2018 QCCQ 6477 (CanLII)

COUR DU QUÉBEC

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
Chambre Civile

N° : 500-22-241545-170

DATE : 25 mai 2018

SOUS LA PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE GILLES LAREAU, J.C.Q.

ANNE-JULIE BEAUMONT
et
JOSEPH SEBAG
Demandeurs
c.
NORWEGIAN CRUISE LINE HOLDINGS LTD.
et
REGENT SEVEN SEAS CRUISES
et
DANIEL GREEN
Défendeurs

JUGEMENT SUR MOYEN DÉCLINATOIRE ET EN IRRECEVABILITÉ

---

[1] La Cour du Québec a-t-elle juridiction pour décider du litige opposant les Demandeurs aux Défendeurs? C'est la principale question en litige que soulève la présente demande.

[2] Le cas échéant, les Défendeurs soumettent qu'ils ne peuvent être soumis à un interrogatoire préalable à l'instruction du fait que la réclamation des Demandeurs, lorsque divisée, est inférieure à la valeur de 30 000$ prévue à l'article 229 du *Code de*

procédure civile (C.p.c)[1], ils ajoutent qu'un tel interrogatoire ne respecterait pas les principes de proportionnalité prévues au C.p.c.

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

CONTEXTE

[3] Du 23 mars 2017 au 8 avril 2017, les Demandeurs ont effectué une croisière en Asie à bord du navire *SS Voyager* appartenant à la compagnie faisant affaire sous le nom : *Regent Seven Seas Cruises* (*RSSC*).

[4] Les Demandeurs ont rejoint le *SS Voyager* à Beijing en Chine et ont terminé la croisière à Bangkok en Thaïlande.

[5] À leur arrivée sur le bateau, le 23 mars 2017, les Demandeurs constatent que la poignée d'une de leurs valises est endommagée. Ils demandent alors à plusieurs employés du *SS Voyager* une compensation de 500$ pour ce bris.

[6] Les employés du *SS Voyager* ont offert une compensation de 150$ conformément à la politique de *RSSC* mais cette proposition a été jugée insatisfaisante par les Demandeurs.

[7] La situation a par la suite dégénéré en conflit avec différents employés du bateau allant jusqu'au capitaine Daniel Green.

[8] Le recours des Demandeurs allèguent qu'ils ont été intimidés et menacés par les employés de *RSSC*. Ils soutiennent que leur dignité et leurs droits fondamentaux ont été violés.

[9] Les Demandeurs ajoutent qu'ils ont été contraints de passer le reste de la croisière dans leur cabine, craignant pour leur sécurité. Ils auraient renoncé à effectuer l'ensemble des excursions prévues pendant la croisière.

[10] En compensation des dommages qu'ils allèguent avoir subis, les Demandeurs réclament une somme de 45 539,70$ ventilée comme suit :

- 25 539,70$ en remboursement complet de la croisière ;
- 10 000,00$ à titre de dommages moraux ;
- 10 000,00$ à titre de dommages punitifs ;

[11] La Défenderesse *RSSC* n'a aucune place d'affaires au Québec, ni ailleurs au Canada.

[12] Le Défendeur Daniel Green n'est pas domicilié au Québec, ni ailleurs au Canada.

[13] Devant la démonstration qu'il n'existait aucun lien de droit entre les Demandeurs et *Norwegian Cruise Line Holdings Ltd*, séance tenante, les Demandeurs se sont désistés contre cette défenderesse.

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

LE MOYEN DÉCLINATOIRE

[14] Les Défendeurs invoquent l'article 167 C.p.c. qui prévoit que :

> **167.** Une partie peut, si la demande est introduite devant un tribunal autre que celui qui aurait eu compétence pour l'entendre, demander le renvoi au tribunal compétent ou, à défaut, le rejet de la demande.
>
> L'absence de compétence d'attribution peut être soulevée à tout moment de l'instance et peut même être déclarée d'office par le tribunal qui décide alors des frais de justice selon les circonstances.

[15] Essentiellement, les Défendeurs soutiennent que le présent litige est régi par le droit maritime canadien, lequel incorpore les Conventions internationales en l'occurrence la *Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages* (*CONVENTION D'ATHÈNES*), Annexe 2 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRMM)*[2].

[16] À cet égard, les Défendeurs ajoutent que le droit maritime canadien est un droit fédéral, uniforme à travers le pays. Tous les principes qu'il comprend constituent du droit fédéral et non une application du droit provincial (plan d'argumentation des Défendeurs, par. 31).

[17] Les faits du présent litige relèveraient donc de la compétence fédérale en matière de navigation et, plus particulièrement, soulèveraient l'application des règles de droit régissant le transport par eau de passagers et de leurs bagages. Une référence à la *LRMM* et plus spécifiquement à la Partie 4 de cette loi donne force à la *Convention d'Athènes*. Or, aucun des facteurs de rattachement prévus à cette Convention ne donne compétence aux tribunaux québécois pour entendre le recours des Demandeurs.

[18] Outre les principes applicables prévus à la *Convention d'Athènes*, les Défendeurs invoquent la clause 27 du contrat de transport maritime intervenu avec les Demandeurs qui prévoit que toute réclamation en lien avec le Contrat de transport maritime ou la croisière est soumise à l'arbitrage ou à un procès devant un tribunal en Floride aux États-Unis (*The United-States District Court for the Southern District of Florida in Miami*).

[19] Enfin, les Défendeurs invoquent les clauses de limitation de responsabilité prévues au Contrat de transport maritime qui s'appliquent tant à *RSSC* qu'au Capitaine Daniel Green.

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

[20] Pour les Demandeurs, il s'agit d'un contrat de consommation au sens de l'article 1384 du *Code civil du Québec* (C.c.Q). Ils se sont procuré un service (un voyage) auprès d'une entreprise qui offre un tel service dans le cadre de ses activités commerciales. Les droits et obligations des parties doivent donc être délimités par la *Loi sur la protection du consommateur*[3]

[21] Les Demandeurs demandent donc l'application des articles 10 LPC (interdiction d'une limitation de responsabilité), 11.1 LPC (interdiction de stipuler une clause d'arbitrage obligatoire), 19 (interdiction d'assujettir le contrat à une loi étrangère), 22.1 LPC (inopposabilité d'une clause d'élection de domicile qui n'est pas notariée). Ils invoquent également les articles 3117 C.c.Q. (bénéfice de la protection des dispositions impératives des *Lois du Québec* en matière de contrat de consommation) et 3149 C.c.Q. (inopposabilité d'une renonciation à la compétence des autorités québécoises pour connaître une demande fondée sur un contrat de consommation).

ANALYSE

La nature de la demande

[22] La première démarche consiste à déterminer si la demande formulée par les Demandeurs relève du droit civil québécois, auquel cas la pertinence de l'application de la LPC est en jeu, ou si elle relève du droit maritime canadien.

[23] Les Demandeurs argumentent qu'il s'agit d'un contrat de service conclut au Québec, avec une agence de voyage - *Voyage Jacqueline* - qui prévoit notamment un transport par avion de Montréal à Beijing en Chine (19 mars 2017), un hébergement de quelques jours à l'hôtel (20 au 23 mars 2017) avec différentes excursions, suivi d'une croisière de 15 jours (23 mars au 8 avril 2017) avec enfin un vol de retour de Bangkok en Thaïlande jusqu'à Montréal.

[24] Pour les Demandeurs, le lien maritime n'est pas suffisant pour justifier l'application du droit maritime canadien.

[25] Les Défendeurs reconnaissent l'existence de ce contrat de service mais ajoutent qu'il y a aussi un contrat de transport maritime. Le vol et l'excursion de quatre jours à Beijing sont accessoires à l'objet principal du contrat qui est une croisière. Ils précisent que l'ensemble des faits générateurs de droit sont survenus à bord du bateau ce qui est suffisant pour imposer les règles du droit maritime canadien.

[26] Le droit maritime canadien est définit à l'article 2 de la *Loi sur les Cours fédérales*[4] :

> **2 (1)** Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.
>
> (...)

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

> ***droit maritime canadien*** Droit — compte tenu des modifications y apportées par la présente loi ou par toute autre loi fédérale — dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa qualité de juridiction de l'Amirauté, aux termes de la *Loi sur l'Amirauté*, chapitre A-1 des Statuts revisés du Canada de 1970, ou de toute autre loi, ou qui en aurait relevé si ce tribunal avait eu, en cette qualité, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté. (*Canadian maritime law*)
>
> (...)

[27] Dans *ITO –Int'l Terminal Operators* v. *Miida Electronics*[5]*,* la Cour suprême devait déterminer si une action, qui était fondée sur la responsabilité d'ITO pour la négligence dont aurait fait preuve un manutentionnaire acconier dans l'entreposage après déchargement de la marchandise du destinataire, tombait dans la compétence que possède la Cour fédérale en matière d'amirauté.

[28] Le recours de *Miida* étant essentiellement une action en responsabilité civile, la question exigeait donc un examen de l'étendue du droit maritime canadien.

[29] Écrivant les motifs pour la Cour, le juge McIntyre s'exprime ainsi[6]:

> Je suis d'accord pour dire que la compétence historique des cours d'amirauté est importante pour déterminer si une demande particulière est une matière maritime au sens qu'en donne la définition du droit maritime canadien que l'on trouve à l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale.* Je n'irais pas cependant jusqu'à limiter la définition de matière maritime et d'amirauté aux seules demandes qui cadrent avec ces limites historiques. Une méthode historique peut servir à éclairer, mais ne saurait autoriser à limiter. À mon avis, la seconde partie de la définition que donne l'art. 2 du droit maritime canadien a été adoptée afin d'assurer que le droit maritime canadien comprenne une compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté. À ce titre, elle constitue une reconnaissance légale du droit maritime canadien comme ensemble de règles de droit fédérales portant sur toute demande en matière maritime et d'amirauté. [...] En réalité, l'étendue du droit maritime canadien n'est limitée que par le partage constitutionnel des compétences établi par la *Loi constitutionnelle de 1867.* [...] ... caractère véritable, une matière d'une nature locale mettant en cause la propriété et les droits civils ou toute autre question qui relève essentiellement de la compétence exclusive de la province en vertu de l'art. 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867***. Il est donc important de démontrer que la question examinée dans chaque cas est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale.**
>
> Pour en venir à la demande adressée par Miida contre ITO, on peut constater qu'elle met en cause la négligence dont aurait fait preuve un manutentionnaire acconier dans l'entreposage à court terme de marchandises à l'intérieur de la zone portuaire, en attendant leur livraison au destinataire. [...] **la Cour a établi que la manutention [TRADUCTION] «est partie intégrante des transports maritimes,»**
>
> [...].

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

> Il est clair, à mon sens, que cet entreposage accessoire par le transporteur lui-même, ou par un tiers lié par contrat avec le transporteur, est aussi une affaire d'intérêt maritime en vertu du «rapport étroit existant en pratique entre le transit et l'exécution du contrat de transport» (le juge Le Dain en Cour d'appel). On peut donc conclure que **la manutention et l'entreposage accessoire, avant la livraison et pendant que la marchandise reste sous la garde d'un acconier dans la zone portuaire, est suffisamment liée au contrat de transport maritime pour constituer une affaire maritime qui relève du droit maritime canadien, au sens de l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale.***
>
> Au risque de me répéter, je tiens à souligner que la nature maritime de l'espèce dépend de **trois facteurs importants. Le premier est le fait que les activités d'acconnage se déroulent à proximité de la mer**, c'est-à-dire dans la zone qui constitue le port de Montréal. **Le second est le rapport qui existe entre les activités de l'acconier dans la zone portuaire et le contrat de transport maritime. Le troisième est le fait que l'entreposage en cause était à court terme en attendant la livraison finale des marchandises au destinataire**. À mon avis, ce sont ces facteurs qui, pris ensemble, permettent de caractériser la présente affaire comme mettant en cause du droit maritime canadien.
>
> Ayant conclu que la demande formée par Miida contre ITO relève du droit maritime canadien, la question du contenu de ce droit sur le plan du fond se pose ensuite. Le droit maritime canadien, en tant qu'ensemble de règles de fond, englobe les principes du droit maritime anglais élaborés et appliqués par la Cour d'amirauté d'Angleterre (*La Reine c. Canadian Vickers Ltd.,* précité, et la jurisprudence qui y est citée, peu près. 683 et 684). En 1934, lorsque, comme je l'ai déjà noté, un ensemble de règles de droit maritime d'Angleterre a été incorporé dans le droit canadien, la Haute Cour de justice, en sa juridiction d'amirauté, pouvait connaître des affaires contractuelles et délictuelles considérées comme des affaires en matière d'amirauté. En examinant ces affaires, la cour a appliqué les principes de *common law* en matière délictuelle et contractuelle nécessaires à la résolution des points litigieux. [...] Ainsi, l'ensemble de règles de droit maritime qui a été emprunté à l'Angleterre pour constituer le droit maritime canadien englobait à la fois les règles et principes spéciaux en matière d'amirauté et les règles et principes puisés dans la *common law* et appliqués aux affaires d'amirauté selon que ces règles et principes ont été, et continuent d'être, modifiés et élargis dans la jurisprudence canadienne. [...]
>
> [...]
>
> **Dès qu'il est établi qu'une question est régie par une loi fédérale valide sur le plan constitutionnel, comme c'est le cas en l'espèce, l'entité juridique importante est alors le Canada et non une province en particulier.**
>
> (Caractère gras du Tribunal)

[30] Il importe de souligner que, malgré qu'ils invoquent la présence d'un contrat de service intervenu avec une agence de voyage du Québec, les Demandeurs ont plutôt choisi d'invoquer le lien de droit qu'ils ont directement avec *RSSC*. Or, le document contractuel qui les lie (Ticket Contract, Pièce R-3) précise ce qui suit : « *…this Ticket Contract constitutes the entire agreement between You and the Carrier and supersedes all other agreements, oral, implied or written* » (Article 1).

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

[31] Ainsi, tant la relation contractuelle avec *RSSC* que les faits générateurs de droit sont liés à une activité maritime. Ils doivent par conséquent être analysés conformément aux principes du droit maritime canadien relevant de la compétence législative fédérale.

[32] Dans l'affaire *Chartwell Shipping Limited*[7], la Cour suprême livrait certaines observations qui sont d'intérêt à la présente affaire :

> L'avocat de l'intimée a tenté, par un autre moyen, de nous amener à appliquer le droit civil québécois. Soulignant que le juge McIntyre avait fait remarquer dans l'arrêt *ITO*, à la p. 772, que l'art. 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, qui confère à la Section de première instance de la Cour fédérale une compétence concurrente en première instance dans le cas de demandes relevant du droit maritime canadien, "n'est qu'attributif de compétence; il ne crée pas de règle de droit applicable", l'avocat a cherché à nous convaincre que les principes de droit maritime diffèrent selon que c'est la Cour fédérale ou une cour provinciale qui les applique. Or, cet argument me semble ne pas tenir compte du caractère essentiellement fédéral du droit maritime, lequel est soumis au pouvoir fédéral en matière de navigation et d'expéditions par eau. Je ne puis croire qu'en accordant aux tribunaux créés par les provinces une compétence concurrente en matière de droit maritime, le législateur fédéral a voulu déléguer à ces tribunaux le pouvoir d'appliquer des règles de droit différentes de celles appliquées par la Cour fédérale. Je ne crois pas non plus qu'il a eu l'intention d'établir une distinction entre le droit appliqué au moyen de l'interprétation judiciaire et toute compétence élargie pouvant résulter de l'élucidation de la portée du droit maritime canadien qu'on trouve au par. 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*. Il est à noter que la disposition liminaire du par. 22(2) a pour objet non pas de poser une nouvelle règle de droit, mais bien d'énoncer la règle de droit existante de manière à ce qu'il n'y ait aucun doute à son sujet. Comme cet énoncé relève des pouvoirs du Parlement, il doit être respecté. **Ainsi, quand le juge McIntyre affirme que le droit maritime canadien constitue un ensemble de règles de droit fédérales englobant certains principes de *common law* et que ces règles sont uniformes partout au Canada, cela tient peu importe le tribunal qui peut avoir compétence dans un cas donné.**
>
> (Caractère gras du Tribunal)

[33] Le transport de passagers et de leurs bagages par eau est régi par la *LRMM*. La Partie 4 de cette loi donne force de loi au Canada à la *Convention d'Athènes.*

> **37 (1)** Les articles 1 à 22 de la Convention ont force de loi au Canada.
>
> *Application étendue*
>
> **(2)** Les articles 1 à 22 de la Convention s'appliquent également :
>
> **a)** au transport par eau — prévu par un contrat de transport — de passagers ou de passagers et de leurs bagages d'un lieu au Canada à tout lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

> **b)** faute de contrat de transport, au transport par eau de personnes ou de personnes et de leurs bagages sur un navire, à l'exception :
>
> > **(i)** du capitaine du navire, de tout membre de l'équipage et de toute autre personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire,
> >
> > **(ii)** d'une personne transportée à bord d'un navire autre qu'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques,
> >
> > **(iii)** d'une personne transportée à bord d'un navire soit en exécution de l'obligation qui incombe au capitaine de transporter des naufragés, des personnes en détresse ou d'autres personnes, soit par suite de circonstances que ni le capitaine ni le propriétaire ne pouvaient empêcher,
> >
> > **(iv)** d'un passager clandestin, d'un intrus ou de toute autre personne ayant monté à bord d'un navire sans le consentement ou à l'insu du capitaine ou du propriétaire.
>
> **État partie à la Convention**
>
> **38** Pour l'application de la Convention, le Canada est un État partie à la Convention.

[34] Pour sa part, la Convention d'Athènes prévoit que :

> **ARTICLE 1**
>
> Définitions
>
> 1. a) ***«transporteur»*** désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué;
>
> b) ***«transporteur substitué»*** désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;
>
> *2.* ***«contrat de transport»*** signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;
>
> 3. ***«navire» signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur*** coussin d'air;
>
> 4. «***passager***» signifie toute personne transportée sur un navire,
>
> a) en vertu d'un contrat de transport, ou
>
> b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention;
>
> 5. «***bagages***» signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception:

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et

b) des animaux vivants;

6. «***bagages de cabine***» signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du par. 8 du présent article et de l'art. 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;

7. «***perte ou dommages survenus aux bagages***» concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;

8. «***transport***» concerne les périodes suivantes:

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, **la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire** ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;

9. «***transport international***» signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État;

10. «***Organisation***» désigne l'Organisation[1] maritime internationale.

ARTICLE 2

Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à tout transport international lorsque:

a) le navire bat le pavillon d'un État partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel État, ou

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

> b) le contrat de transport a été conclu dans un État partie à la présente Convention, ou
>
> c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État partie à la présente Convention.
>
> 2. Nonobstant les dispositions du par. 1 du présent article, la présente Convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.
>
> [...]
>
> ARTICLE 17
>
> Juridiction compétente
>
> 1. Une action intentée en vertu de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, **devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous**, à condition que celle-ci soit située dans un État partie à la présente convention:
>
> a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;
>
> b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;
>
> c) un tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci;
>
> d) un tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État.
>
> 2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.
>
> (Caractère gras du Tribunal)

[35] Il n’y a aucun facteur de rattachement permettant aux Demandeurs de prendre leur recours au Canada puisque ni le lieu de départ ni le lieu de destination est au Canada (17(1) (b)) et *RSSC* n’a ni lieu d’affaires ni résidence au Canada (17 (1) a), c) et d).

[36] Mais il y a plus.

[37] Le Contrat de transport maritime intervenu entre les parties prévoit à son article 27 que toute réclamation en lien avec le transport maritime doit être soumise à l’arbitrage[8].

27. FORUM, CLAIMS SUBJECT TO BINDING ARBITRATION, TIME LIMITS FOR CLAIMS, AND CLASS ACTION WAIVER

a. SUITS FOR PERSONAL INJURY, ILLNESS OR DEATH: NO SUIT SHALL BE MAINTAINED AGAINST US FOR PERSONAL INJURY, ILLNESS OR DEATH OF THE GUEST ARISING FROM, RELATED TO OR CONNECTED WITH THE CRUISE, CRUISETOUR OR THIS TICKET CONTRACT, UNLESS WRITTEN NOTICE OF THE CLAIM WITH FULL PARTICULARS BE DELIVERED TO US OR OUR AGENT AT ANY ADDRESS SET FORTH HEREIN WITHIN SIX (6) MONTHS FROM THE DATE OF SUCH INJURY, ILLNESS OR DEATH; AND IN NO EVENT SHALL ANY SUIT FOR ANY CAUSE AGAINT US WITH RESPECT TO PERSONAL INJURY, ILLNESS OR DEATH BE MAINTAINABLE, UNLESS SUIT SHALL BE COMMENCED WITHIN ONE (1) YEAR FROM THE DATE OF SUCH INJURY, ILLNESS OR DEATH, NOTWITHSTANDING ANY PROVISION OF LAW OF ANY STATE OR COUNTRY TO THE CONTRARY.

b) ARBITRATION AND FORUM FOR SMALL CLAIMS, AND ALL OTHER CLAIMS: ANY AND ALL DISPUTES, CLAIMS, OR CONTROVERSIES WHATSOEVER, OTHER THAN FOR PERSONAL INJURY, ILLNESS OR DEATH OF A GUEST, WHETHER BASED ON CONTRACT, TORT, STATUTORY, CONSTITUTIONAL OR OTHER LEGAL RIGHTS, INCLUDING BUT NOT LIMITED TO ALLEGED VIOLATION OF CIVIL RIGHTS, DISCRIMINATION, CONSUMER OR PRIVACY LAWS, OR FOR ANY LOSSES, DAMAGES OR EXPENSES, RELATING TO OR IN ANY WAY ARISING OUT OF OR CONNECTED WITH THIS TICKET CONTRACT OR GUEST'S CRUISES, NO MATTER HOW DESCRIBED, PLEADED OR STYLED, BETWEEN THE GUEST AND CARRIER, WITH THE SOLE EXCEPTION OF CLAIMS BROUGHT AND LITIGATED IN SMALL CLAIMS COURT IN MIAMI-DADE COUNTY, FLORIDA, **SHALL BE REFERRED TO AND RESOLVED EXCLUSIVELY BY BINDING ARBITRATION PURSUANT TO THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE RECOGNITION AND ENFORCEMENT OF FOREIGN ARBITRAL AWARDS (NEW YORK 1958), 21 U.S.T. 2517, 330 U.N.T.S. 3, 1970 U.S.T. LEXIS 115, 9 U.S.C. && 202-208 ("THE CONVENTION") AND THE FEDERAL ARBITATION ACT, 9 U.S.C. && 1, et SEQ., ("FAA") SOLELY IN MIAMI-DADE COUNTY, FLORIDA, U.S.A.** TO THE EXCLUSION OF ANY OTHER FORUM, GUEST HEREBY CONSENTS TO JURISDICTION AND WAIVES ANY VENUE OR OTHER OBJECTION THAT MAY BE AVAILABLE TO ANY SUCH ARBITRATION PROCEEDING IN MIAMI-DADA COUNTY, FLORIDA. THE ARBITRATION SHALL BE ADMINISTERED BY THE NATIONAL ARBITRATION AND MEDIATION ("NAM") UNDER ITS COMPREHENSIVE DISPUTE RESOLUTION RULES AND PROCEDURES AND THE FEE SCHEDULE IN EFFECT AT THE TIME OF FILING THE DISPUTE WITH NAM WHICH ARE DEEMED TO BE INCORPORATED HEREIN BY REFERENCE. NAM CAN BE CONTRACTED AT 800-358-2550, ATTENTION COMMERCIAL CLAIMS DEPT., 990 STEWART AVENUE, FIRST FLOOR, GARDEN CITY, NY 11530, TO RESPOND TO ANY QUESTIONS REGARDING THE ARBITRATION PROCESS, AS WELL AS TO REQUEST A COPY OF NAM'S CURRENT COMPREHENSIVE DISPUTE RESOLUTION RULES AND PROCEDURES AND THE FEE SCHEDULE. NEITHER PARTY WILL HAVE THE RIGHT TO A JURY TRIAL OR TO ENGAGE IN PRE-ARBITRATION DISCOVERY EXCEPT AS PROVIDED IN THE APPLICABLE ARBITRATION RULES AND HEREIN, OR ORTHERWISE TO LITIGATE THE CLAIM IN ANY COURT (OTHER THAN SMALL CLAIMS COURT IN MIAMI-DADE COUNTY, FLORIDA). THE ARBITRATOR'S DECISION WILL BE FINAL AND BINDING. OTHER RIGHTS THAT GUEST OR CARRIER WOULD HAVE IN COURT ALSO MAY NOT BE AVAILABLE IN ARBITRATION. AN AWARD RENDERED BY AN ARBITRATOR MAY BE

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

> ENTERED IN ANY COURT HAVING JURISDICTION UNDER THE CONVENTION OR FAA. CARRIER AND GUEST FURTHER AGREE TO PERMIT THE TAKING OF A DEPOSITION UNDER OATH OF THE GUEST ASSERTING THE CLAIM, OR FOR WHOSE BENEFIT THE CLAIM IS ASSERTED, IN ANY SUCH ARBITRATION. IN THE EVENT THIS PROVISION IS DEEMED UNENFORCEABLE BY AN ARBITRATOR OR COURT OF COMPETENT JURISDICTION FOR ANY REASON, THEN AND ONLY THEN THE PROVISIONS OF CLAUSE 27 (c) BELOW GOVERNING FORUM AND JURISDICTION SHALL EXCLUSIVELY APPLY TO ANY LAWSUIT INVOLVING CLAIMS DESCRIBED IN THIS CLAUSE. IN ANY EVENT, NO CLAIM DESCRIBED IN THIS CLAUSE MAY BE BROUGHT AGAINST CARRIER UNLESS WRITTEN NOTICE GIVING FULL PARTICULARS OF THE CLAIM IS DELIVERED TO THE CARRIER WITHIN THIRTY (30) DAYS OF TERMINATION OF THE CRUISE AND LEGAL ACTION ON SUCH CLAIM IS COMMENCED WITHIN SIX (6) MONTHS FROM THE DATE THE CLAIM AROSE, NOTWITHSTANDING ANY PROVISION OF LAW OF ANY STATE OR COUNTRY TO THE CONTRARY.
>
> **c. FORUM FOR LAWSUITS:** EXCEPT AS OTHERWISE PROVIDED FOR CLAIMS SUBJECT TO ARBITRATION, YOU AND WE AGREE IRREVOCABLY THAT ANY DISPUTE ARISING OUT OF, IN CONNECTION WITH OR INCIDENT TO THIS TICKET/CONTRACT OR YOUR CRUISE OR CRUISETOUR INCLUDING ANY CLAIM FOR PERSONAL INJURY, SHALL BE LITIGATED, IF AT ALL, BEFORE THE UNITED STATES DISTRICT COURT FOR THE SOUTHERN DISTRICT OF FLORIDA IN MIAMI, OR AS TO THOSE LAWSUITS OVER WHITH THE FEDERAL COURTS OF THE UNITED STATES LACK SUBJECT MATTER JURISDICTION, BEFORE A COURT LOCATED IN MIAMI-DADE COUNTY, FLORIDA TO THE EXCLUSION OF THE COURTS OF ANY OTHER COUNTY, STATE OR COUNTRY.
>
> **d. CLASS ACTION WAIVER :** THIS CONTRACT PROVIDES FOR THE EXCLUSIVE RESOLUTION OF DISPUTES THROUGH INDIVIDUAL LEGAL ACTION OR ARBITRATION ON YOUR OWN BEHALF INSTEAD OF THROUGH ANY CLASS ACTION. EVEN IF THE APPLICABLE LAW PROVIDES OTHERWISE, YOU AGREE THAT ANY LAWSUIT OR ARBITRATION AGAINST CARRIER WHATSOEVER SHALL BE LITIGATED BY YOU INDIVIDUALLY AND NOT AS A MEMBER OF ANY CLASS OR AS PART OF A CLASS ACTION, AND YOU EXPRESSLY AGREE TO WAIVE ANY LAW ENTITLING YOU TO PARTICIPATE IN A CLASS ACTION. IF YOUR CLAIM IS SUBJECT TO ARBITRATION, THE ARBITRATOR SHALL HAVE NO AUTHORITY TO ARBITRATE CLAIMS ON A CLASS ACTION BASIS. YOU AGREE THAT THIS CLASS ACTION WAIVER SHALL NOT BE SEVERABLE UNDER ANY CIRCUMSTANCES FROM THE ARBITRATION CLAUSE SET FORTH ABOVE, AND IF FOR ANY REASON THIS CLASS ATION WAIVER IS UNENFORCEABLE AS TO ANY PARTICULAR CLAIM, THEN AND ONLY THEN SUCH CLAIM SHALL NOT BE SUBJECT TO ARBITRATION.
>
> (Caractère gras du Tribunal)

[38] La validité de clauses d'élection du for a été examinée par la jurisprudence qui en reconnaît l'opposabilité à moins que la personne voulant s'y soustraire ne démontre un motif sérieux justifiant son inapplication. Bénéficiant d’un pouvoir discrétionnaire, la Cour peut accéder à cette demande après avoir examiné plusieurs critères dont notamment les circonstances de l’affaire en cause, le pays où la preuve se trouve, les avantages et les coûts comparés du procès devant les tribunaux locaux et les

tribunaux étrangers. Il s'agit du critère de l'affaire *The « Eleftheria »*[9], auquel fait référence la Cour suprême dans *Z.I. Pompey Industrie* c. *ECU-Line N.V.* [10].

[39] Commentant le critère précédemment énoncé, le juge Bastarache, au nom de la Cour, exprime ce qui suit:

> **20** Des clauses d'élection de for sont stipulées couramment dans le cadre d'opérations commerciales internationales et spécialement dans les connaissements. En somme, elles « sont appliquées depuis toujours dans l'industrie et par les tribunaux » : le juge Décary dans *Jian Sheng*, précité, par. 7. **Les tribunaux doivent généralement leur faire bon accueil car elles confèrent aux opérations la certitude et la sûreté dérivées des principes fondamentaux du droit international privé que sont l'ordre et l'équité : le juge La Forest dans *Morguard Investments Ltd. c. De Savoye*, 1990 CanLII 29 (CSC), [1990] 3 R.C.S. 1077, p. 1096-1097; *Holt Cargo Systems Inc. c. ABC Containerline N.V. (Syndics de)*, [2001] 3 R.C.S. 907, 2001 CSC 90 (CanLII), par. 71-72. Le critère des « motifs sérieux » demeure pertinent et applicable, et nul changement de nature sociale, morale ou économique ne justifie qu'on s'en écarte comme l'a fait la Cour d'appel fédérale.** Dans le contexte du commerce international, l'ordre et l'équité sont attribuables, du moins en partie, à l'application du critère des « motifs sérieux ». **Suivant ce critère, il incombe à juste titre au demandeur de convaincre la cour qu'un motif valable justifie qu'il ne soit pas lié par la clause d'élection de for.** Il est essentiel que les tribunaux accordent l'importance voulue au fait qu'il est souhaitable de contraindre les parties contractantes à respecter leurs engagements. Rien ne justifie qu'une clause d'élection de for soit assimilée à une clause d'exonération de responsabilité déguisée. Quoi qu'il en soit, le critère des « motifs sérieux » offre aux tribunaux une marge de manœuvre suffisante pour leur permettre de tenir compte des motifs illégitimes le cas échéant et pour empêcher le défendeur d'invoquer une clause d'élection de for afin de bénéficier d'un avantage procédural qui serait injuste.
>
> [Caractère gras du Tribunal]

[40] Au regard de la jurisprudence, l'application de ce critère ne se limite pas aux affaires s'inscrivant dans un contexte de transport maritime de marchandises. À titre d'exemple, dans l'affaire *Magill* v. *Expedia Canada Corporation*[11], la Cour supérieure de l'Ontario a appliqué ce critère dans le cadre d'un recours collectif dirigé contre Expedia Canada Corporations pour des pratiques de facturation illégales. Dans les termes et conditions du site web, une clause d'élection de for attribue aux tribunaux du King County à Washington la compétence exclusive de trancher tout différend découlant de l'utilisation des services de l'entreprise.

> [48] Where parties by contract specify a jurisdiction as having exclusive jurisdiction, this is a very weighty, although not conclusive factor, that favours the specified court as being the natural forum: *The Eleftheria*, [1969] 2 All E.R. 641; *Ash v. Lloyd's Corp* (1992), 1992 CanLII 7659 (ON CA), 9 O.R. (3d) 755 (C.A.), rev'g, in part, (1991), 1991 CanLII 7347 (ON SC), 6 O.R. (3d) 235 (C.A.), leave to appeal to S.C.C. refused (1992), 10 O.R. (3d) xv (S.C.C.).
>
> [49] In *Z.I. Pompey Industries v. ECU-Line N.V.*, 2003 SCC 27 (CanLII), [2003] 1 S.C.R. 450, **the Supreme Court of Canada indicated that a forum selection clause should be enforced unless there is "strong cause" not to enforce it. The effect of**

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

> **such a clause is to reverse the onus of proof,** which **normally requires the moving party defendant to justify staying the plaintiff's action, to place a burden on the plaintiff to show why a stay should not be granted**: *BNP Paribas (Canada) v. BCE Inc.*, 2007 ONCA 559 (CanLII), [2007] O.J. No. 3026 (C.A.); *Red Seal Tours Inc. v. Occidental Hotels Management B.V. (c.o.b. Occidental Hotels & Resorts) Management B.V.*, 2007 ONCA 620 (CanLII), [2007] O.J. No. 3397 (C.A.).
>
> [50] In *Expedition Helicopters Inc. v. Honeywell Inc.* (2010), 2010 ONCA 351 (CanLII), 100 O.R. (3d) 241 (C.A.), the Court of Appeal held that the forum selection clause requires that the parties agreement is given effect in all but exceptional circumstances.
>
> [Caractère gras du Tribunal]

[41] Dans *Allen* v. *Carnival Corporation*[12] (« Allen »), alors que le recours institué visait à retenir la responsabilité d'une compagnie de croisière en raison d'une chute sur un navire, la Cour d'appel de l'Ontario donne effet à la clause d'élection de for du contrat. Le contrat en cause avait été transmis au représentant de l'appelant bien avant le début de la croisière et, à même sa page couverture, il précisait l'importance de prendre connaissance des termes et conditions. La Cour refuse donc de reconnaître l'existence de motifs sérieux:

> [1] This appeal concerns a slip and fall that occurred while the appellant was on a cruise ship owned and operated by the respondent. The appellant brought an action in Ontario for injuries she sustained and served the respondent in Miami Florida pursuant to rule 17.02(h). The motion judge granted the respondent's motion to stay the action. **The appellant argues that the motion judge erred in finding that the contract was enforceable and in finding that the forum selection clause was fair and reasonable.**
>
> **[2] We disagree. The respondent's contract was sent to the appellant's representative well in advance of the cruise and on its face, highlighted the importance of reading the terms and signing it before boarding. The appellant did not raise any issue with the contract until well after the cruise. In our view, she was bound by the forum selection term of the contract.**
>
> [3] **A forum selection clause applies unless the plaintiff can show strong cause for not giving effect to the clause – *Z.I. Pompey Industrie v. ECI-Line N.V*, 2003 SCC 27 (CanLII), [2003] S.C.J. No. 23. The appellant has failed to show "strong cause" why it would be unreasonable or unfair to uphold it.** This is not an exceptional situation where the court should ignore the clause. As the motion judge found, "the forum selection clause is reasonable and fair". In the circumstances of this case, we find no basis to interfere with the motion judge's decision.
>
> [Caractère gras du Tribunal]

[42] Selon les auteurs Edgard Gold, Aldo Chircop et Hugh Kindred s'exprimant dans *Maritime Law*[13], les principes qui précèdent ainsi que la *LRMM* s'appliquent

également aux clauses compromissoires. Après avoir fait la revue du droit applicable quant à la clause d'élection de for ainsi que du principe des « motifs sérieux », ceux-ci ajoutent :

> Arbitration is essentially adjudication according to a body of law in a particular place by a private tribunal, all of which are selected by agreement of the parties. […] **Arbitration clauses are like jurisdiction clauses in expressing the parties' choice of forum and governing law principles, as well as the provisions of the *Marine Liability Act***.[14]
>
> [Caractère gras du Tribunal]

[43] En l'espèce, la *LRMM* ne prévoit aucune disposition dérogeant aux règles de *common law* précitée ainsi qu'au principe selon lequel le droit maritime reconnaît la liberté contractuelle à moins de « motifs sérieux » invoqués par le demandeur.

[44] Dans le cas sous étude, l'ensemble des faits se déroulent à bord d'un navire. Ils débutent lorsque le navire est à quai à Beijing en Chine et, selon la demande introductive d'instance, les gestes d'intimidation se poursuivent tout au long de la croisière en eaux internationales. La Défenderesse RSSC n'a aucune place d'affaires au Canada et le Défendeur, Daniel Green n'y est pas domicilié. Les Demandeurs n'ont établi aucun motif sérieux justifiant qu'ils ne soient pas liés par la clause compromissoire.

[45] Vu la décision du Tribunal, la demande de gestion relative à l'interrogatoire au préalable devient théorique.

[46] Enfin, l'incidence de la clause de limitation de responsabilité prévue au contrat est une question de fond sur laquelle le Tribunal n'a pas juridiction.

POUR CES MOTIFS, le Tribunal,

ACCUEILLE la présente demande en irrecevabilité;

DÉCLINE juridiction;

REJETTE la demande principale d'Anne-Julie Beaumont et Joseph Sebag contre Regent Seven Seas Cruises et Daniel Green.

Avec frais de justice.

_____

GILLES LAREAU, J.C.Q.

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

Me Isabelle Chatigny
Benabou Magli
Procureurs de la partie demanderesse

Me Jean-Marie Fontaine
Borden Ladner Gervais
Procureurs de la partie défenderesse

Date d'audience : 7 mars 2018

2018 QCCQ 6477 (CanLII)

---

[1] RLRQ, c. C-25.01.
[2] Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, Annexe 2 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, c.6.
[3] RLRQ, c. P-40.1.
[4] L.R.C. 1985, chap. F-7, art.2.
[5] 1986] 1 R.C.S. 752.
[6] *Ito-International Terminal Operators Ltd c Miida Electronics Inc*, [1986] 1 RCS 775 à 777.
[7] *Chartwell Shipping Limited* c. *Q.N.S. Paper Company Ltd.,* [1989] 2 R.C.S. 683.
[8] Pièce à la demande en rejet des défendeurs.
[9] [1969] 1 Lloyd's Rep. 237.
[10] 2003 CSC 27.
[11] 2010 ONSC 5247.
[12] 2008 ONCA 57.
[13] Edgard GOLD, Aldo CHIRCOP, Hugh KINDRED, *Maritime Law*, Essentials of Canadian Law, Toronto, Irvin Law, 2003.
[14] *Id.*, p. 473.