

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20140512

Dossier : T-1444-09

Référence : 2014 CF 456

Ottawa (Ontario), le 12 mai 2014

En présence de monsieur le juge Harrington

ACTION PERSONNELLE EN MATIÈRE D'AMIRAUTÉ

ENTRE :

**CAPITAINES PROPRIÉTAIRES DE LA
GASPÉSIE (A.C.P.G.) INC. ET PAULIN
COTTON ET AXA ASSURANCES INC.**

**DEMANDEURS /
DÉFENDEURS RECONVENTIONNELS**

et

**PÊCHERIES GUY LAFLAMME INC.
ET GUY LAFLAMME**

**DÉFENDEURS /
DEMANDEURS RECONVENTIONNELS**

JUGEMENT ET MOTIFS

[1] La journée du lundi 19 mai 2008 sera gravée à jamais dans la mémoire de Guy Laflamme. Alors que son bateau de pêche le « Myrana I » était en train d'être mis à l'eau à l'aide d'une grue portique, un problème mécanique s'est produit avec la grue. Une chaîne s'est brisée, l'arrière du Myrana I a plongé dans l'eau, et 800 pieds de câble se sont déroulés librement de la

grue et ont fouetté le bateau en s'enroulant autour de lui. Le Myrana I a subi des dommages occasionnés à la fois par la chute dans l'eau et par le câble de la grue.

[2] La compagnie Capitaines Propriétaires de la Gaspésie (ACPG) était propriétaire de la grue portique. La grue était manœuvrée par un employé de longue date d'ACPG, Paulin Cotton. Rien de tel ne s'était jamais produit auparavant.

[3] À la suite de l'incident, M. Laflamme, dont la compagnie Pêcheries Guy Laflamme Inc. était propriétaire du Myrana I, a entamé des discussions avec ACPG en vue d'un règlement, sans préjudice. Ces discussions se sont arrêtées rapidement en raison de la grande divergence d'opinions quant à l'étendue des dommages causés par l'incident. M. Laflamme estime que les dommages excèdent 500 000 \$, alors qu'ACPG considère que les dommages sont minimes et que la majeure partie de ceux-ci énumérés dans la demande sont des dommages préexistants.

[4] À la suite de la mise en demeure des défendeurs réclamant la somme de 552 181,07 \$ pour les dommages subis, Axa Assurances inc., l'assureur de la demanderesse ACPG, a nié toute responsabilité. Les demandeurs ont pris la position qu'ACPG et M. Cotton ne peuvent pas être tenus responsables des dommages causés lors de la mise à l'eau du Myrana I puisqu'ils bénéficient d'une clause d'exclusion de responsabilité contenue dans le contrat.

[5] Ceci nous amène à la présente action dans laquelle ACPG et M. Cotton sollicitent un jugement déclaratoire portant qu'ils ne sont pas responsables envers les défendeurs. Axa sollicite également un jugement déclaratoire, qui porterait qu'elle avait établi une police d'assurance pour

couvrir la responsabilité d'ACPG. Axa n'a pas assuré les défendeurs contre la perte de biens et n'a pas à répondre puisqu'ACPG et M. Cotton ne sont pas responsables.

[6] Comme défense contre cette action, les défendeurs présentent une demande reconventionnelle contre ACPG et Axa, mais non contre M. Cotton. Ils réclament des dommages-intérêts de 408 277,05 \$.

I. Questions en litige

[7] Cette affaire soulève les questions en litige suivantes:

- a. Quelle a été la cause de l'incident?
- b. L'incident s'est-il produit en raison de la négligence soit d'ACPG ou de M. Cotton?
- c. La clause d'exclusion de responsabilité contenue dans le contrat est-elle de portée assez large pour couvrir toute négligence de la part d'ACPG?
- d. La clause d'exclusion de responsabilité est-elle de portée assez large pour couvrir toute négligence de la part de M. Cotton? Si oui, a-t-il le droit de se prévaloir de cette clause?
- e. La clause d'exclusion de responsabilité a-t-elle été portée à l'attention des défendeurs? Si non, en avaient-ils connaissance ou auraient-ils dû en avoir connaissance?
- f. Si oui, la clause est-elle si abusive, même draconienne, que la Cour doit refuser d'y donner effet?

II. L'historique de la procédure

[8] À la suite de la clôture des plaidoiries, ainsi que de l'interrogatoire préalable de M. Laflamme, les demandeurs ont déposé une requête visant à obtenir de la Cour un jugement sommaire. Le juge Pinard a rejeté la requête, 2011 CF 2. Puisqu'il était d'avis qu'il y avait des questions de crédibilité, il ne convenait pas, selon lui, que la Cour statue sur l'affaire par jugement sommaire. En effet, les questions de crédibilité se posaient aussi durant le procès. Le juge Pinard a conclu également que l'affaire est régie par le droit maritime canadien, et non le droit civil du Québec. À mon avis, la *Loi sur l'assurance maritime* (fédérale) s'applique de par elle-même, mais, quoi qu'il en soit, elle est stipulée comme la loi régissant le contrat d'assurance.

[9] Par la suite, sur consentement, le protonotaire Morneau a ordonné une instruction distincte pour la détermination des dommages subis par les défendeurs / demandeurs reconventionnels. Ainsi, le procès devant moi ne porte que sur la responsabilité.

III. Le droit maritime canadien

[10] Bien que le droit maritime soit par essence de nature civile puisqu'il concerne notamment les collisions, le sauvetage, les avaries communes et les événements survenant en mer (par. 22(2) de la *Loi sur les Cours fédérales*), aux fins de la présente affaire il suffit de considérer l'évolution ultérieure du droit telle qu'elle est résumée par la Cour suprême du Canada dans *ITO-Int'l Terminal Operators c Miida Electronics*, [1986] 1 RSC 752, [*Le Buenos Aires Maru*]. Le

droit maritime canadien est du droit fédéral, et non provincial. Il est uniforme dans tout le pays et découle des lois appliquées par la Cour d'amirauté en Angleterre.

[11] Comme l'indique le juge McIntyre à la page 779 :

Je suis d'avis, comme je viens de l'expliquer, que le droit maritime canadien constitue un ensemble de règles de droit fédérales qui englobe les principes de *common law* en matière de responsabilité délictuelle, de contrat et de dépôt. Je suis aussi d'avis que le droit maritime canadien est uniforme partout au Canada, un point de vue partagé par le juge Le Dain de la Cour d'appel qui a appliqué les principes de *common law* en matière de dépôt pour résoudre la demande de Miida contre ITO. Le droit maritime canadien est l'ensemble de règles de droit que définit l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Ce droit, c'est le droit maritime d'Angleterre qui a été incorporé au droit canadien; ce n'est pas le droit d'une province canadienne.

[12] L'assurance maritime fait partie du droit maritime canadien (*Zavarovalna Skupnost Triglav (Insurance Community Triglav Ltd.) c Terrasses Jewellers Inc.*, [1983] 1 RCS 283).

IV. Contexte

[13] Depuis 1984, ACPG exploite une marina ainsi qu'une cale sèche à Rivière-au-Renard (Québec). Les bateaux de pêche y sont remisés ou mis à l'eau au moyen d'une grue portique. Afin de mettre un bateau à l'eau, comme ce fut le cas ici, la grue chevauche le bateau, ses roues l'encadrent, ses élingues sont placées en dessous du bateau, qui est alors soulevé pour être ensuite mis à l'eau dans l'ouverture pratiquée à cet effet au quai d'accostage.

[14] La grue en question avait été achetée neuve en 1984 et M. Cotton l'a conduite sans aucun incident pendant 24 ans.

[15] ACPG, maintenant une société à capital autorisé, est une association, comme son nom l'indique, de capitaines et de propriétaires de bateaux de pêche en Gaspésie. Elle compte 55 actionnaires. M. Laflamme en est un.

[16] Cette association possède un double objectif. Elle fait du lobbying auprès du ministère des Pêches et des Océans, ainsi que d'autres organismes, en ce qui concerne les droits de pêche et les quotas, et utilise son pouvoir d'achat unifié afin d'obtenir de meilleurs prix pour la glace et d'autres produits nécessaires pour ses membres.

[17] Avant 1984, la marina avait été exploitée par d'autres, incluant le ministère de l'Agriculture du Québec. ACPG a hérité d'un modèle de contrat intitulé « Manœuvre de bateau ». À part le fait de mettre son propre nom sur ce document et de mettre davantage l'accent sur le ramassage de tout déchet là où le bateau de pêche était remis, ACPG n'y a fait aucun changement. Il s'agit d'un document d'une page en caractères très lisibles. La première partie est une autorisation d'exécuter certaines opérations telles que le halage, le lancement, l'hivernage et le stationnement ou de fournir d'autres services. Les coûts de ces différents services sont présentés dans une colonne sur le côté droit.

[18] La deuxième partie s'intitule « Responsabilités du propriétaire du bateau ». Elle est en lettres majuscules et en caractères gras. Elle contient seulement trois paragraphes. Le premier se lit comme suit :

Je, soussigné, _____, résidant à _____, propriétaire du bateau V/M _____ portant le numéro d'enregistrement _____ déclare assumer la responsabilité de tous les risques découlant du halage, du stationnement, de l'hivernage et/ou du lancement de ce bateau et je dégage le Propriétaire de cette cale de halage ainsi que son Opérateur _____ de toute responsabilité civile découlant de ces opérations ou manœuvres s'y rattachant.

Les deux autres parties ne sont pas pertinentes dans la présente affaire.

[19] Je suis convaincu que M. Cotton a rempli la partie « lancement » du formulaire le jour même, avant qu'un service soit rendu. Le coût s'élevait à 400 \$, plus les taxes. Il a indiqué « Guy Laflamme résident à Rivière-au-Renard » comme propriétaire du Myrana I, et « Paulin Cotton » comme opérateur.

[20] Guy Laflamme a signé le formulaire à titre de « propriétaire du bateau ou représentant autorisé » et Paulin Cotton a signé en tant que témoin à titre d'« opérateur de la cale ou représentant autorisé ».

[21] Ce type de document n'était pas nouveau pour M. Laflamme. Il signait le document en question depuis qu'il était propriétaire du bateau, soit depuis 1988 ou 1989. Il l'avait d'ailleurs signé au moins 16 fois.

V. Cause de l'incident

[22] En bref, la cause de l'incident est inconnue. Les défendeurs allèguent que la grue n'était pas entretenue comme il faut puisque le processus de vente de la grue était en cours. Je suis cependant d'avis, me fondant sur le témoignage de M. Cotton et sur les diverses factures produites, que M. Cotton a suivi les instructions contenues dans le *Manuel d'utilisation et d'entretien*. Des sous-traitants ont vérifié le système hydraulique et le système de propulsion. Indépendamment de cela, il n'y a jamais eu d'inspection gouvernementale ni d'inspection par un tiers indépendant. Cela permet de se douter que la chaîne peut avoir subi une fatigue du métal. Aucune chaîne n'avait rompu de la sorte auparavant.

[23] Les défendeurs font grand cas du témoignage peut-être contradictoire de M. Cotton, donné au procès et lors de son interrogatoire préalable, en ce qui concerne le fil rouge dans l'élingue. Si le fil rouge est visible, l'élingue doit être remplacée. Lors de son interrogatoire préalable, M. Cotton n'avait pas le *Manuel d'utilisation et d'entretien* entre les mains. Il a parlé du remplacement d'élingues lorsque le fil rouge est rompu. Quoi qu'il en soit, je suis convaincu que le déchirement de l'élingue le 19 mai 2008 était dû à la mise à l'eau du bateau. L'élingue n'a pas été la cause de l'incident.

VI. Y a-t-il eu négligence de la part d'ACPG ou de M. Cotton?

[24] Il ne suffit pas que les demandeurs ne puissent expliquer la cause de la perte. La grue portique était en la possession et sous le contrôle d'ACPG et M. Cotton. Il incombe aux

demandeurs, en tant que dépositaires, de prouver que la perte n'a pas été causée par leur manquement au devoir de diligence raisonnable (*The "Ruapehu"* (1925), 21 L1 LR 310; *McCreary v Therrien Construction Co*, [1951] OR 735 (Ont CA); [1952] 1 DLR 153; *National Trust Co Ltd v Wong Aviation Ltd et al*, [1969] SCR 481; *Mercury Launch & Tug Ltd c Texada Quarrying Ltd*, 2006 CF 464). Ni ACPG ni M. Cotton n'a réfuté cette présomption de négligence.

VII. La portée de la clause d'exclusion de responsabilité

[25] Je suis convaincu que la clause d'exclusion de responsabilité, selon le sens ordinaire de ses termes, est de portée assez large pour couvrir une négligence, qu'elle découle d'un contrat ou d'un délit, telle que celle qu'il peut y avoir eu de la part d'ACPG et de M. Cotton.

[26] Les défendeurs insistent sur le fait que la clause d'exclusion de responsabilité n'exclut pas explicitement la négligence ou la faute. Ils se basent sur plusieurs décisions, incluant *Canada Steamship Lines Ltd v The King*, [1952] UKPC 1, [1952] AC 192; et *Produits forestiers Canadien Pacifique Ltée c Belships (Far East) Shipping (Pte) Ltd*, [1999] 4 CF 320 (CAF), [1999] ACF n° 938 (QL). Ces décisions établissent que s'il y a quelque chose d'autre que la négligence sur lequel peut reposer la responsabilité, la responsabilité pour négligence n'est pas exclue, sauf si l'exclusion est stipulée expressément.

[27] La décision *Belships* se distingue du cas en l'espèce par le fait que, même si la clause en question dans cette affaire-là ne mentionnait pas la « négligence », deux autres la mentionnaient. La présomption qui découle de cette affaire est qu'il serait déraisonnable qu'une partie au contrat

renonce à intenter une demande en dommages-intérêts relativement au préjudice causé par la négligence de l'autre. Cependant, les cours s'éloignent de plus en plus de ce principe. Dans *Tercon Contractors Ltd c Colombie-Britannique (Transports et Voirie)*, 2010 CSC 4, [2010] 1 RCS 69, la province « a lancé une demande d'expression d'intérêt [...] pour la conception et la construction d'une route ». La demande de propositions comprenait une clause d'exclusion de responsabilité qui se lit comme suit :

Sauf ce que prévoient expressément les présentes instructions, un proposant ne peut exercer aucun recours en indemnisation pour sa participation à la DP, ce qu'il est réputé accepter lorsqu'il présente une soumission.

[28] Bien que la décision de la Cour soit une décision partagée (5 contre 4) pour ce qui est de l'interprétation de la clause d'exclusion de responsabilité, la majorité souscrit à l'analyse du juge Binnie relativement à la violation fondamentale du contrat comme concept en common law. Le juge Binnie dit au paragraphe 82 :

[...] En fait, le tribunal n'a pas le pouvoir discrétionnaire de refuser de faire respecter une clause de non-recours valide et applicable, sauf lorsque le demandeur [...] fait valoir une considération d'ordre public prépondérante qui l'emporte sur l'intérêt public lié à la liberté de contracter et qui fait obstacle à ce qui, autrement, constitueraient les droits contractuels des parties. [...] La clause de non-recours n'a rien d'intrinsèquement déraisonnable. [...]

Il ajoute, au paragraphe 102, qu'il y a un bon nombre de raisons valables d'utiliser les clauses d'exclusion de responsabilité, notamment pour la répartition du risque.

[29] Je suis persuadé que l'énoncé suivant contenu dans le contrat intitulé « Manœuvre de bateau » : « [...] je dégage le Propriétaire de cette cale de halage ainsi que son Opérateur Paulin

Cotton de toute responsabilité civile découlant de ces opérations ou manœuvres s'y rattachant », est de portée suffisamment large pour exonérer ces derniers de toute responsabilité résultant de la négligence.

[30] En effet, je déduis que le contrat a été conclu entre ACPG et Pêcheries Guy Laflamme Inc. M. Laflamme a signé en tant que représentant de la compagnie, sans être tenu personnellement responsable du paiement des factures. La question qui se pose est de savoir si la clause d'exclusion exonère ACPG et M. Cotton à l'égard d'une perte subie personnellement par M. Laflamme.

[31] En premier lieu, M. Laflamme est nommé comme défendeur. En deuxième lieu, il est un demandeur reconventionnel au même titre que la compagnie. Cependant, il n'indique pas avoir subi une perte personnelle. La demande reconventionnelle indique :

26. La demanderesse reconventionnelle est une compagnie qui se spécialise dans le domaine des pêches tel qu'il sera démontré à l'enquête;

36. M. Guy Laflamme est l'opérateur du bateau (capitaine), président de la compagnie Pêcheries Guy Laflamme Inc. et membre de l'Association des Capitaines de la Gaspésie (ACPG), tel qu'il sera démontré à l'enquête;

[32] Si M. Laflamme a subi une perte, c'était celle de sa part dans la dernière prise à la pêche et peut-être même celle de dividendes de sa compagnie. Il s'agirait donc de l'indemnisation de pertes purement économiques en matière délictuelle, indemnisation qui ne peut être réclamée en droit maritime canadien. De plus, M. Laflamme aurait dû avoir connaissance des conditions d'affaires d'ACPG.

VIII. La clause d'exclusion de responsabilité profite-t-elle à M. Cotton ?

[33] La clause est certainement de portée suffisamment large pour couvrir toute responsabilité de la part de M. Cotton. Celui-ci est expressément nommé dans le contrat. Le droit maritime canadien, tout comme le droit civil québécois, reconnaît la stipulation pour autrui (*Le Buenos Aires Maru*, précité; *London Drugs Ltd c Kuehne & Nagel International Ltd*, [1992] 3 RCS 299; et *Fraser River Pile & Dredge Ltd c Can-Dive Services Ltd*, [1999] 3 RCS 108).

[34] Donc, même si M. Cotton n'était pas une partie au contrat, il est en droit de se prévaloir de la clause d'exclusion de responsabilité.

IX. Promulgation de la clause d'exclusion de responsabilité

[35] M. Cotton atteste qu'il signale les clauses du contrat à l'attention de tous ceux qui utilisent les services d'ACPG, qu'ils soient actionnaires de celle-ci ou non. Bien qu'il affirme le faire la première fois, il admet qu'il ne le fait pas toujours par la suite, mais dit qu'il attire l'attention particulièrement sur la section « déchets » du contrat.

[36] M. Laflamme est affirmé obstinément que le libellé du contrat n'a jamais été porté à son attention. Il a de la difficulté à lire, dit-il, et n'a jamais lu tout le contrat. Il croyait que c'était une simple facture.

[37] Le formulaire est préparé en trois exemplaires. Le premier est remis au signataire, le deuxième, qui est envoyé au bénéficiaire des services, constitue la facture, et le dernier est conservé.

[38] Denis Servant, un expert maritime qui agit pour divers assureurs, est le seul autre utilisateur des services d'ACPG qui a témoigné. Généralement, lorsqu'il y a des sinistres maritimes, il mène les bateaux aux installations de l'ACPG afin qu'ils y soient mis en cale sèche. Normalement, les dispositions à cet effet sont prises avec M. Cotton. Aucun document n'est alors signé. M. Cotton demande simplement où il doit envoyer la facture, bien que M. Servant en reçoive également une copie pour l'assureur. Aucune copie d'une telle facture n'a été produite. Il a ajouté que M. Cotton n'avait donné aucun avertissement en particulier.

[39] Je conclus que, si effectivement M. Cotton a explicitement attiré l'attention de M. Laflamme sur la clause d'exclusion de responsabilité, il l'a fait environ 20 ans avant l'incident. Je crois que c'est tout au plus un vœu pieux de la part de M. Cotton et de M. Laflamme. Cependant, il n'est pas nécessaire que la Cour tire une conclusion sur ce point.

[40] Pêcheries Guy Laflamme Inc. aurait dû avoir connaissance de la clause puisqu'une copie du contrat intitulé « Manœuvre de bateau », contenant la clause d'exclusion de responsabilité, est envoyée à la compagnie après chaque manœuvre et le paiement du compte. Jusqu'en 2002, les tâches administratives de la compagnie, incluant la comptabilité, étaient accomplies par la conjointe de fait de M. Laflamme. Par la suite, c'est Francine, la sœur de M. Laflamme, qui a été enseignante pendant environ 34 ans et est retraitée depuis 2005, qui a pris la relève. Elle a été en

mesure de retrouver 36 des contrats de « Manœuvre de bateau » dans les dossiers de la compagnie, mais elle a indiqué qu'il pourrait y en avoir d'autres. Sur les 36 contrats retrouvés, 16 sont signés par M. Laflamme en tant que propriétaire du bateau ou comme représentant autorisé, trois par M. Cotton en tant que représentant autorisé, un par Gildas Cotton, et les autres n'ont pas été signés au nom du propriétaire.

[41] Mme Laflamme a témoigné qu'elle croyait que les formulaires intitulés « Manœuvre de bateau » étaient simplement des factures, et qu'elle n'en a jamais lu le texte. Toutes les factures, qu'elles soient signées ou non par M. Laflamme, furent payées sans aucune plainte.

[42] Je trouve tout à fait inacceptable que M. Laflamme, un homme d'affaires averti, qui a constitué le Myrana I en une personne morale et qui a souscrit une assurance sur coque et machines couvrant ce bateau, n'ait jamais fait part à M. Cotton qu'il ne pouvait pas lire, ou bien qu'il avait de grandes difficultés à lire.

[43] ACPG était en droit de s'attendre à ce qu'il y ait eu accord des volontés entre les parties quant aux conditions selon lesquelles les travaux seraient effectués. En effet, depuis l'incident, les parties continuent à faire des affaires ensemble. M. Laflamme a proposé qu'il ne signe pas le contrat de « Manœuvre de bateau » jusqu'à la fin de ce litige. ACPG a refusé cette proposition. M. Laflamme a continué de signer le formulaire, sachant très bien ce qui est indiqué sur celui-ci.

[44] Une société tire son origine de la loi; elle est une personne morale qui existe sur le papier et qui a fréquemment à traiter des documents. Il est inacceptable qu'une société puisse prendre la position qu'elle ne peut pas lire!

[45] Les défendeurs s'appuient fortement sur l'arrêt *Tilden Rent-A-Car Co v Clendenning*, 18 OR (2d) 601, 83 DLR (3d) 400, [1978] OJ No 3260 (QL), de la Cour d'appel de l'Ontario, lequel n'est pas toujours traité de manière positive. M. Clendenning avait à plusieurs reprises loué des voitures chez Tilden à des aéroports. Il n'avait pas lu le contrat, mais avait indiqué qu'il voulait une couverture supplémentaire. La question était de savoir si, puisqu'il y avait une clause d'exclusion dans le contrat, il était responsable des dommages causés à l'automobile pendant qu'il la conduisait.

[46] La Cour a conclu que la clause en question était complètement incompatible avec les termes qui disaient offrir une couverture complète pour une prime additionnelle. La Cour a également conclu que les transactions comme celle dont il s'agissait étaient effectuées de façon informelle et à la hâte.

[47] Le cas en l'espèce est très différent. M. Laflamme a non seulement eu 20 ans pour lire ce document d'une page, mais celui-ci ne contient aucune subtilité incompatible avec l'objet principal du contrat.

[48] Le principe sous-jacent est une théorie objective des principes contractuels suivant laquelle les parties sont liées en vertu d'un contrat en fonction de ce qui est observé

objectivement par un tiers. Il y a donc une présomption qu'une partie qui signe un contrat est liée par les modalités de celui-ci.

[49] En effet, comme l'indique le juge Dubin, au nom de la majorité, dans l'arrêt *Tilden* :

20 In ordinary commercial practice where there is frequently a sense of formality in the transaction, and where there is a full opportunity for the parties to consider the terms of the proposed contract submitted for signature, it might well be safe to assume that the party who attaches his signature to the contract intends by so doing to acknowledge his acquiescence to its terms, and that the other party entered into the contract upon that belief. This can hardly be said, however, where the contract is entered into in circumstances such as were present in this case.

21 A transaction, such as this one, is invariably carried out in a hurried, informal manner. The speed with which the transaction is completed is said to be one of the attractive features of the services provided.

22 The clauses relied on in this case, as I have already stated, are inconsistent with the over-all purpose for which the contract is entered into by the hirer. Under such circumstances, something more should be done by the party submitting the contract for signature than merely handing it over to be signed.

[50] La décision du juge Lederman dans l'affaire *Davis v Robertson*, [2000] OJ No 1712

(QL), est encore plus pertinente. Au paragraphe 14, il indique :

As to whether the plaintiffs had their attention sufficiently drawn to the exclusion of liability clause, it should be noted that the Waiver was quite short in length; bolding and capitals were used; a signature was required; there was no need to sign and return the Waiver in a hurried manner; and the Waiver was not a new component in the Boating Club's storage arrangements. Thus, it would be difficult to accept an argument that the plaintiffs would not have been aware of the existence and purpose of the Waiver.

X. La clause est-elle abusive ou draconienne?

[51] La réponse se trouve dans l'analyse qui précède. La clause de répartition du risque est une caractéristique du commerce moderne. En tant que telle, elle est ni abusive ni draconienne.

[52] M. Laflamme, qui a porté peu d'attention aux activités d'ACPG, avait vaguement connaissance que celle-ci avait une couverture d'assurance. Puisque la société « était présente » pour ses membres, il supposait que l'assurance couvrait à tout le moins la responsabilité d'ACPG envers ses membres. Cependant, il ne s'est jamais informé à ce sujet, et s'est résolument abstenu de lire le contrat de « Manœuvre de bateau », lequel est complètement incompatible avec sa supposition.

[53] Le fait que les assureurs n'ont pas insisté pour que cette clause soit incorporée dans le contrat, et que cela semble n'avoir eu aucune incidence sur la prime, n'est pas pertinent.

[54] En effet, M. Couillard, le directeur général intérimaire au moment de l'incident, qui est également le cousin de M. Laflamme, a témoigné que certains bateaux de pêche dont s'occupe la marina ont une plus grande valeur que d'autres. On pourrait alors supposer qu'ils sont couverts par leur propre assurance sur coque et machines.

[55] En effet, Pêcheries Guy Laflamme Inc. avait une telle couverture sur coque et machines. Mais, comme l'a témoigné Francine, la sœur de M. Laflamme, cette assurance a été annulée l'année qui a précédé l'incident parce qu'elle avait oublié de payer la prime. Face à une clause

d'exclusion de responsabilité ou une clause de limitation de responsabilité, l'on peut toujours souscrire une assurance (*Barzelex Inc c EBN Al Waleed (Le)*, [1999] ACF n° 1839 (QL)).

JUGEMENT

POUR LES MOTIFS EXPOSÉS CI-DESSUS,

LA COUR STATUE que:

1. L'action est accueillie;
2. La clause d'exclusion de responsabilité contenue dans le contrat entre les parties est valide, en vigueur et opposable à Pêcheries Guy Laflamme Inc. et à Guy Laflamme;
3. La demande reconventionnelle est rejetée;
4. Les dépens sont adjugés aux demandeurs / défendeurs reconventionnels.

« Sean Harrington »

Juge

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-1444-09

INTITULÉ : CAPITAINES PROPRIÉTAIRES DE LA GASPÉSIE
(A.C.P.G.) INC. ET AL c PÊCHERIES GUY
LAFLAMME INC. ET AL

LIEU DE L'AUDIENCE : GASPÉ (QUÉBEC)

DATES DE L'AUDIENCE : 24-26 MARS 2014

JUGEMENT ET MOTIFS : LE JUGE HARRINGTON

DATE DES MOTIFS : LE 12 MAI 2014

COMPARUTIONS :

Me Jean-François Bilodeau DEMANDEURS /
DÉFENDEURS RECONVENTIONNELS

Me Sarto Landry DÉFENDEURS /
DEMANDEURS RECONVENTIONNELS

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Robinson Sheppard Shapiro, SENCRL DEMANDEURS /
Avocats DÉFENDEURS RECONVENTIONNELS
Montréal (Québec)

Sarto Landry DÉFENDEURS /
Avocat DEMANDEURS RECONVENTIONNELS
Québec (Québec)