

4 DÉCEMBRE 2019

Transport Desgagnés c. Wärtsilä Canada: le droit maritime canadien change de cap

Auteurs : [George J. Pollack](#), [Joseph-Anaël Lemieux](#) et Michael H. Lubetsky

La Cour suprême du Canada est venue imposer un changement de cap au droit maritime canadien dans l'affaire *Transport Desgagnés c. Wärtsilä Canada*, 2019 CSC 58. En établissant une distinction avec plus de 30 ans de jurisprudence, la Cour a tranché que la législation provinciale qui régit les questions de droit privé (comme le *Code civil du Québec* ou la législation sur la vente de biens dans les provinces de *common law*) peut s'appliquer aux réclamations fondées sur des contrats régis par le droit maritime canadien. Les parties à de tels contrats ne pourront plus compter sur l'uniformité du droit maritime canadien; elles devront plutôt s'assurer de déterminer la législation en matière de droit privé de la province qui s'appliquera à toute réclamation pouvant résulter du contrat et indiquer clairement leur choix à cet égard.

Contexte

Wärtsilä a fabriqué une pièce pour un navire-cargo appartenant à Transport Desgagnés. Le contrat de vente renfermait une clause de limitation de responsabilité qui a âprement été négociée. Plus de deux ans plus tard, une défaillance de la pièce alors que le navire se trouvait en eaux libres a causé des dommages considérables au navire. L'assureur de Transport Desgagnés a refusé de reconnaître la validité de la clause de limitation de responsabilité et a poursuivi en vue de récupérer le plein montant des dommages-intérêts, dont la valeur était nettement supérieure à celle de la pièce. La juge de première instance a conclu que la pièce comportait un vice caché dont le fournisseur était responsable.

Aux termes des articles 1729 et 1733 du *Code civil du Québec*, un fabricant ne peut contractuellement limiter sa responsabilité en ce qui concerne les vices cachés. La juge de première instance a donc conclu que Wärtsilä était responsable du plein montant des dommages causés au navire. En appel, la Cour d'appel du Québec, dans une décision rendue à 2 contre 1, a infirmé cette décision et conclu que la réclamation était régie par le droit maritime canadien, qui permet aux parties de limiter leur responsabilité et exclut l'application du *Code civil du Québec*. La Cour d'appel a également laissé entendre qu'elle aurait pu en venir à une conclusion différente de celle de la juge de première instance en ce qui concerne l'existence d'un vice caché, mais n'est pas intervenue à cet égard.

Décision et changement de cap

Dans leur décision du 28 novembre 2019, les juges de la Cour suprême ont tous convenu que l'appel de Transport Desgagnés devait être accueilli et le jugement de première instance rétabli. Toutefois, ils ne se sont pas du tout entendus quant aux motifs qui permettaient d'en venir à cette décision. En résumé, la majorité a conclu que le droit maritime canadien s'appliquait à la réclamation de Transport Desgagnés, mais que le *Code civil du Québec* s'y appliquait accessoirement et empêchait la clause de limitation de responsabilité de produire ses effets. Pour sa part, la minorité convenait de l'uniformité du droit maritime canadien, mais soutenait que celui-ci ne s'appliquait pas à la réclamation de Transport Desgagnés.

Le raisonnement de la majorité marque un changement de cap important par rapport à la jurisprudence de la Cour suprême en matière de droit maritime canadien. Au fil de diverses affaires instruites au cours des 30 dernières années, la Cour suprême a réitéré avec constance l'uniformité du droit maritime canadien, soulignant que cette uniformité était essentielle compte tenu de la nature internationale de la navigation et du transport de marchandises et qu'il était nécessaire d'harmoniser le régime canadien avec celui du reste du monde. Conséquemment, elle avait toujours conclu que lorsqu'une réclamation était régie par le droit maritime canadien, l'application de la

législation provinciale, susceptible de nuire à l'uniformité, était exclue. Il est clair à la lecture de l'affaire *Transport Desgagnés* que ce n'est plus le cas.

Pour en arriver à cette conclusion, la majorité a statué que la doctrine de l'exclusivité des compétences – qui a, par le passé, servi de fondement constitutionnel pour écarter l'application de la législation provinciale aux réclamations régies par le droit maritime canadien – ne s'appliquait pas aux réclamations contractuelles. La majorité a souligné que « les parties averties qui ont conclu un contrat de vente d'équipement destiné à un navire commercial peuvent en général déterminer à l'avance quel ensemble de règles de droit régira leur contrat en cas de conflit » et que, si les parties ne souhaitaient pas que leur contrat soit régi par le droit d'une province donnée, elles avaient tout le loisir de désigner le droit applicable de leur choix.

La majorité s'est ensuite penchée sur la doctrine de la prépondérance fédérale et a établi une distinction entre les aspects du droit maritime canadien codifiés dans des lois fédérales (comme la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*) et ceux découlant de la jurisprudence. Selon la majorité, seul le droit codifié peut empêcher l'application de la législation provinciale. Comme, dans l'affaire instruite, le principe de droit maritime canadien qui permet à un fabricant de limiter sa responsabilité à l'égard des vices cachés découle de la jurisprudence, il ne pouvait faire obstacle à l'application du *Code civil du Québec*. La majorité a toutefois signalé que « l'analyse aurait été différente si le Parlement avait adopté une loi ou un règlement valide visant à réglementer la matière ».

Conséquences

Il reste à voir si le Parlement répondra à l'invitation qui lui est lancée par la Cour et adoptera un code commercial qui s'appliquera aux contrats liés au domaine maritime de manière à préserver l'uniformité du droit maritime canadien.

Entre-temps, l'arrêt vient rappeler l'importance d'indiquer clairement le choix du droit applicable dans les contrats visant à fournir du matériel, de l'équipement ou d'autres articles essentiels aux activités du domaine maritime. C'est particulièrement vrai dans le cas de contrats ayant un lien avec le Québec compte tenu des règles particulières qui s'y appliquent et qui empêchent les fabricants de limiter leur responsabilité en cas de vices cachés.

Personnes-ressource : [George J. Pollack](#)