

# COUR DU QUÉBEC

Division des petites créances  
(Pratique)

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
« Chambre civile »

N° : 500-32-725245-247

DATE : 29 janvier 2026

---

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE MÉLANIE JACQUES, J.C.Q.**

---

**ROGER DAYAN**  
**MONIQUE DAYAN BENGUIRA**  
**CHANTAL BUZAGLO**  
**GÉRARD BUZAGLO**  
Demandeurs

c.  
**NORWEGIAN CRUISE LINE**  
Défenderesse

---

## JUGEMENT

---

[1] Le 18 septembre 2024, le demandeur Roger Dayan dépose une *Demande* pour réclamer 5 000 \$<sup>1</sup> à Norwegian Cruise Line (NCL) en raison de changements apportés à l'itinéraire prévu pour une croisière visitant différents pays du continent européen. Avant que le navire ne quitte le Royaume-Uni, tous les voyageurs sont avisés par NCL que certains arrêts prévus à l'itinéraire sont modifiés<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Soit 2 500 \$ par couple voyageant ensemble. Le prix total payé par couple pour la croisière était de 3 476,50 \$.

<sup>2</sup> Le 23 mai 2024, NCL avise les Demandeurs que les arrêts prévus à Porto au Portugal et à Gibraltar, en Espagne sont retirés du parcours du navire, voir la pièce P-3. Le retrait de l'arrêt à Paris est annoncé le jour de l'embarquement.

[2] Le 13 novembre 2024, la *Demande* est modifiée pour ajouter trois demandeurs (collectivement désignés les Demandeurs).

[3] NCL demande le rejet de la *Demande* introduite à la Division des petites créances de la Cour du Québec pour absence de compétence de celle-ci<sup>3</sup>. Selon NCL, les Demandeurs devaient introduire leur recours à Miami en Floride.

[4] Avant d'analyser cette *Demande en rejet*, rappelons le contexte dans lequel elle s'inscrit.

[5] Le 6 mars 2024, les Demandeurs réservent auprès de NCL une croisière devant débiter à Londres le 6 juin 2024 et se terminer à Barcelone, en Espagne le 16 juin 2024.

[6] Le 7 mars 2024, les Demandeurs reçoivent une facture de NCL qui contient certaines informations importantes applicables à la réservation telles que les assurances et les conditions d'embarquement. Aucune précision n'est fournie à cette facture quant à la juridiction compétente ou la loi applicable en cas de recours judiciaire.

[7] La facture réfère cependant les Demandeurs aux termes et conditions additionnels ainsi qu'au « legally binding Guest Ticket Contract » se trouvant sur le site Internet de NCL<sup>4</sup>. Les Demandeurs doivent donc consulter ce site et cliquer sur les bons liens pour retrouver le Guest Ticket Contract.

[8] Le 16 mai 2024, soit plus de deux mois après avoir reçu la facture de NCL, les Demandeurs acceptent les termes et conditions du Guest Ticket Contract<sup>5</sup> et ils impriment leurs documents de voyage le lendemain. L'article 15 du Guest Ticket Contract prévoit que :

[...] any and all disputes [...] shall be governed exclusively by the general maritime law of the United States and [...] shall be commenced, filed and litigated, if at all, before the United States District Court for the Southern District of Florida, in Miami [...]<sup>6</sup>.

[9] Il n'y a aucune preuve que le Guest Ticket Contract ait été porté à la connaissance des Demandeurs lors de la conclusion du contrat ou avant le 16 mai 2024.

[10] Le 27 février 2025, NCL dépose une *Contestation* qui inclut sa *Demande en rejet*. Au paragraphe 20 de cette procédure, NCL indique que le contrat liant les parties est gouverné par et doit être interprété « in accordance with the Canadian maritime law ».

---

<sup>3</sup> Article 167 du *Code de procédure civile* (C.p.c.).

<sup>4</sup> Pièces P-1 et P-2.

<sup>5</sup> Pièces D-3 et D-4.

<sup>6</sup> Pièce D-2. Article 15 du Guest Ticket Contract.

[11] Plus particulièrement, NCL soumet que le contrat liant les parties doit être interprété en accord avec le droit maritime canadien fédéral et la *Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages* (Convention d'Athènes)<sup>7</sup>. Selon NCL, l'article 17 de la Convention d'Athènes s'applique en l'espèce :

ARTICLE 17. JURIDICTION COMPÉTENTE

1. Une action intentée [...] doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous [...] <sup>8</sup> :

- 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.

[12] Or, NCL ajoute qu'aucune des quatre options énumérées ci-dessus ne donne compétence aux tribunaux du Québec dans le présent cas puisque :

- NCL n'y a pas de place d'affaires<sup>9</sup>;
- Les ports d'embarquement et de débarquement de la croisière des Demandeurs sont situés en Europe.

[13] Ainsi, selon NCL, en vertu de la Convention d'Athènes, le recours des Demandeurs ne peut être introduit au Québec, mais devrait plutôt l'être aux États-Unis ou en Europe.

[14] De plus, NCL soumet que le Guest Ticket Contract la liant aux Demandeurs prévoit aussi que toutes les actions en justice doivent être introduites aux États-Unis<sup>10</sup>. Ainsi, la Cour du Québec ne pourrait pas entendre le procès dans ce dossier.

<sup>7</sup> Annexe 2 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, c. 6.

<sup>8</sup> En droit canadien, c'est la version du Protocole de 1990 qui y est intégrée en vertu de l'article 35 et de l'annexe 2 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et ce, même si l'article 17 a été modifié par le Protocole de 2002 de la Convention d'Athènes. Notons, quoi qu'il en soit, que ces modifications ne touchent pas l'énumération a) à d) de l'alinéa 1 de cet article.

<sup>9</sup> NCL est une société enregistrée aux Bermudes et sa principale place d'affaires est située à Miami, en Floride. Elle n'a pas de place d'affaires ou de bureaux au Québec. De plus, le navire Norwegian Getaway est enregistré à Nassau aux Bahamas.

<sup>10</sup> Pièce D-2, article 15 du Guest Ticket Contract.

[15] NCL allègue finalement que le fait que les Demandeurs résident au Québec est insuffisant pour donner compétence aux tribunaux québécois.

[16] Selon les Demandeurs, puisque le contrat les liant à NCL est un contrat de consommation, les tribunaux du Québec, et plus particulièrement la Division des petites créances de la Cour du Québec, sont compétents pour trancher le litige. Ils soumettent avoir obtenu un avis de l'Office de la protection du consommateur à cet effet avant le dépôt des procédures.

[17] La seule question à laquelle le Tribunal doit répondre est la suivante : la Cour du Québec peut-elle trancher le litige opposant les Demandeurs à NCL?

[18] Pour les motifs qui suivent, le Tribunal conclut que la Cour du Québec a compétence quant au litige qui oppose les parties.

## **ANALYSE**

### **Convention d'Athènes**

[19] D'entrée de jeu, le Tribunal conclut que la Convention d'Athènes n'est d'aucune utilité dans le présent dossier pour trancher la question en litige quant à la compétence des tribunaux québécois. Voici pourquoi.

[20] La Convention d'Athènes est un traité international conclu en 1974 entre certains états souverains. Le Canada ne l'a jamais ratifiée en bonne et due forme ni aucun des protocoles subséquents l'ayant modifiée. Le législateur canadien a plutôt choisi d'intégrer en droit canadien les articles 1 à 22 de la Convention d'Athènes, tels que modifiés par le Protocole de 1990, par l'entremise de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) en y faisant quelques modifications<sup>11</sup> :

[...] Even so, Canada has not formally ratified the amended Convention and is not a party to it, but simply enforces its contents as national law.

Accordingly, Canada's passenger liability regime as represented by Part 4 and Schedule 2 of the MLA, although perhaps not unique in the world, stands out as an atypical national legislative treatment of the subject. [...]<sup>12</sup>

[21] L'expression « ont force de loi au Canada » utilisée à l'article 37 (1) de la LRMM confère aux dispositions de la Convention d'Athènes la valeur d'une loi canadienne<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Articles 37 et suivants et Annexe 2 de la LRMM.

<sup>12</sup> Aldo CHIRCOP, William MOREIRA, Hugh KINDRER et Edgar GOLD, *Canadian Maritime Law*, 2<sup>e</sup> édition, Toronto, Irwin Law inc., 2016, à la p. 668.

<sup>13</sup> *Peracomo inc. c. Société Telus Communications*, 2014 CSC 29, par. 18.

[22] Plus particulièrement, l'article 37 de la LRMM prévoit que la Convention d'Athènes s'applique « également » lorsqu'il y a transport « d'un lieu au Canada à tout lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada ».

[23] La Convention d'Athènes et la LRMM portent sur la responsabilité d'un transporteur lorsque les conditions suivantes sont respectées<sup>14</sup> :

- le transporteur et le passager sont liés par un contrat de transport visant le transport par navire<sup>15</sup> :
  - o le navire doit battre pavillon d'un État partie à la convention; ou
  - o le contrat de transport doit avoir été conclu dans un État partie à la convention<sup>16</sup>; ou
  - o le lieu de départ ou de destination de la croisière se trouve dans un État partie à la convention. En raison de la LRMM, la Convention s'applique également lors d'un transport d'un lieu au Canada à tout lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada<sup>17</sup>;
- le dommage survient pendant la période de transport<sup>18</sup>, soit la période pendant laquelle le passager et ses bagages se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou débarquement et la période pendant laquelle ils sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa<sup>19</sup>;
- le préjudice subi résulte du décès ou de lésions corporelles d'un passager ainsi que de la perte ou des dommages survenus aux bagages ou le retard à les rendre au passager<sup>20</sup>;
- le fait générateur de responsabilité est imputable à la faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires<sup>21</sup>.

[24] Un constat s'impose : certaines conditions essentielles prévues à la Convention d'Athènes ne sont pas respectées afin qu'elle puisse potentiellement trouver application en l'espèce.

<sup>14</sup> Rui FERNANDES, « Athens Convention », dans Halsbury's Laws of Canada, coll. « Transportation », *Carriage of Goods*, Toronto, LexisNexis Canada, n° HCG-86, à jour en 2024 (LAd/QL); André BRAËN, « La responsabilité en matière maritime », (2002) 62 *R. du B.* 387, aux pp. 413 à 415 (par. 29 et 30).

<sup>15</sup> Article 1, al. 1 à 4 et article 2 de la Convention d'Athènes.

<sup>16</sup> Article 38 LRMM. Le Canada est un État partie à la Convention pour l'application de cette dernière.

<sup>17</sup> Article 37 (2) LRMM.

<sup>18</sup> Article 1, al. 8 et article 3 de la Convention d'Athènes.

<sup>19</sup> Pour ce qui concerne le passager, cela exclut la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, sur un quai ou une autre installation portuaire, voir l'article 1, par. 8a) de la Convention d'Athènes. Lorsqu'il est question de bagages de cabine ou autres bagages, voir l'article 1, par. 8 b) et c) de la Convention d'Athènes.

<sup>20</sup> Articles 1 (7), 3 et 14 de la Convention d'Athènes.

<sup>21</sup> Article 3 de la Convention d'Athènes.

[25] En effet, le présent recours ne vise pas un fait juridique survenant durant le transport par navire des Demandeurs. Il ne vise pas non plus le préjudice subi qui résulterait du décès ou de lésions corporelles des Demandeurs ou du retard, de la perte ou des dommages survenus à leurs bagages. Il s'agit plutôt d'une réclamation contractuelle pour obtenir une compensation monétaire en raison de modifications apportées aux services offerts par le transporteur NCL, soit des modifications à l'itinéraire prévu pour la croisière et ce, avant le départ de celle-ci<sup>22</sup>.

[26] Pour ces motifs, l'article 17 de la Convention d'Athènes, intégré en droit interne par le biais de la LRMM, n'est donc d'aucune utilité pour trancher la question en litige.

### **Compétence des tribunaux québécois**

[27] Le Tribunal n'est pas appelé à trancher la question du droit applicable entre le droit maritime canadien et les lois québécoises<sup>23</sup> ou toute loi d'un autre pays, pour résoudre le fond du litige opposant les parties. Le Tribunal doit plutôt décider si la Cour du Québec, Division des petites créances, est le forum compétent pour trancher ce litige en raison de la dimension internationale rattachée à ce dernier<sup>24</sup>.

[28] Le *Code civil du Québec* (C.c.Q.) prévoit les règles applicables en cas de conflit de juridictions. Cette expression peut prêter à confusion, car elle évoque un choix entre plusieurs systèmes juridiques. Or, l'autorité saisie d'une telle question doit, en règle générale, se préoccuper de sa seule compétence, et non pas de la compétence d'une autorité étrangère<sup>25</sup>.

[29] La preuve révèle que le Guest Ticket Contract dans lequel est inclus la désignation de la Floride comme étant le forum compétent est un document de 15 pages entièrement rédigé en anglais. Il est daté du « 2/2023 » et ne contient aucune mention de l'autorité qui l'a établi, ni aucune signature.

[30] Bien que ce document soit qualifié de « contrat » par NCL, il s'agit plutôt d'une série de modalités fixées unilatéralement par elle sans possibilité de négociation pour la

<sup>22</sup> Rui FERNANDES, « Athens Convention », dans Halsbury's Laws of Canada, coll. « Transportation », *Carriage of Goods*, Toronto, LexisNexis Canada, n° HCG-86, à jour 2024 (LAd/QL); Aldo CHIRCOP, William MOREIRA, Hugh KINDRER et Edgar GOLD, *Canadian Maritime Law*, 2<sup>e</sup> édition, Toronto, Irwin Law inc., 2016, à la p. 671.

<sup>23</sup> *Transport Desgagnés inc. c. Wärtsilä Canada inc.*, 2019 CSC 58.

<sup>24</sup> La défenderesse a sa place d'affaires aux États-Unis. La croisière a eu lieu en Europe.

<sup>25</sup> Article 3078 C.c.Q.; Sylvette GUILLEMARD et Van Anh LY, *Éléments de droit international privé québécois*, Éditions Yvon Blais, Montréal, 2019, à la p. 3; Claude EMANUELLI, *Droit international privé québécois*, Wilson & Lafleur, Montréal, 2011, 3<sup>e</sup> édition, par. 14 et 149. Au niveau fédéral ou en *common law* canadienne, il ne semble pas y avoir de facteurs de rattachement servant à déterminer la loi applicable au contrat de transport maritime et international de passagers autre que la LRMM : *La Capitale Assurances générales inc. c. Celebrity Cruises inc.*, 2020 QCCQ 8541, par. 13.

prestation de ses services. La lecture du Guest Ticket Contract est particulièrement ardue et complexe.

[31] Le Tribunal retient aussi que les Demandeurs n'ont pas consenti en toute connaissance de cause au Guest Ticket Contract avant d'acheter leurs billets de croisière. Ils n'ont accédé à ce document externe que plusieurs semaines après leur achat<sup>26</sup>.

[32] Le contrat liant les parties est un contrat de service pour une croisière qui se qualifie aussi de contrat de consommation au sens de l'article 1384 C.c.Q. Il semble aussi, à première vue, répondre à la définition de contrat d'adhésion<sup>27</sup>.

[33] L'article 3149 C.c.Q. indique que l'on ne peut opposer au consommateur ayant son domicile ou sa résidence au Québec sa renonciation à soumettre tout litige aux tribunaux québécois. Il prévoit aussi que les autorités québécoises sont compétentes pour connaître d'une action fondée sur un contrat de consommation si le consommateur a son domicile ou sa résidence au Québec<sup>28</sup>.

[34] Les demandeurs sont des consommateurs qui résident au Québec.

[35] Ainsi, la Cour du Québec est compétente à l'égard de la *Demande* des Demandeurs<sup>29</sup>.

[36] Considérant la conclusion à laquelle le Tribunal en arrive, les parties sont, par le biais du présent jugement, convoquées le 24 mars 2026 à 9 h 00 en salle 14.10 pour la tenue d'une conférence de gestion.

#### **POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :**

**REJETTE** la *Demande en rejet* de Norwegian Cruise Line;

**CONVOQUE** les parties à une conférence de gestion le **24 mars 2026 à 9 h 00** en salle **14.10** du Palais de justice de Montréal;

---

<sup>26</sup> Pièces D-3 et D-4.

<sup>27</sup> Article 1379 C.c.Q.

<sup>28</sup> Cet article permet de fonder la compétence des tribunaux québécois sur le domicile ou la résidence du demandeur, voir Sylvette GUILLEMARD et Van Anh LY, *Éléments de droit international privé québécois*, Éditions Yvon Blais, Montréal, 2019, à la p. 59; Claude EMANUELLI, *Droit international privé québécois*, Wilson & Lafleur, Montréal 2011, 3<sup>e</sup> édition, par. 201.

<sup>29</sup> Et ce, même si un tribunal vient ultérieurement à la conclusion que le droit maritime s'applique au litige opposant les parties : Article 22 (1) de la *Loi sur les cours fédérales*, L.R.C.1985, c. F-7; *General Traders Ltd. c. Saguenay Shipping Ltd*, [1983] C.A. 536; *St. Paul Fire & Marine Insurance Company c. Vallée*, 2015 QCCQ 1891, par. 26 à 28.

**LE TOUT**, sans frais.

---

**MÉLANIE JACQUES, J.C.Q.**

Date d'audience : 1<sup>er</sup> décembre 2025