

N°: 500-06-000795-167

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre des actions collectives)

DISTRICT: MONTRÉAL
LOCALITÉ : MONTRÉAL

NOURREDDINE WALID

Demandeur

c.

COMPAGNIE NATIONALE ROYAL AIR
MAROC

Défenderesse

DÉFENSE
et pièces D-1 à D-10 communiquées

ORIGINAL

GILBERT POLIQUIN, AVOCAT
Avocat de la Défenderesse
230-615, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H3B 1P5
Tel.: (514) 289-9906
Fax : (514) 289-8656
E-mail : poliquin@colba.net

AP 6966

N/Ref. : P040-3225/1043-005

CANADA

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre des actions collectives)

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT : MONTRÉAL
LOCALITÉ : MONTRÉAL

Nourreddine Walid

Demandeur

No de dossier : 500-06-000795-167

- c.-

Compagnie nationale Royal Air Maroc

Défenderesse

DÉFENSE
(Art. 170 C.p.c.)

À l'encontre de la *Demande introductive d'instance d'une action collective* (la « *Demande introductive* »), la Défenderesse expose sa contestation comme suit :

A. Aperçu:

1. À bon droit, la Défenderesse a transporté avec un certain retard les passagers du vol AT208 originalement prévu au 14 août 2018, considérant ses obligations impératives en matière de sécurité et sureté desdits passagers;
2. En effet, la Défenderesse a dû remplacer l'aéronef devant originalement effectuer ledit vol en raison d'un dommage soudain et imprévisible affectant l'un de ses moteurs;
3. Le retard du transport des passagers a donc été inévitable, mais la Défenderesse a déployé tous les efforts exigés par les circonstances afin de limiter les effets de ce retard sur les passagers;

B. Description du retard:

4. Le départ du vol AT208 du 14 août 2014 (le « **Vol RAM AT208** ») était prévu pour 17h50, heure locale du point de départ Casablanca, Maroc;
5. L'arrivée du Vol RAM AT208 était prévue pour le 14 août 2014 à 20h05, heure locale du point d'arrivée Montréal, Québec, Canada;

6. Le Vol RAM AT208 devait être effectué par un appareil Boeing 747-400, immatriculé CN-RGA (l'« **Aéronef RAM** »);
7. En raison d'un bris mécanique important, la Défenderesse a dû remplacer l'Aéronef RAM par deux appareils Boeing 767-300 affrétés auprès du transporteur aérien *Euroatlantic Airways, Transportes Aéreos, S.A.* (« **Euroatlantic** »);
8. Ainsi, le Vol RAM AT208 a été scindé en deux et remplacé par le vol AT208 Euroatlantic (le « **Vol Euroatlantic AT208** ») et le vol Euroatlantic AT210 (le « **Vol Euroatlantic AT210** »), effectués au moyen des aéronefs ainsi affrétés;
9. Même si lesdits aéronefs ont été affrétés auprès d'Euroatlantic, en tout moment pertinent au présent litige, le transporteur aérien est la défenderesse Royal Air Maroc;
10. Le Vol Euroatlantic AT208 a décollé le 15 août 2014 à 01:05 heure locale de Casablanca, Maroc, et a atterri le 15 août 2014 à 03:00 heure locale de Montréal, Québec, Canada, tel qu'il appert de l'Extrait du registre *Netline* de la Défenderesse, **Pièce D-1**;
11. Le Vol Euroatlantic AT210 a décollé le 15 août 2014 à 01:30 heure locale de Casablanca, Maroc, et a atterri le 15 août 2014 à 03:35 heure locale de Montréal, Québec, Canada, tel qu'il appert de l'Extrait du registre *Netline* de la Défenderesse, **Pièce D-2**;
12. Par conséquent, les passagers transportés sur le Vol EuroAtlantic AT208 sont arrivés à destination avec un retard de six heures et cinquante-cinq minutes (6 heures 55 minutes);
13. Les passagers transportés sur le Vol EuroAtlantic AT210 sont arrivés à destination avec un retard de sept heures et trente minutes (7 heures 30 minutes);

C. Convention de Montréal:

14. Dans le présent dossier, la responsabilité de la Défenderesse, ainsi que les droits et les obligations des parties sont entièrement et exclusivement régis par les dispositions de la *Convention de Montréal (1999)* (la « **Convention** »), incorporées en droit canadien par la *Loi sur le transport aérien* (L.R.C., 1985, ch. C-26).
15. Tel que confirmé par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Thibodeau c. Air Canada*, 2014 CSC 67, les dispositions de la *Convention*, par effet de son

article 29, ont préséance sur celles du droit local, notamment du *Code civil du Québec*, qu'elles remplacent :

«Article 29 - Principe des recours

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation. ».

(Notre soulignement)

16. En ce qui concerne les réclamations portant sur les retards dans le transport de passagers, la Convention prévoit ce qui 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)

D. Bris mécanique:

17. Le 14 août 2014, quelques heures avant le départ prévu du Vol RAM AT208, l'Aéronef RAM atterrit à Casablanca, Maroc;
18. Suite à cet atterrissage, le pilote a constaté que l'un des moteurs de l'Aéronef RAM (le « **Moteur** ») produit des vibrations importantes lorsqu'il est mis en mode ralenti;
19. Après cette constatation, les représentants de la Défenderesse ont aussitôt effectué une inspection préliminaire du Moteur, laquelle a révélé la présence de débris métalliques fondus au niveau de système d'échappement;

20. Suite à cette inspection préliminaire, les représentants de la Défenderesse ont effectué le même jour une inspection plus approfondie du Moteur, au moyen d'un boroscope, laquelle révèle des dommages considérables aux ailettes dudit moteur, dont l'une était manquante;
21. Ces constatations des représentants de la Défenderesse ont été consignées dans l'Extrait A082070 du *Technical Log Book*, **Pièce D-3**;
22. En présence d'un tel dommage, le fabricant *Boeing* recommande aux transporteurs aériens de remplacer complètement le moteur affecté, tel qu'il appert de l'extrait du *Fault Isolation Manual de Boeing*, **Pièce D-4**;
23. Suite aux inspections effectuées à l'Aéronef RAM durant la journée du 14 août 2014, les représentants de la Défenderesse sont également arrivés à la même conclusion que le fabricant *Boeing*, soit que le Moteur devait être remplacé;
24. Ce dommage substantiel affectant une pièce importante de l'Aéronef RAM était à la fois imprévisible et irrésistible pour la Défenderesse;
25. En effet, il était impossible pour la Défenderesse de prévoir les dommages substantiels qui ont affecté le Moteur de l'Aéronef RAM en date du 14 août 2014;
26. Il lui était également impossible de prévenir les effets que ces dommages importants de l'Aéronef RAM ont eu sur le Vol RAM AT208;
27. Par ailleurs, la Défenderesse avait diligemment effectué tous les entretiens imposés de l'Aéronef RAM et de ses moteurs, conformément au manuel d'entretien, dont l'extrait concernant le Moteur est communiqué au soutien de la présente défense comme **Pièce D-5**;
28. En raison de sa nature soudaine et imprévisible, un tel dommage n'aurait pas pu être anticipé durant les inspections courantes effectuées par la Défenderesse;
29. Préalablement à la découverte du 14 août 2014, le Moteur de l'Aéronef RAM n'avait pas été affecté par un dommage similaire, tel qu'il appert du *Engine Log Book CF-6*, **Pièce D-6**;
30. Ledit dommage affectant l'Aéronef RAM en date du 14 août 2014 n'est donc pas imputable à la Défenderesse;
31. Le Moteur ainsi affecté a été remplacé le 15 août 2014;

E. Impossibilité d'éviter le retard:

32. Considérant la nécessité de remplacer le Moteur, l'Aéronef RAM ne pouvait pas effectuer le Vol RAM AT208, sans mettre en danger la sécurité et la sûreté des passagers;
33. Le remplacement de l'Aéronef RAM était donc nécessaire et inévitable;
34. Le remplacement d'un appareil ayant la capacité d'un Boeing 747-400 implique la coordination de plusieurs départements internes du transporteur aérien et plusieurs interventions auprès des tiers, tel que le courtier en affrètement, les administrations aéroportuaires et les autorités gouvernementales ayant juridiction sur le transport aérien Maroc-Canada;
35. Ces démarches nécessitent un certain temps de traitement par les intervenants concernés, souvent amplifié par les périodes de pointe dans le transport aérien, tel qu'il est le cas durant le mois d'août;
36. Dans les circonstances, il était impossible pour la Défenderesse d'éviter le retard du Vol RAM AT208;
37. La Défenderesse ne pouvait donc que limiter ses effets;

F. Mesures prises pour minimiser les effets du retard:

38. Après la découverte des dommages affectant le Moteur en date du 14 août 2014, la Défenderesse a aussitôt commencé les démarches nécessaires au remplacement de l'Aéronef RAM;
39. Ce remplacement se concrétise dans l'affrètement de deux (2) aéronefs *Boeing 767-300* du transporteur aérien Euroatlantic (les « **Aéronefs Euroatlantic** »);
40. Euroatlantic est un transporteur aérien basé en Portugal et dûment autorisé à opérer un service de transport international à la demande, pour effectuer des vols affrétés au moyen des appareils Boeing 767, tel qu'il appert de l'Extrait de la base de données de l'Office des transports du Canada, **Pièce D-7** et du Certificat d'exploitant aérien étranger F-9990 émis par le Ministère des transports du Canada, **Pièce D-8**;
41. Les Aéronefs Euroatlantic répondent et remplissent toutes les exigences en matière de transport international de passagers;
42. Le 14 août 2014, à 14:49 heure locale de Montréal, Québec, Canada correspondant à 19:49 heure locale de Casablanca, Maroc, l'Office des

transports du Canada a autorisé l'affrètement des Aéronefs Euroatlantic, tel qu'il appert de l'Autorisation, **Pièce D-9**;

43. Contrairement aux allégations du Demandeur, les passagers du Vol RAM AT208 ont dûment été informés du départ retardé;
44. Les paramètres du remplacement du Vol RAM AT208 par le Vol Euroatlantic AT208 et le Vol Euroatlantic AT210 étaient en évolution au courant de la journée du 14 août 2014;
45. Il était donc difficile pour la Défenderesse de confirmer avec exactitude la nouvelle heure de départ suite aux requêtes formulées par les passagers à divers moments de l'après-midi et de la soirée du 14 août 2014;
46. Quoi qu'il en soit, la Défenderesse a présenté aux passagers présents à l'aéroport de Casablanca les informations dont elle disposait au moment de leurs demandes de renseignement;
47. Similairement, la Défenderesse a fourni aux passagers présents à l'aéroport de Casablanca des repas et des boissons durant leur attente pour le remplacement du Vol RAM AT208 par le Vol Euroatlantic AT208 et le Vol Euroatlantic AT210;
48. Dans les circonstances, la Défenderesse a déployé tous les efforts exigés par les circonstances pour limiter les effets du retard sur les passagers;
49. Ainsi, malgré la nécessité de remplacer subitement l'Aéronef RAM, le retard dans le transport des passagers du Vol RAM AT208, ultérieurement effectué au moyen du Vol Euroatlantic AT208 et du Vol Euroatlantic AT210 a été limité à environ sept heures (7 heures);
50. Ses interventions et sa conduite justifient l'exonération de la Défenderesse aux termes de l'Article 19 de la Convention;

G. Dommages réclamés :

51. Sans limiter la généralité de ce qui précède, le Demandeur est mal fondé de réclamer certains frais allégués dans sa Demande introductive;
52. De plus, dans le cadre d'une réclamation portant sur le retard dans le transport des passagers, le transporteur aérien n'est ni responsable ni tenu d'indemniser lesdits passagers pour des dommages non-pécuniaires, préjudice moral, stress, troubles, inconvénients et fatigues aux termes de la Convention;

53. La réclamation du Demandeur pour compensation découlant du « Stress, troubles, inconvénients et fatigue » au montant de mille cinq cent dollars (1 500,00\$) est donc mal fondée en droit;
54. Similairement, la réclamation du Demandeur pour compensation des « Dommages moraux » au montant de mille dollars (1 000,00\$) est aussi mal fondée en droit;
55. Malgré sa réclamation pour compensation des « Frais de repas » au montant de cent dollars (100,00\$), le Demandeur ne dispose pas d'une preuve pouvant justifié cette dépense, tel qu'il appert de la *Correspondance de communication des engagements*, **Pièce D-10**;
56. Pour ces motifs, la Défenderesse est bien fondée de demander le rejet de la Demande introductive du Demandeur.

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

REJETER la Demande introductive d'instance d'une action collective;

LE TOUT, avec les frais de justice.

Montréal, ce 31 janvier 2020



Maître Gilbert Poliquin

poliquin@colba.net

GILBERT POLIQUIN, AVOCAT

Code d'impliqué : AP 6966

Téléphone: (514) 289-9906

Télécopieur : (514) 289-8656

Montréal, ce 31 janvier 2020



Maître Bogdan Draghia

bd@draghia.com

Maître Alexandru Miha

am@draghia.com

DRAGHIA AVOCATS, INC.

Code d'impliqué : BD3824

Téléphone : (514) 312-4131

Télécopieur : (514) 312-2042

230-615, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H3B 1P5
Avocats de la Défenderesse
N/Ref. : P040-3225/1043-005