

# COUR DU QUÉBEC

Division de pratique

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
LOCALITÉ DE MONTRÉAL  
« Chambre civile »

N° : 500-22-282486-243

DATE : 20 février 2026

---

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE ÉRIC MEUNIER J.C.Q.**

---

**CONSCO FOODS INC.**

Demanderesse

c.

**ARGUS TRANSPORT CANADA INC.**

Défenderesse/demanderesse en garantie

et

**MAERSK A/S**

Défenderesse en garantie

---

**JUGEMENT**  
**SUR UNE DEMANDE DE REJET DE L'ACTE D'INTERVENTION FORCÉE**  
**POUR UN RECOURS EN GARANTIE**

---

[1] Le 23 août 2023, Consco Foods inc. (**Consco**) achète des os à moelle de CEMO GmbH (**CEMO**)<sup>1</sup>. Elles retiennent ensemble les services de Maersk A/S (**Maerks**) pour le transport maritime de la marchandise depuis les Pays-Bas, jusqu'au port de Montréal.

[2] Le 25 septembre 2023, Consco retient les services d'Argus Transport Canada inc. (**Argus**) pour le transport routier du conteneur depuis le port de Montréal jusqu'à l'installation d'inspection de Consco à Montréal.

JM3453

---

<sup>1</sup> Pièce P-3.

[3] Le 2 octobre 2023, Argus prend possession du conteneur au port de Montréal et le livre à l'installation de Consco, qui constate l'absence du sceau réglementaire. Consco allègue que, sans ce sceau, il lui est interdit de distribuer ou de vendre la marchandise. Elle procède à sa destruction entre les 3 et 6 novembre 2023.

[4] Le 10 avril 2024, Consco poursuit Argus pour les dommages subis. Pour elle, Argus commet une faute en ne s'assurant pas de la présence du sceau réglementaire avant de prendre possession du conteneur au port de Montréal, contrairement aux pratiques habituelles de cette industrie.

[5] Le 24 mars 2025, Argus dépose une déclaration d'intervention forcée pour appel en garantie contre Maersk. Elle allègue que le sceau est absent dès le déchargement du bateau opéré par Maersk au port de Montréal. En conséquence, le sceau aurait disparu alors que le conteneur était sous la garde de Maersk, laquelle devrait être tenue seule responsable des dommages réclamés par Consco.

[6] Maersk demande le rejet de cette déclaration d'intervention forcée pour appel en garantie. Elle allègue qu'elle est prescrite, puisque déposée plus d'un an après la délivrance des marchandises, contrairement aux exigences de l'article III, paragraphe 6 des *Règles de La Haye-Vitsby (Règles)*<sup>2</sup>.

[7] Argus conteste et soutient que l'article III, paragraphe 6 *bis* des Règles permet l'exercice d'un recours récursoire plus d'un an après la délivrance des marchandises, s'il est introduit dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Le délai de prescription d'un recours récursoire ne commençant à courir qu'à compter du jugement sur l'instance principale en droit québécois, Argus soutient que son recours n'est pas prescrit.

[8] Argus argumente que ce recours est prévu à la Partie 2 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*<sup>3</sup> (L.R.M.M.). Subsidiairement, si cette loi ne s'appliquait pas, le Tribunal devrait appliquer le droit québécois en matière de solidarité et d'interruption de prescription, même si le droit maritime est de compétence fédérale.

[9] Consco, pour sa part, soutient les arguments présentés par Argus.

## QUESTIONS EN LITIGE

[10] Pour trancher le litige, le Tribunal doit répondre aux questions suivantes :

a) Quel est le délai de prescription applicable ?

---

<sup>2</sup> *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, c. 6, art. 41, annexe 3, Règles de la Haye-Visby.

<sup>3</sup> L.C. 2001, c. 6.

- b) La demande en intervention forcée pour appel en garantie est-elle un recours récursoire ?

[11] Le Tribunal conclut que le délai d'un an prévu aux Règles est applicable, mais que ces mêmes Règles permettent l'exercice d'un recours récursoire plus d'un an après la délivrance des marchandises, ce qui est le cas en l'espèce. Puisqu'il s'agit d'un recours récursoire anticipé initié avant même le jugement sur l'instance principale, la demande en intervention forcée pour appel en garantie n'est pas prescrite.

## ANALYSE

### a) Quel est le délai de prescription applicable en l'espèce ?

[12] L'article 91 de la *Loi constitutionnelle de 1867*<sup>4</sup>, prévoit que le Parlement du Canada a compétence exclusive pour légiférer sur la navigation et les bâtiments ou navires. Cette compétence est interprétée de façon large<sup>5</sup>.

[13] Dans l'arrêt *Wärtsilä*<sup>6</sup>, la Cour suprême du Canada rappelle que le Parlement du Canada peut réglementer les contrats de transport maritime, le déchargement de la cargaison et l'entreposage accessoire.

[14] Puisqu'il est question d'un sceau retiré ou endommagé pendant le transport d'un conteneur de marchandise par bateau depuis les Pays-Bas jusqu'à Montréal en vertu d'un connaissement, cette activité est intrinsèquement liée à la navigation et aux bâtiments ou navires. D'ailleurs, l'article 22 de la *Loi sur les Cours fédérales*<sup>7</sup> (**L.c.f.**) reconnaît qu'une demande d'indemnisation fondée sur une convention relative au transport par navire de marchandises couvertes par un connaissement direct, ou pour la perte ou l'avarie de marchandises en cours de route, constitue un recours présenté en vertu du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande :

**22 (1) La Cour fédérale a compétence concurrente**, en première instance, dans les cas — opposant notamment des administrés — **où une demande de réparation ou un recours est présenté en vertu du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande**, sauf attribution expresse contraire de cette compétence.

### Compétence maritime

**(2) Il demeure entendu que, sans préjudice de la portée générale du paragraphe (1), elle a compétence dans les cas suivants :**

[...]

<sup>4</sup> 30 & 31 Victoria, c. 3 (R.-U.), article 91, al. 1, par. 10.

<sup>5</sup> *Transport Desgagnés c. Wärtsilä*, [2019] 4 R.C.S. 228, par. 43.

<sup>6</sup> *Id.*, par. 46.

<sup>7</sup> L.R.C. (1985), c. F-7.

f) une demande d'indemnisation, fondée sur une convention relative au transport par navire de marchandises **couvertes par un connaissance direct ou devant en faire l'objet**, pour la **perte ou l'avarie de marchandises en cours de route**;

[Caractères gras ajoutés]

[15] Il s'ensuit que le droit maritime canadien s'applique en l'espèce.

[16] L'article 43 de la L.R.M.M. prévoit que les Règles ont force de loi au Canada à l'égard des contrats de transport de marchandises par eau conclus entre les différents États contractants. Les parties ne contestent pas que les Pays-Bas soient un État contractant.

[17] Les Règles sont jointes à la L.R.M.M. à son annexe 3. Elles prévoient notamment ce qui suit, sous son article III :

- **6** À moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant l'enlèvement des marchandises et leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, ou lors de cet enlèvement et de cette remise, ou, si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, dans un délai de trois jours, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

- **6 bis** Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.<sup>8</sup>

[Le Tribunal souligne]

<sup>8</sup> Préc., note 2, Article III, Responsabilités et obligations.

[18] Le Tribunal conclut donc que le délai de prescription applicable en l'espèce est d'un an à compter de la délivrance, comme prévu à l'article III, paragraphe 6 des Règles.

[19] Puisque la marchandise a été livrée le 2 octobre 2023, ce délai d'un an expirait le 2 octobre 2024. Si l'analyse devait s'arrêter là, le Tribunal conclurait que l'intervention forcée, déposée le 24 mars 2025, est prescrite. Ce n'est toutefois pas le cas.

[20] Le Tribunal doit considérer l'exception prévue au paragraphe suivant, 6 *bis*. Les actions récursoires peuvent être exercées plus d'un an après la délivrance, si elles respectent le délai prévu par la loi du tribunal saisi de l'affaire, notamment.

**b) La demande en intervention forcée pour appel en garantie est-elle un recours récursoire ?**

[21] Pour les motifs qui suivent, le Tribunal répond positivement à cette question.

[22] Bien que les Règles réfèrent à un recours récursoire, elles ne le définissent pas. Elles n'incluent aucune règle quant au partage de responsabilité entre plusieurs débiteurs ou quant à la solidarité. Elles sont aussi silencieuses quant à l'aménagement des droits entre des transporteurs successifs ou combinés.

[23] Argus argumente que tant le régime établi par la Partie 2 de la L.R.M.M., que le droit québécois, établissent la responsabilité solidaire de plusieurs personnes fautives qui causent un dommage à une marchandise pendant son transport ainsi qu'un recours récursoire entre les transporteurs successifs ou combinés.

[24] S'appuyant sur l'arrêt *Wärtsilä* et la théorie du double aspect, elle soutient que, si la Partie 2 de la L.R.M.M. ne s'appliquait pas, le Tribunal devrait appliquer le *Code civil du Québec* pour combler le vide<sup>9</sup>.

[25] Argus réfère à l'arrêt *Kingsway General Insurance Co. c. Duvernay Plomberie et chauffage inc.*<sup>10</sup> qui explique que, traditionnellement, le recours en garantie suppose la préexistence d'un lien de droit ou d'une relation juridique entre l'appelé et celui qui appelle. En matière extracontractuelle, elle cite l'exemple de l'obligation solidaire.

[26] Selon Argus, l'article 2051 C.c.Q. crée un tel lien de droit entre les transporteurs successifs :

2051. En cas de transports successifs ou combinés de biens, l'action en responsabilité peut être exercée contre le transporteur avec qui le contrat a été conclu ou le dernier transporteur.

<sup>9</sup> Préc., note 4, par. 100 et suiv.

<sup>10</sup> 2009 QCCA 926, par. 34.

[27] Puisqu'il y a solidarité entre les obligations d'Argus et de Maersk, Argus soutient que l'intervention forcée pour appel en garantie est bel et bien un recours récursoire en droit québécois, pour lequel la prescription ne commence à courir qu'à compter du jugement sur l'instance principale.

[28] Maersk argumente plutôt que les Règles constituent un code uniforme et complet auquel on ne peut rien ajouter<sup>11</sup>. Puisqu'il ne prévoit pas de solidarité ou de lien de droit entre les transporteurs successifs ou combinés, il n'en existe tout simplement pas. Elle est liée à Consco par un connaissance qui prévoit l'obligation de transporter la marchandise par voie maritime depuis les Pays-Bas jusqu'au port de Montréal. Argus est liée à Consco par un contrat distinct qui prévoit une prestation distincte : le transport de la marchandise par voie terrestre depuis le port de Montréal jusqu'aux installations de Consco. Outre le fait qu'il s'agisse de la même marchandise, il n'y a pas de lien entre les deux. Il en résulte qu'il n'existe aucun lien de droit entre Maersk et Argus et qu'il n'y a donc pas de recours récursoire possible entre elles.

[29] Finalement, bien que Maersk concède que la L.R.M.M., incluant sa Partie 2, s'applique à la relation entre les parties, elle argumente qu'il ne saurait être question de concurrence de fautes et de solidarité lorsque des dommages distincts sont causés<sup>12</sup>.

[30] Le Tribunal ne le voit pas de cet œil.

[31] Il est vrai que certains auteurs expliquent que les Règles se voulaient à l'origine un code complet visant à atteindre une uniformité internationale des règles de droit régissant le transport de marchandises en mer<sup>13</sup>.

[32] Cela dit, plusieurs auteurs constatent que tel n'est pas le résultat. Les Règles sont silencieuses sous certains aspects qu'il est nécessaire de combler en puisant dans le droit domestique, notamment lorsqu'il est question de transporteurs successifs ou combinés<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> Stephen, GIRVIN, *Carriage of Goods by Sea*, 3rd Ed. (2007 Oxford University Press, Oxford), ch. 19, par. 19.01.

<sup>12</sup> *Ryan Estate c. Canada (Attorney General)*, 2015 Canlii 35 487 (NL SC), par. 39 et 40; *0871768 B.C. Ltd. c. Aestival (Navire)*, 2014 CF 1047, par. 142. Cet argument a été ajouté en cours de délibéré à la suite d'une question du Tribunal qui a offert aux parties l'opportunité de soumettre des représentations sur l'applicabilité de la Partie 2 de la L.R.M.M., laquelle n'avait pas été soulevée à l'audition.

<sup>13</sup> *The Centenary of the Hague Rules: Celebrating a Century of International Conventions Governing the Carriage of Goods by Sea*, 2024, LMCLQ 565; Préc., note 11.

<sup>14</sup> Simone, LAMONT-BLACK, « *Recourse Claims between Carriers – another obstacle to intermodality?* » dans *Current Issues in Freight Forwarding: Law and Logistics*, dirigé par Rhidian THOMAS et Simone LAMONT-BLACK, 198–239, Witney: Lawtext Publishing, 2017, en ligne : Edinburgh Research Explorer <[https://www.pure.ed.ac.uk/ws/portalfiles/portal/25105417/Contribution\\_claims\\_between\\_carriers\\_full\\_paper\\_for\\_book\\_as\\_of\\_12\\_04\\_2016.pdf](https://www.pure.ed.ac.uk/ws/portalfiles/portal/25105417/Contribution_claims_between_carriers_full_paper_for_book_as_of_12_04_2016.pdf)> p. 1 et 9; Francesco, BERLINGIERI, « *Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules* », *Paper presented at the General Assembly of the Association Mondiale de Dispatcheurs (AMD)*, Marrakesh, 5–6 November 2009. En ligne : Comité Maritime International

[33] Le paragraphe 6 *bis* de l'article III des Règles invite d'ailleurs expressément à puiser dans le droit domestique lorsqu'il établit qu'un recours récursoire peut être exercé plus d'un an après la délivrance « si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire ».

[34] Le professeur André Braën, pour sa part, explique que les Règles constituent un cadre minimal de responsabilité. Les parties sont libres d'y ajouter conventionnellement, mais ne peuvent en atténuer la teneur<sup>15</sup>.

[35] En 2001, le Parlement du Canada adopte la L.R.M.M. Nous l'avons vu, elle intègre les Règles au droit canadien.

[36] Elle met aussi en place, à sa Partie 2, des règles encadrant le partage de responsabilité en droit maritime canadien.

[37] Le professeur Braën explique qu'avant l'adoption de cette loi, le seul régime de responsabilité applicable en droit maritime canadien et sur le plan délictuel était prévu aux articles 565 à 567 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Ce régime ne s'appliquait qu'aux cas d'abordages et non aux actes négligents commis en cours de navigation ou dans le cadre plus large de la marine marchande<sup>16</sup>.

[38] La L.R.M.M. a désormais un champ d'application beaucoup plus large :

16. La présente partie s'applique à toute mesure de redressement demandée et à toute réclamation présentée sous le régime du droit maritime canadien, au sens de la Loi sur les Cours fédérales, ou au titre de toute autre règle de droit canadien liée à la navigation et à la marine marchande.

[Le Tribunal souligne]

[39] Nous l'avons vu sous la question précédente : le connaissance en cause et les dommages à la cargaison pendant le transport entrent dans le champ d'application du droit maritime canadien.

[40] L'article 17 de la même loi prévoit expressément la solidarité :

17 (1) Si des pertes sont imputables à deux ou plusieurs personnes ou navires, la responsabilité de chacun est proportionnelle à sa faute ou à sa négligence. S'il est impossible de déterminer l'importance relative de la faute ou de la négligence de chacun, tous sont également responsables.

---

<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Comparative-analysis-of-the-Hague-Visby-Rules-the-Hamburg-Rules-and-the-Rotterdam-Rules-1.pdf>, p. 36.

<sup>15</sup> André Braën, *La responsabilité en matière maritime*, Revue du Barreau, Barreau du Québec, Montréal, 2002, tome 62, p. 420, par. 3.

<sup>16</sup> *Id.*, par. 12.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), les personnes et les navires dont la faute ou la négligence est reconnue sont solidairement responsables envers les personnes ou les navires ayant subi la perte, à charge de compensation entre eux en proportion de leur faute ou de leur négligence.

(3) Si, par la faute ou la négligence de deux ou plusieurs navires, une perte est causée à un ou plusieurs de ces navires, à leur cargaison ou aux autres biens à bord, ou si un ou plusieurs de ces navires subissent une perte de revenus, la responsabilité de chacun à l'égard de la perte n'est pas solidaire.

[...]

[Le Tribunal souligne]

[41] L'article 18 a) prévoit que la personne en droit de réclamer une contribution ou une indemnité à une autre peut l'appeler dans toute procédure devant un tribunal judiciaire, administratif ou arbitral compétent en conformité avec les règles de procédure applicables.

[42] L'article 20 de la même loi ajoute que ce recours se prescrit par un an à compter de la date du jugement ou de la transaction et qu'il ne peut pas être rejeté pour inobservation d'un délai de prescription ou de forclusion.

[43] Ce recours prévu à la L.R.M.M. a tous les attributs d'un recours récursoire expressément autorisé par le Parlement du Canada.

[44] Il y a bien un chevauchement entre ces règles fédérales et celles prévues au C.c.Q., mais contrairement à la situation qui prévalait dans l'arrêt *Wärtsilä*<sup>17</sup>, les règles du droit maritime canadien applicables en l'espèce sont statutaires. Le Tribunal ne voit pas pourquoi elles ne prévaudraient pas, dans le contexte de cette affaire, sur celles prévues au C.c.Q.

[45] À ce stade des procédures, le Tribunal doit tenir pour avérées les allégations des procédures judiciaires. Or, dans sa demande introductive d'instance pour recours en garantie, Argus allègue que le sceau a disparu alors que la marchandise était sous la garde de Maersk, laquelle reconnaît, toujours selon ces allégations, que le sceau est manquant lors du déchargement au port de Montréal. Elle ajoute que, si les dommages ont été causés par la perte de ce sceau, seule Maersk devrait en être tenue responsable.

[46] Ces allégations justifient amplement l'instigation du recours en intervention forcée pour appel en garantie, lequel est permis par la Partie 2 de la L.R.M.M.

---

<sup>17</sup> Préc., note 4, par. 101.

[47] Ainsi, non seulement le recours récursoire n'est pas prescrit, puisqu'il est anticipé et exercé avant même qu'un jugement ne soit rendu sur l'action principale, mais il ne peut être rejeté pour inobservation d'un délai de prescription ou de forclusion en vertu du 2<sup>e</sup> alinéa de l'article 20 de la L.R.M.M.

[48] De plus, en tenant les faits allégués pour avérés, le Tribunal ne peut pas non plus conclure qu'il est question de dommages distincts tel que Maerks le soumet. Que le sceau ait été perdu par la faute de Maersk, d'Argus ou des deux, il n'en demeure pas moins que les dommages subis, pour l'essentiel, sont constitués du coût de la marchandise perdue et de la perte de profit sur cette marchandise qui n'a pas pu être commercialisée.

[49] En conséquence, le Tribunal rejette la demande en rejet de la déclaration d'intervention forcée pour appel en garantie.

**POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :**

[50] **REJETTE** la demande de la défenderesse en garantie, Maersk A/S, en rejet de la déclaration en intervention forcée pour recours en garantie;

[51] **AVEC** frais de justice.

---

**ERIC MEUNIER, J.C.Q.**

Me Julien Demers-Poitras  
STIKEMAN-ELLIOT LLP  
Avocats de la demanderesse

Me Xavier Mondor  
A.L.I.A. SERVICES JURIDIQUES  
Avocats de la défenderesse/demanderesse en garantie

Me Jean-Marie Fontaine  
BORDEN LADNER GERVAIS S.E.N.C.R.L., S.R.L.  
Avocats de la défenderesse en garantie

Date d'audience : 27 novembre 2025  
Délibéré : 11 décembre 2025  
Suspension du délibéré : 29 janvier 2026 au 12 février 2026