

COUR DU QUÉBEC

Division des petites créances

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
« Chambre civile »

N° : 500-32-727253-256

DATE : 2 avril 2026

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE MÉLANIE JACQUES, J.C.Q.

LILIANE UWAMBAYE

Demanderesse

c.

AIR CANADA

Défenderesse

JUGEMENT

[1] Le Tribunal est saisi d'une *Demande en rejet*¹ de la part d'Air Canada au motif que la *Demande* de Mme Uwambaye aurait été intentée après le délai prévu à la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*² (*Convention de Montréal*).

[2] Avant d'analyser cette *Demande en rejet*, rappelons le contexte dans lequel elle s'inscrit.

[3] En 2022, Mme Uwambaye se procure des billets d'avion auprès d'Air Canada pour sa famille et elle. Le vol est prévu le 30 avril 2022 en partance de Fort Lauderdale vers Bruxelles en Belgique. Ce vol inclut une correspondance à Montréal.

¹ Le Tribunal applique les articles 51 et suivants et 168 du *Code de procédure civile*.

² *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, (L.R.C. 1985, c. C-26, annexe VI) et 2242 R.T.N.U. 369 (signée à Montréal le 28 mai 1999 en vigueur depuis le 4 novembre 2003).

[4] Le 30 avril 2022, le vol d'Air Canada qui doit décoller de Fort Lauderdale est annulé. De nouveaux vols avec Air Canada sont ensuite offerts à Mme Uwambaye. Ces vols partent de Fort Lauderdale deux jours plus tard, soit le 2 mai 2022.

[5] Mme Uwambaye arrive à sa destination finale le 3 mai 2022.

[6] Le 25 avril 2025, Mme Uwambaye dépose sa *Demande* à la Division des petites créances afin de réclamer les dommages subis (9 500 \$) en raison de l'annulation de son vol par Air Canada.

[7] Le 5 juin 2025, Air Canada dépose sa *Contestation* qui inclut également sa *Demande en rejet*.

[8] Au soutien de sa *Demande en rejet*, Air Canada allègue que la *Convention de Montréal* s'applique puisque la situation subie par Mme Uwambaye est un retard dans le transport d'un passager au sens de l'article 19 de la *Convention de Montréal*.

[9] Or, Air Canada soutient qu'en raison de l'article 35 de la *Convention de Montréal* qui prévoit que : « [l']action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport », l'action de Mme Uwambaye doit être rejetée. En effet, Air Canada soumet que Mme Uwambaye n'a pas respecté le délai prévu à cet article.

[10] Mme Uwambaye allègue, quant à elle, que la *Convention de Montréal* est inapplicable puisqu'elle n'a pas subi un retard, mais plutôt une annulation de vol. La prescription civile de trois ans prévue au *Code civil du Québec*³ (*Code civil* ou C.c.Q.) serait donc applicable et sa *Demande* ne serait pas prescrite puisque déposée le 25 avril 2025.

QUESTIONS EN LITIGE

- a) L'annulation et le report du vol de Mme Uwambaye constituent-ils un retard au sens de l'article 19 de la *Convention de Montréal*?
- b) Le recours de Mme Uwambaye doit-il être rejeté puisque déposé hors délai?

ANALYSE

- a) **L'annulation et le report du vol de Mme Uwambaye constituent-ils un retard au sens de l'article 19 de la *Convention de Montréal*?**

³ Article 2925 C.c.Q.

[11] La *Convention de Montréal* s'applique à tout transporteur international de personnes, bagages ou marchandises par aéronef contre une rémunération⁴. Elle vise à établir « un ensemble de règles uniformes encadrant la responsabilité pour dommages des transporteurs aériens internationaux et limiter cette responsabilité »⁵.

[12] En effet, l'article 29 de la *Convention de Montréal* prévoit le principe de l'exclusivité. La Cour suprême du Canada établit dans *Thibodeau c. Air Canada*⁶ que la *Convention de Montréal* offre le seul recours pouvant être intenté contre un transporteur aérien pour des dommages subis lors d'un transport aérien international. Elle écrit ceci :

[37] [...] La Convention prévoit que toute « action en dommages-intérêts » découlant du transport de passagers, de bagages et de marchandises est assujettie aux conditions et limites de responsabilité qui y sont prévues.

[...]

[39] La *Convention de Montréal* énonce à son chapitre III les chefs de responsabilité des transporteurs à l'égard desquels les recours sont autorisés et limite l'indemnisation afférente à chacun d'eux. Elle précise également les différents événements auxquels l'article 29 est censé s'appliquer. Les articles 17 à 19 disposent que le transporteur est responsable du préjudice survenu : en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager lors d'un accident qui s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de l'embarquement ou du débarquement (article 17) ; en cas de destruction, de perte ou d'avarie de bagages dont le transporteur avait la garde (article 17) ; en cas de destruction, de perte ou d'avarie de la marchandise survenue pendant le transport aérien (article 18) ; et en cas de dommage résultant d'un retard (article 19).[...]

[...]

[47] Comme nous l'avons vu, établir un ensemble de règles uniformes encadrant la responsabilité pour dommages des transporteurs aériens internationaux et limiter cette responsabilité sont deux des principaux objectifs de la *Convention de Varsovie* et, par le fait même, de la *Convention de Montréal*, qui ne peut les réaliser que si elle constitue un ensemble exclusif de règles applicables aux matières auxquelles elle s'applique. La Convention de Montréal ne touche évidemment pas tous les aspects du transport aérien international : elle n'est pas exhaustive. Mais dans les limites des matières qu'elle aborde, elle est exclusive en ce qu'elle interdit tout autre recours en responsabilité.

[48] [...] le texte et l'objet de la *Convention de Montréal*, ainsi qu'un fort courant jurisprudentiel, démontrent clairement que l'exclusivité du régime de

⁴ Article 1 de la *Convention de Montréal*.

⁵ *Thibodeau c. Air Canada*, 2014 CSC 67, par. 47, 64, 66, 71 et 75; cité avec approbation dans *Association du transport aérien international c. Canada (Office des transports)*, 2024 CSC 30, par. 8.

⁶ *Thibodeau c. Air Canada*, 2014 CSC 67.

responsabilité établi par la *Convention de Montréal* permet à tout le moins d'exclure les actions découlant du préjudice subi par les passagers en cours de vol ou lors de l'embarquement et du débarquement, si ces actions ne sont pas par ailleurs visées par le régime des recours autorisés.

[...]

[57] [...] les actions en dommages-intérêts liées à des matières qui relèvent de cette convention ne peuvent être exercées que si elles sont expressément autorisées par les dispositions de celle-ci. Comme l'a dit tout récemment la Cour suprême du Royaume-Uni, [traduction] « [l]a Convention est censée traiter exhaustivement de la responsabilité du transporteur à l'égard de tout ce qui peut arriver physiquement au passager entre le moment de l'embarquement et celui du débarquement » : Stott, par. 61.

[Notre soulignement]

[13] L'article 19 de la *Convention de Montréal* précise que le transporteur est responsable du « dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises ». Il se lit comme suit :

Article 19 — Retard

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

[Notre soulignement]

[14] Comme l'illustre l'auteur Clay S. Hunter, tant que le transporteur est disposé à exécuter le contrat de transport, tout retard dans son exécution est soumis à la *Convention de Montréal*. Il en est de même dès que le passager se présente et est prêt à commencer le voyage :

Broadly speaking, delay in passenger carriage arises in two different factual scenarios. Under the first scenario a passenger does not board their scheduled flight because of circumstances unique to that passenger. For instance, they may arrive late at check-in or at the gate. They may be denied boarding due to conduct deemed unacceptable by the flight crew. They may be bumped due to overbooking by the carrier. The second type of scenario involves delay related to airline operations. The departure of the aircraft may be delayed due to weather, mechanical problems or air traffic congestion. Once in the air, arrival at destination may be delayed for the same reasons.

The Convention governs. The weight of authority is to treat most cases of delay, howsoever caused, as governed by the terms of the relevant Convention regime,

either Warsaw or Montreal. As long as the carrier remains ready, willing and able to complete the contract of carriage, any delay in doing so is subject to the relevant terms and conditions of the applicable Convention. Fulfillment of the contract of carriage may involve making arrangements for the passenger with another carrier. If the carrier repudiates the contract of carriage in its entirety, there is no basis to treat the claim as one for delay under the Convention. Similarly, the passenger must demonstrate an intention to complete the contract of carriage. Once the passenger presents himself or herself to the carrier or its agents as ready to begin the journey, the Convention governs for delays in the carrier's performance and the provisions apply until completion of disembarkation at the destination airport.⁷

[Notre soulignement]

[15] En 2024, alors que c'était l'une des questions sur laquelle la Cour suprême du Canada pouvait potentiellement se prononcer, à savoir si le refus d'embarquement et l'annulation de vol constituent des « retards » au sens de l'article 19 de la *Convention de Montréal*, elle n'a finalement pas eu à le faire⁸. Cependant, au cours des dernières années, la Cour supérieure et la Cour du Québec l'ont fait.

[16] Récemment, dans *Dussault c. Air Canada*⁹, la Cour supérieure devait trancher une demande d'autorisation d'action collective visant à dédommager les personnes qui ont vu leur vol retardé ou annulé par Air Canada pour des raisons attribuables au transporteur, par exemple, en raison d'un manque de personnel, mais catégorisées comme étant nécessaires par souci de sécurité. Dans le cadre de son jugement autorisant l'action collective, elle conclut que l'article 19 de la *Convention de Montréal* s'applique aux annulations de vol :

[107] Reste que l'article 19 est limpide. Il prévoit que : « [l]e transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises ». L'article ne prévoit d'exception que si le transporteur démontre avoir pris toutes les mesures pour éviter le dommage. Autrement, la responsabilité n'est pas limitée en fonction des causes du retard. Il faut en conclure que l'article entraîne la responsabilité du transporteur, quelle que soit la raison du retard, y compris lorsque celui-ci découle de l'annulation d'un vol. D'ailleurs, l'article 19 ne s'applique pas au retard d'un vol en particulier, mais plutôt aux retards « dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises ». Or, une annulation de vol est clairement susceptible de causer un retard « dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises ».

[...]

⁷ Clay S. HUNTER, *Halsbury's Laws of Canada – Aviation and Space (2025 Reissue)*, Toronto, LexisNexis, 2021, HAV-274. Voir aussi : Paul STEPHEN DEMPSEY, *Aviation Liability Law*, 3^e éd., Toronto, LexisNexis, 2025, p. 793-796.

⁸ *Association du transport aérien international c. Canada (Office des transports)*, 2024 CSC 30, par. 27.

⁹ 2026 QCCS 60. Le juge se prononce quant aux questions de droit (voir les paragraphes 98 à 101).

[112] Cet argument tautologique n'est pas fondé. Le recours de la Demanderesse résulte indéniablement d'un retard¹⁰.

[Notre soulignement]

[17] Dans un autre dossier, la Cour supérieure autorise une action collective pour un vol annulé et remplacé par un autre vol auprès d'un autre transporteur aérien. Selon la Cour supérieure, il s'agit d'une situation visée par l'article 19 de la *Convention de Montréal*¹¹.

[18] Plusieurs juges de la Cour du Québec sont également venus à la conclusion que l'article 19 de la *Convention de Montréal* trouve application dans diverses situations où le passager allègue un retard de plusieurs heures ou une annulation de vol, et ce, que le passager ait finalement voyagé avec le même transporteur ou pas.

[19] Voici une courte description des situations visées par ces jugements :

- *Mohammad c. Air Canada*¹² : le transporteur Air Canada annule le premier segment d'un vol pour des raisons mécaniques. Le vol inclut alors deux autres segments avec Kuwait Airways. Les passagers ne peuvent décoller que le lendemain avec Air Canada. Les vols subséquents de Kuwait Airways doivent donc être modifiés et les passagers partent plusieurs jours plus tard pour chacun des deux autres segments. Lors du retour, le demandeur rencontre à nouveau des difficultés pour rentrer à Montréal. Le 2^e segment du vol de retour (le 2^e de trois vols) a été annulé par Kuwait Airways¹³. Cette dernière offre alors au demandeur un vol pour ce 2^e segment le 9 septembre alors qu'il devait avoir lieu le 25 août. Puisque le demandeur ne peut se permettre d'attendre deux semaines, sa famille et lui achètent finalement des billets plus dispendieux de British Airways.
- *Labelle c. Société Air France*¹⁴ : le transporteur refuse d'embarquer le passager dans le 2^e segment de son vol pour des motifs de sécurité alors que le premier segment s'est effectué conformément à ce qui était prévu. Le demandeur doit donc acheter de nouveaux billets pour un vol partant plus tard en soirée avec le même transporteur ainsi que de nouveaux billets pour un vol partant le lendemain en ce

¹⁰ Voici les faits pertinents relativement à la demanderesse : Le 30 juillet 2022, elle reçoit un message texte d'Air Canada l'informant que son vol est annulé en raison de contraintes liées à l'équipage. Air Canada lui offre un Service de Réservation. La Demanderesse choisit cependant de se rendre à Newark en voiture puisque les arrangements proposés impliquent qu'elle doit partir de Montréal avec plus de trois heures de retard par rapport à l'heure de départ initialement prévue.

¹¹ *Walid c. Royal Air Maroc*, 2019 QCCS 597, par. 55.

¹² 2010 QCCQ 6858. Dans ce jugement, c'est Kuwait Airways qui est condamnée à verser des dommages aux demandeurs.

¹³ Puisque les demandeurs n'étaient pas embarqués dans les vols initiaux comme prévu, les vols de retour ont automatiquement été annulés.

¹⁴ 2016 QCCQ 7099.

qui concerne le 3^e segment du voyage. Les demandeurs arrivent en Turquie avec beaucoup de retard.

- *Zouheir c. Turkish Airlines*¹⁵ : le segment de vol de départ entre Montréal et Toronto est retardé et annulé, puis l'itinéraire change de Montréal vers Genève avec destination finale à Istanbul. Air Canada annule ensuite, par erreur, un segment du vol de retour du demandeur avec destination finale à Montréal. Le demandeur doit alors déboursier 1 215 \$ pour un nouveau billet aller simple Istanbul-Casablanca.
- *Sternstein c. Air Canada*¹⁶ : Air Canada annule un vol qui a initialement été retardé. Air Canada replace ensuite les passagers sur un autre vol le lendemain. Quant au vol du retour, Air Canada avise les passagers la veille de celui-ci que l'heure de départ de leur vol est modifiée et qu'ils feront escale à Toronto et non à Francfort. Le juge considère que la situation est visée par l'article 19 de la *Convention de Montréal*, mais rejette l'action pour d'autres motifs.
- *Cloutier c. Qatar Airways*¹⁷ : en septembre 2022, le transporteur annule un vol prévu le 28 février 2023. Le demandeur remplace ce vol par un vol partant le 1^{er} mars 2023 par le biais du même transporteur.
- *Jeukeng Dongmo c. Air France*¹⁸ : le transporteur annule le vol de la demanderesse et émet un nouveau billet pour le lendemain. La demanderesse arrive à destination 27 heures plus tard.

[20] À la lumière de ce qui précède, le Tribunal conclut que l'article 19 de la *Convention de Montréal* devrait recevoir une interprétation large pour que son champ d'application ne soit pas indûment restreint¹⁹.

[21] Bien que la *Convention de Montréal* ne définisse pas ce que constitue un retard dans le transport aérien, elle ne limite pas sa portée ou l'étendue de ses éléments constitutifs.

[22] Or, une annulation de vol est susceptible de causer un retard « dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises » au sens de l'article 19 de la *Convention de Montréal*.

¹⁵ 2021 QCCQ 8263.

¹⁶ 2021 QCCQ 11056.

¹⁷ 2024 QCCQ 2759.

¹⁸ 2025 QCCQ 2823.

¹⁹ *Labelle c. Société Air France*, 2016 QCCQ 7099, par. 31.

[23] Dans le présent dossier, Mme Uwambaye est arrivée à destination avec deux jours de retard par le biais d'un autre vol offert par Air Canada à la suite de l'annulation du vol initial.

[24] Pour tous ces motifs, l'annulation du vol de Mme Uwambaye le 30 avril 2022 et le remplacement de celui-ci par un vol deux jours plus tard constitue un retard « dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises » au sens de l'article 19 de la *Convention de Montréal*.

[25] Bref, la *Demande* de Mme Uwambaye est une action en dommages fondée sur la *Convention de Montréal*. Ce sont donc les dispositions de cette Convention qui s'appliquent.

b) Le recours de Mme Uwambaye doit-il être rejeté puisque déposé hors délai?

[26] En raison de sa réponse à la question précédente, le Tribunal doit examiner le délai maximal applicable pour l'introduction de la *Demande* de Mme Uwambaye à la lumière de la *Convention de Montréal* et non du *Code civil du Québec*.

[27] Le texte de l'article 35 de la *Convention de Montréal* est clair. Toute action doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée du passager à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport²⁰.

[28] La date la plus favorable pour Mme Uwambaye est celle de l'arrivée à destination de son vol, soit le 3 mai 2022. Mme Uwambaye devait donc déposer sa *Demande* contre Air Canada au plus tard le 3 mai 2024, soit dans les deux ans de son arrivée en Belgique.

[29] Or, croyant qu'elle avait un délai de trois ans pour le faire, Mme Uwambaye dépose son recours à la Division des petites créances le 25 avril 2025. Ainsi, Mme Uwambaye a laissé écouler le délai à l'intérieur duquel elle pouvait déposer sa réclamation contre Air Canada de sorte que son droit d'action était éteint le 25 avril 2025.

[30] La *Demande* de Mme Uwambaye doit donc être rejetée.

[31] Considérant les faits de ce dossier et le fait qu'Air Canada obtient le rejet de la *Demande* à un stade préliminaire, le Tribunal conclut que chaque partie doit assumer ses frais de justice²¹.

²⁰ *Paquet c. Air Transat AT inc.*, 2025 QCCQ 1556; *Duhaime c. Air Canada*, 2024 QCCQ 7819; *Fardella c. Air Canada*, 2024 QCCQ 5668; *Abderraouf c. Air France*, 2013 QCCQ 12478.

²¹ Article 340 du *Code de procédure civile*.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

ACCUEILLE la *Demande en rejet* d'Air Canada;

REJETTE la *Demande* de Liliane Uwambaye;

LE TOUT, chaque partie assumant ses propres frais de justice.

MÉLANIE JACQUES, J.C.Q.

Date d'audience : 24 février 2026