

**Argosy Marine Co. (Demanderesse) v. Le V/M «Jeannot D» et al  
(Défendeurs)**

Le Juge Noël (*en amirauté*)—Québec, les 25 et 26 novembre 1969 et le 2 avril 1970.

*Droit maritime—Radar et radio-téléphonique—Navire—Fournitures nécessaires—Lien maritime—Action in rem—Jurisdiction de la Cour d'Amirauté—Annulation—Contrat de vente—Action réhibitoire—Diligence raisonnable.*

La demanderesse a vendu aux défendeurs un radar et un radio-téléphonique qui furent installés sur le V/M *Jeannot D*. Poursuivis plus de deux ans après en recouvrement de la balance du prix de vente qui, selon la demanderesse, représente la valeur de *fournitures nécessaires* au navire et comporte un lien sur ce dernier, les défendeurs opposèrent deux défenses: a) défaut de juridiction du tribunal, b) annulation du contrat de vente à cause de défauts du radar.

A la suite d'une preuve d'un système électrique défectueux du navire et de certaines réparations mal exécutées sur l'appareil, la Cour a maintenu l'action et rejeté la défense, y compris une demande reconventionnelle pour certains prétendus dommages.

*Jugé:* En ces temps modernes, l'achat d'un radar pour un navire est d'une grande nécessité et tout homme prudent en installerait un sur son navire. Le capitaine dans l'instance étant aussi propriétaire du navire, savait en faisant cet achat qu'il s'agissait alors d'une fourniture nécessaire à la bonne navigation du navire. La Cour peut donc ainsi entendre l'action *in rem* prise contre le navire. Renvoi: *The Riga* (1872) L.R. 516, à la p. 522.

C'est à l'acheteur qu'incombe la charge de prouver l'antériorité du vice.

La réclamation des défendeurs est tardive du fait que ceux-ci ont attendu jusqu'à l'institution de l'action avant d'exercer l'action rédhibitoire contenue dans leur défense. La loi du Québec, comme la loi anglaise, exige que cette action soit intentée avec diligence raisonnable, suivant la nature du vice et suivant l'usage du lieu où la vente s'est faite. Les défendeurs dans l'instance ont retardé plus qu'il n'était raisonnable à exercer leur droit. Renvoi: *Houle v. Forget* [1953] R.L. 229.

**ACTION** in rem.

*Raynold Langlois*, pour la demanderesse.

*Fernand Guérette*, pour les défendeurs.

**LE JUGE NOËL**—La demanderesse, entreprise spécialisée dans la vente d'équipement électronique et en particulier de radar et de radio-téléphone, a vendu aux défendeurs un radar et un radio-téléphone qui furent installés sur le navire *V/M Jeannot D* en mai 1966. A cette date, les défendeurs remirent à la demanderesse une série de chèques postdatés au montant de \$150 chacun qui furent respectés à l'échéance jusqu'au 15 août 1967. Depuis cette date, les défendeurs n'ont fait aucun versement sur la solde du prix de vente du radar qui s'élève actuellement à \$3,150 et que la demanderesse réclame avec intérêt au taux bancaire de 7 pour cent l'an à compter du 15 août 1967. La demanderesse soutient que la somme ainsi réclamée de \$3,150 représente la valeur de fournitures nécessaires fournies au navire des défendeurs et comporte par conséquent un lien sur le navire.

Les défendeurs admettent avoir acheté le radar mais prétendent qu'il n'a jamais bien fonctionné. Il aurait, en effet, selon le propriétaire du navire, le capitaine Fernand Dugas, fait défaut dès le lendemain de son installation à bord du navire par les représentants de la demanderesse, lors d'un voyage en direction de Sept-Îles, sur la côte nord du St-Laurent. Au cours de ce voyage, un épais brouillard obligea le navire à faire usage du radar mais, selon les défendeurs, il se serait brisé soudainement après quelque quinze minutes d'utilisation. Le capitaine Dugas déclara qu'à Sept-Îles il dut faire appel à un technicien qui effectua des réparations qui furent payées sub-séquentement par la demanderesse. Le navire reprit la mer en direction de Wolfe Bay et le radar se serait encore brisé après quelques minutes d'utilisation. Le navire fut ensuite dirigé sur Cornerbrook, Terre-Neuve, où un expert en radar requis par le capitaine Dugas l'aurait informé que cet instrument était assurément inutilisable, après y avoir fait cependant quelques réparations dont le coût fut payé par le capitaine Dugas personnellement. Les défendeurs allèguent que par la suite ils ont requis la demanderesse de se rendre à ses obligations mais sans succès et ont dû, par conséquent, cesser tout paiement pour ce radar. Le capitaine Dugas déclare, enfin, qu'à sa grande surprise, il avait appris à Cornerbrook qu'il s'était porté acquéreur d'un radar modèle 1964, de type Bendix, alors que les vendeurs de la demanderesse lui avaient représenté, lors de l'achat, qu'il s'agissait d'un modèle 1966 et de type «Transistor».

Les défendeurs, en raison, prétendent-ils, de l'inexécution des obligations de la demanderesse sont, disent-ils, en droit d'exiger l'annulation du contrat intervenu entre cette dernière et eux-mêmes quant à l'achat de ce radar et offrent de mettre ce radar à la disposition du vendeur.

Par une contre-réclamation, ils réclament de la demanderesse un montant de \$4,500 qu'ils prétendent avoir droit de réclamer pour perte de revenus par suite du radar défectueux, ainsi qu'un montant de \$239.89 payé par le capitaine Dugas pour réparations du radar à Cornerbrook.

Les défendeurs concluent dans leur plaidoyer au rejet de l'action de la demanderesse, demandent que cette Cour déclare nulle et non avenue la saisie-arrêt avant jugement pratiquée dans l'instance, donne mainlevée de cette saisie, déclare et prononce nul, non avenue et résilié le contrat de vente intervenu entre les parties dudit radar, remette les parties dans le même état, condamne la demanderesse à payer aux défendeurs la somme de \$4,739.89 avec intérêt depuis l'assignation et, enfin, réserve aux défendeurs tous ses recours.

Jugement avait été rendu dans cette cause par défaut par l'honorable juge André Demers, le 26 septembre 1968, condamnant les défendeurs à payer à la demanderesse la somme de \$3,150 avec intérêt au taux de 5 pour cent à compter du 15 août 1967.

Sur motion des défendeurs, il leur fut permis, le 22 novembre 1968, d'être relevés du défaut de plaider à l'action sous réserve, cependant, d'une adjudication sur la question de savoir si la Cour a juridiction pour entendre cette cause et sous réserve aussi du paiement par les défendeurs d'un montant de \$100 pour couvrir les faux frais. Le 3 décembre 1968, cette Cour réfère la détermination de la question de juridiction au juge du procès.

Avant d'examiner les faits qui ont donné lieu à ces procédures, il me faut décider si la demanderesse pouvait exercer l'action *in rem* qu'elle a prise contre le navire pour le prix du radar qu'elle a vendu aux défendeurs. Elle ne pourrait le faire que si ce radar peut être considéré comme approvisionnement nécessaires ou, en anglais, «*necessaries*».

Il semble bien, règle générale, que certaines vieilles décisions voulaient que le capitaine ne puisse engager son propriétaire pour les réparations et approvisionnements fournis au navire que s'ils étaient absolument nécessaires. Il me paraît, cependant, que l'on a ensuite décidé qu'il n'y avait pas lieu de restreindre ainsi ces approvisionnements et déjà en 1872 dans *The Riga*<sup>1</sup> Sir Robert Phillimore élargissait cette règle en citant Lord Tenterden dans *Webster & Seekamp*<sup>2</sup> qui disait que:

. . . I think that rule too narrow, for it would be extremely difficult to decide, and often impossible, in many cases, what is *absolutely* necessary. If, however, the jury are to inquire only what is necessary, there is no better rule to ascertain that than by considering what a prudent man, if present, would do under circumstances in which the agent, in his absence, is called upon to act. I am of opinion that whatever is fit and proper for the service on which a vessel is engaged, whatever the owner of that vessel, as a prudent man, would have ordered if present at the time, comes within the meaning of the term 'necessary', as applied to those repairs done or things provided for the ship by order of the master, for which the owners are liable.

L'on voit donc que «*approvisionnements*» peut comprendre tout ce qu'un propriétaire prudent aurait commandé pour son navire s'il avait été présent lors de l'achat.

<sup>1</sup> (1872) L.R. (Admiralty and Ecclesiastical Courts) 516 at 522.

<sup>2</sup> 4 B & Ald. 352.

Il ne peut être mis en doute qu'à l'époque où nous vivons, l'achat d'un radar pour un navire ne soit d'une grande nécessité et que tout homme prudent en installerait un sur son navire. Comme le capitaine ici est aussi le propriétaire du navire, il me paraît indéniable qu'il a vu dans ce radar qu'il achetait une fourniture nécessaire à la bonne navigation de son navire. Il me faut, par conséquent, conclure que cette Cour a juridiction pour entendre cette réclamation.

Les 14 et 15 mai 1966, à Trois-Pistoles, P.Q., la demanderesse, par l'entremise de son président, Maurice Légaré, et d'un ingénieur en électronique, Delmos Alves, installa sur le navire du défendeur, un radar MR4. Lors de cette installation, Légaré déclare avoir essayé d'utiliser le système d'approvisionnement électrique du *Jeannot D* mais sans succès parce que le courant n'était pas assez constant et il a fallu, dit-il, installer une ligne électrique complètement neuve du convertisseur à la timonerie. Comme il y avait un système de 32 volts à bord du navire, il a fallu installer ce convertisseur pour transformer le courant de 32 volts en 110 volts. Le radar a fonctionné après l'installation, mais Légaré déclare s'être rendu compte que le système intérieur de 32 volts du navire n'était pas constant. C'est à ce moment, dit-il, qu'il aurait avisé le capitaine Dugas de bien vouloir le faire réparer parce que lui n'avait pas ce qu'il fallait pour le faire et, d'ailleurs, ce n'était pas son travail ni sa responsabilité puisqu'il s'agissait du système interne du bateau. Il semble bien que ce système n'était pas réparé un an plus tard puisqu'un M. Williams, qui répara le radar le 30 mai 1967, informa Légaré par lettre (pièce P-6) que:

The main cause of the trouble was in the ship line supply volts being low and the equipment is outside the guarantee period.

Williams dit bien qu'il s'agit de ce trouble puisqu'il parle de «cut-out» ou interrupteurs qui sont, selon Légaré, des batteries qui desservent le système du navire ainsi que le convertisseur. L'appareil de radar installé sur le navire du défendeur fut d'abord réparé la première fois le 21 mai 1966, soit quelques jours après son installation par North Shore Electronic et comme la vente de ce radar comportait une garantie d'un an, la demanderesse paya la facture de North Shore Electronic du 29 mai 1966 au montant de \$281.25. C'est en effet sur réception de cette facture du 29 mai 1966 que Légaré, le président de la demanderesse, fut avisé pour la première fois que le radar qu'il avait installé sur le navire ne fonctionnait pas. Dans le cours de l'hiver 1967, Légaré rencontra le capitaine Dugas et lui demanda paiement d'un acompte sur le prix de vente du radar et celui-ci consentit à le lui donner l'informant cependant à cette occasion que le radar ne fonctionnait pas encore d'une façon satisfaisante. Légaré lui déclara alors que s'il voulait l'avertir au printemps quand son bateau serait à l'eau, il descendrait l'examiner avec son ingénieur. Il avait, dit-il, encore des doutes à ce moment sur l'état du système électrique du navire. Il n'a été informé qu'en ces deux occasions seulement du mauvais fonctionnement de ce radar bien qu'il admet avoir appris subséquemment que le capitaine Dugas avait essayé à plusieurs reprises de communiquer avec lui par téléphone mais sans succès étant absent de son bureau. Comme Dugas, dit-il, ne laissait jamais son nom, il n'a pu le

rappeler. Au printemps de 1967, soit au mois de mai, Légaré référa de nouveau Dugas à Williams et c'est à cette occasion qu'il reçut la lettre de Williams du 30 mai 1967 et qu'il s'aperçut que le système électrique du navire n'avait pas été réparé. C'est aussi le 30 mai 1967 que Légaré reçut une lettre de Dugas l'informant qu'il annulait la balance des chèques qu'il avait donnés en paiement du radar. Légaré déclare qu'il est allé à bord du *Jeannot D* le 10 octobre 1967 avec l'ingénieur Emile Amir «d'Aviation Electric» où le capitaine Dugas lui avait donné rendez-vous mais ce dernier ne s'y rendit pas et la timonerie où se trouvait le radar était fermée à clef. Ils attendirent le capitaine Dugas en vain pendant trois heures. Durant ce temps, cependant, ils purent, en montant sur le toit de la timonerie, examiner l'antenne du radar et constatèrent qu'elle était scellée par du matériel isolant, un genre de «compound» qui avait été ajouté après l'installation du radar. De plus, lorsqu'Amir vint pour enlever les vis du couvercle de la boîte qui contient le moteur de l'antenne, il réussit à en enlever une couple avec ses doigts. En ouvrant le couvercle de cette boîte on constata, dit Légaré, qu'il y avait énormément de corrosion à l'intérieur. C'est à ce moment, d'après Légaré, qu'un navire ayant passé près du *Jeannot D*, celui-ci se mit à tanguer d'une façon si alarmante qu'il crut bon, avec son ingénieur, de sauter sur le quai.

Le capitaine Dugas, d'autre part, et ses témoins, déclarent que le radar de la demanderesse n'a jamais donné satisfaction. Le navire serait parti le lendemain de l'installation du radar pour se rendre aux Escoumains. C'est en partant des Escoumains, dit Dugas, en s'en allant en direction de Sept-Îles, quand le navire rencontra de la brume et de la pluie que le radar fut mis en marche. Il a, d'après Dugas, fonctionné à peine vingt minutes, trois quarts d'heure. L'image, dit-il, est devenue tout embrouillée et «on a tout perdu». A Sept-Îles il a demandé à un nommé Williams Brahms d'examiner le radar et on a remplacés le magnétron qui était brûlé. Le radar a ensuite fonctionné sur la longueur de huit milles et de deux milles et demi mais a cessé de fonctionner sur le seize milles. D'après Dugas «on voyait tout embrouillé, on n'était pas capable de rien distinguer ou de lire». Le navire s'est alors dirigé vers Wolfes Bay, Terre-Neuve. La brume a pris, dit-il, une fois passé Kégoska et il a alors mis le radar en marche. Il a, dit-il, fonctionné à peu près vingt minutes et il a manqué encore. Aussitôt que le navire roulait, dit-il, le radar manquait. Le navire a dû alors rester à l'ancre à l'Île de la «Beacon» pendant deux jours. Le navire s'est remis en marche mais dès qu'il s'est mis à rouler, le radar manquait. L'image, d'après Dugas, devenait blanche et embrouillée. Il est alors entré à LaTabatière où il a demandé à un des techniciens de Louis T. Blais de réparer son radar mais il ne put, cependant, le réparer. Ce n'est ensuite qu'au mois d'août 1967, dit-il, qu'il a pu faire examiner son radar par un M. Beaudoin, professeur en électronique à Blanc Sablon. Il fit ensuite venir un technicien de Cornerbrook, un M. Ledrew, qui suggéra de traverser à Ste-Barbe, Terre-Neuve. Ledrew aurait travaillé toute une journée sans trouver la défectuosité au radar. Il fit ensuite venir un technicien anglais dont il ne se rappelle pas le nom. Toutes ces réparations, dit-il, lui ont coûté la somme de \$239.89.

Après la réparation du radar faite à Cornerbrook, l'instrument ne fonctionnait bien que sur le 8 milles et sur le 2½ milles. Le navire s'est alors dirigé vers la Pointe d'Amours et comme il y avait de la brume, le radar fut mis en marche, mais encore une fois il manqua dès que le bateau tanguait. Dugas prétend qu'il essaya ensuite de le faire réparer à Rimouski mais ne put trouver personne pour le faire.

Il est clair, d'après les témoins tant de la demande que de la défense, que ce radar n'a pas fonctionné normalement dès après son installation et même subséquemment malgré les réparations faites pour le mettre en état d'opération. La seule question, en effet, est de savoir pourquoi il n'a pas bien fonctionné.

Il semble qu'il y a eu plusieurs causes au mauvais fonctionnement de ce radar. La preuve révèle que le radar installé sur le navire était en bon état de fonctionnement lors de son installation puisqu'il avait été examiné et vérifié par Meyer Amir, technicien senior en électronique à «Aviation Electric», à sa sortie de l'usine, et il rencontrait, d'après ce témoin, toutes les normes requises. De plus, selon Légaré, il fonctionnait bien lors de son installation. Il existait, cependant, même à ce moment, certaines difficultés causées par le mauvais état du système électrique du navire que Légaré porta à l'attention du capitaine lui disant qu'il s'agissait là d'un problème pour le navire qui ne le regardait pas. Il semble bien, d'après la preuve, que ce système n'avait pas été corrigé même en 1967 puisque, comme nous l'avons vu, Williams, dans sa lettre du 30 mai 1967 (pièce P-6) déclare que la cause principale des troubles résidait précisément dans le fait que le voltage fourni par le système électrique du navire était bas. Il y a, cependant, une autre chose qui a pu affecter le fonctionnement de ce radar et c'est l'eau qui a pu, et a dû, s'infiltrer dans la boîte contenant le moteur de l'antenne. Beaudoin, l'un des témoins, nous décrit ce qu'il a constaté lorsqu'il a, au cours de l'été de 1967, ouvert ce qu'il appelle le connecteur. Il est tombé, dit-il, assez d'eau pour faire un court-circuit. Il a aussi constaté que le caoutchouc qui servait d'isolant au couvercle de la boîte contenant le moteur de l'antenne n'était pas centré et que de l'eau s'y était infiltrée puisqu'il y avait de la corrosion dans la boîte. Il en a déduit que l'eau qui est entrée dans la boîte fut drainée par le connecteur. Les joints d'étanchéité existaient et étaient bien placés au mois de mai 1966, puisque Williams n'a pas trouvé d'eau lorsqu'il examina l'appareil à cette date. Le caoutchouc, d'autre part, était mal placé le 9 août 1967, un an plus tard, et la seule conclusion possible c'est qu'entre-temps, ce caoutchouc a été manipulé par quelqu'un et ce ne peut être un employé de la demanderesse. La preuve révèle de plus que ces joints d'étanchéité remplacés par un technicien au mois d'août 1967 n'y sont plus lorsque deux mois plus tard on examina la boîte et l'antenne. Cet appareil a, par conséquent, été sérieusement manipulé et endommagé au point où l'eau y a librement circulé et a pu même se rendre, si on s'en tient au témoignage du technicien Amir, à l'appareil de radar lui-même et en empêcher son fonctionnement.

Le capitaine Dugas, comme on l'a vu, s'est plaint de ce que l'image disparaissait toujours avec le tanguage du bateau et qu'elle devenait embrouillée. Comme ce navire avait une forte tendance à tanguer d'une façon excessive, si l'on s'en tient à la déclaration de Légaré qu'à Lanoraie, en 1967, il a cru bon de sauter sur le quai après le passage d'un navire, il ne serait pas trop surprenant que l'appareil n'ait pas bien fonctionné dans une mer houleuse. Amir explique bien que les pulsations magnétiques qui sortent de l'antenne sont concentrées et que quant à l'appareil de radar installé sur le navire, son angle de frappe n'était que de 30 degrés. Il peut, selon ce témoin, arriver, s'il y a beaucoup de tanguage, que le faisceau tape souvent dans le vide puisqu'à 30° il est étroit. S'il était, comme pour d'autres appareils, de 60°, il serait moins sujet à disparaître lors d'un tanguage. La même chose, dit-il, se produit lorsque le navire tangue de côté puisque lorsqu'il verse de l'autre côté, l'image ne revient pas.

Il appartenait au défendeur d'établir et de prouver l'antériorité du vice dont il se plaint et il ne me paraît pas qu'il ait réussi à le faire<sup>3</sup>. La preuve au contraire révèle que c'est un radar neuf, dûment vérifié, qui a été installé sur le navire des défendeurs et dont le fonctionnement a été sérieusement affecté par le système d'électricité défectueux du navire appartenant aux défendeurs. La preuve révèle aussi, comme nous l'avons vu, qu'il y eut manipulation du couvercle de la boîte contenant le moteur de l'antenne puisque l'on a mal replacé le caoutchouc qui épouse le couvercle et que l'on a enlevé ses joints d'étanchéité. L'eau qui a pénétré dans la boîte à cause de cette ouverture n'est pas, à mon avis, étrangère à au moins une bonne partie des troubles de l'appareil. Il y a là, à mon avis, suffisamment pour maintenir l'action de la demanderesse et rejeter la contre-réclamation des défendeurs. Il y a, cependant, autre chose qui, à mon sens, empêcherait le défendeur de réussir ici et c'est que leur poursuite est tardive puisqu'ils ont attendu jusqu'à la prise de la présente action avant d'exercer l'action rédhibitoire contenue dans leur défense, soit deux ans et six mois. L'article 1530 C.C. déclare, en effet, que l'action rédhibitoire résultant de l'obligation de garantie à raison des vices cachés, doit être intentée avec diligence raisonnable, suivant la nature du vice et suivant l'usage du lieu où la vente s'est faite. Il ne me paraît pas, dans les circonstances de la présente cause que les défendeurs aient ici exercé leur recours avec diligence raisonnable, si on tient compte du fait que dès les premiers jours après son installation, le capitaine Dugas se plaignait déjà de son fonctionnement. Il est vrai que s'il y avait un défaut à ce radar et que le capitaine Dugas avait raison de s'en plaindre, il ne pouvait être découvert que par l'usage qu'on en ferait mais, dans le présent cas, il apparaît que le défendeur était en mesure d'exercer son recours rédhibitoire et mettre l'appareil à la disposition du vendeur

<sup>3</sup> Dalloz, *Répertoire pratique* (1926) Verbes, *Vices rédhibitoires*, n. 149, p. 795:

... c'est comme on l'a vu *supra* n. 105 et s. à l'acheteur qu'incombe la charge de prouver l'antériorité du vice, sauf le cas où l'action étant exercée dans le délai fixé par la loi ou par l'usage, l'antériorité se présume.

dès les premiers mois après son installation mais n'en a rien fait. Il serait, en effet, injuste pour la demanderesse, à ce stade, de permettre aux défendeurs de retourner le radar dans l'état dans lequel il se trouve présentement comme le déclare, dans une situation semblable, Lord Ellenborough dans *Hopkins v. Appleby*<sup>4</sup>:

When an objection is made to an article of sale, common justice and honesty require that it should be returned at the earliest period, and before the commodity has been so changed as to render it impossible to ascertain, by proper tests, whether it is of the quality contracted for... It was incumbent on the defendants to give the seller an opportunity of establishing his case by the opinion and judgment of intelligent men upon the subject, and not to throw a veil of obscurity over it, and debar the party from the fair means of ascertaining the quality. By giving notice in an early stage, the plaintiffs would have been enabled to send a person of competent skill to examine the cellar in which the commodity was deposited, and to have formed an opinion to what the ultimate failure in the result was to be attributed; this must have depended both on the skill of the manufacturer and the materials which he used. The party who extinguishes the light, and precludes the other party from the means of ascertaining the truth, ought to bear the loss.

La loi du Québec ne semble pas différer d'ailleurs de la loi anglaise. Dans *Houle v. Forget*<sup>5</sup> le juge A. S. Smith, de la Cour Supérieure, déclarait que l'acheteur d'un réfrigérateur électrique qui, après avoir constaté qu'il avait des vices cachés continue de l'utiliser pendant une période de temps qui dépasse trois ans, et qui le fait réparer et fait remplacer certaines pièces, doit être considéré comme l'ayant accepté et avoir renoncé au droit qu'il avait de demander la rescision du contrat de vente. Un délai de dix mois, selon le juge Smith, à prendre l'action en annulation d'un contrat après la constatation du vice caché, n'est pas raisonnable.

Il me faut aussi conclure ici que les défendeurs ont retardé plus qu'il n'était raisonnable à exercer leurs droits. C'est pour ce motif joint au fait que les défendeurs sont responsables du mauvais fonctionnement du radar à cause du système électrique défectueux de leur navire et au fait qu'on ait enlevé et mal replacé le couvercle qui recouvre la boîte contenant l'antenne qu'il me faut maintenir l'action de la demanderesse et rejeter la contre-reclamation des défendeurs le tout, cependant, avec les dépens d'une seule action.

<sup>4</sup> (1816) 1 Starkie 479.

<sup>5</sup> [1953] R.L. 229.