

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-17-040737-085

DATE : 29 juillet 2011

SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE LOUISA L. ARCAND, J.C.S.

MICHAEL PERRIS

Demandeur

c.

NAUTIQUE INTERNATIONALE INC.

Défenderesse

JUGEMENT

[1] Lorsque le demandeur, Michael Perris, achète un bateau neuf d'une valeur de 511 926 \$, sa conjointe et lui croient réaliser leur rêve.

[2] Or, dès la livraison, les problèmes se succèdent : retard dans l'installation des équipements de navigation, tissus tachés, garnitures de bois écorchées et, finalement, bris des moteurs qui les empêche de se rendre à destination.

[3] Monsieur Perris poursuit le vendeur, réclamant la résolution de la vente pour vices cachés ainsi que 71 765 \$ en remboursement de dépenses et en dommages-intérêts.

[4] Le vendeur, Nautique International Inc., nie la demande.

[5] Dans la procédure introductive d'instance, le demandeur avait poursuivi Nautique International ainsi que le fabricant, mais en cours d'instance, il s'est désisté de l'action à l'endroit du fabricant.

[6] Le Tribunal conclut à la résolution de la vente. La succession des évènements, additionnés les uns aux autres, démontre que le bateau est affecté de vices cachés, suffisamment graves, qui diminuent tellement son utilité que monsieur Perris ne l'aurait pas acheté s'il les avait connus.

[7] Il est utile d'en faire le récit détaillé.

Le contexte

[8] Monsieur Perris et sa conjointe, Alison Barnes, sont propriétaires d'un bateau de plaisance depuis plus de dix ans.

[9] En 2006, ils projettent de s'acheter un nouveau bateau pour naviguer en Méditerranée. À ces fins, ils visitent divers salons nautiques. À la suite de rencontres et discussions avec Nautique International, concessionnaire québécois de bateaux italiens, ils se rendent à un salon nautique en Floride. Ils y rencontrent le fabricant italien d'un bateau qui les intéresse.

[10] À leur retour au Canada, monsieur Perris se rend chez Nautique International et achète un bateau-moteur de marque Atlantis, d'une longueur de 39 pieds, au coût de 511 926 \$¹. Le contrat de vente ne prévoit aucune taxe de vente, car le bateau sera livré à la marina du fabricant, à Varraze, Italie.

[11] Quelques jours avant la date prévue pour prendre livraison du bateau, le 19 mai 2007, Nautique International les avise que le bateau n'est pas prêt et que le fabricant ne pourra le livrer qu'à une date ultérieure.

[12] Les billets d'avion étant achetés, monsieur Perris et madame Barnes décident de se rendre quand même en Italie.

[13] Ils sont accueillis par le fabricant qui leur fait visiter les lieux et leur offre un essai en mer d'un bateau semblable au leur, lequel est toujours en production.

[14] Le fabricant leur suggère de revenir deux semaines plus tard, en promettant que le bateau sera prêt suivant les spécifications du contrat, sauf pour le traceur de cartes qui devra être substitué par un plus petit. En compensation pour cette modification et

¹ Pièce D-2 : contrat de vente établi à 462 410 \$ USD.

les inconvénients, le fabricant offre à monsieur Perris une réduction de prix de 12 410 \$², que Nautique International lui remboursera dès son retour au Canada.

[15] Malgré sa déception, monsieur Perris accepte cette offre.

[16] Monsieur Perris et madame Barnes reviennent donc en Italie deux semaines plus tard. À leur arrivée, ils constatent qu'ils ne peuvent prendre livraison du bateau car les équipements de navigation ne sont toujours pas installés. Monsieur Perris demande alors la résolution du contrat de vente et un remboursement intégral, ce que le fabricant refuse.

[17] À la suite de nombreuses discussions et tractations, le fabricant les convainc de séjourner à l'hôtel une ou deux nuits, le temps que les équipements soient installés.

[18] À leur retour au bateau, monsieur Perris et madame Barnes sont déçus. Les équipements qui auraient dû être installés en usine ont plutôt été installés par des ouvriers qui ont sali et abîmé le bateau.

[19] Pour la deuxième fois, monsieur Perris s'adresse au fabricant, réclamant la résolution de la vente. Le fabricant refuse en lui certifiant que le bateau est « as new » et exige de monsieur Perris qu'il signe un « Protocol of Acceptance and Delivery »³.

[20] Croyant qu'il n'a aucune autre alternative, il signe le document et nettoie le bateau qui est fin prêt à quitter le port.

[21] Monsieur Perris et madame Barnes prévoient naviguer en Grèce pour leurs vacances annuelles.

[22] Or, à cause des délais de livraison du bateau, madame Barnes doit revenir au Canada pour des raisons professionnelles. Monsieur Perris embauche un capitaine pour l'assister dans la traversée vers la Grèce, où il est convenu que sa conjointe le rejoindra.

[23] Le lendemain, monsieur Perris et le capitaine accostent à une marina sur la côte italienne. Ils constatent alors que la chambre à moteurs est couverte d'huile, que les moteurs sont à sec et que la transmission semble défectueuse. Monsieur Perris en avise immédiatement le fabricant.

[24] Le fabricant dépêche à la marina le représentant du manufacturier des moteurs. Celui-ci conclut que les moteurs doivent être remplacés, mais cette procédure ne pourra s'effectuer avant un certain temps.

² Ce montant inclut le coût des prochains billets d'avion pour le deuxième déplacement en Italie.

³ Pièce D-1.

[25] Monsieur Perris insiste encore auprès du fabricant pour la résolution du contrat de vente et demande un remboursement.

[26] Le fabricant refuse. Il offre plutôt de remplacer les moteurs et d'embaucher un capitaine qui conduira le bateau jusqu'en Grèce.

[27] Privé du bateau et face au refus du fabricant de le rembourser, monsieur Perris revient au Canada.

[28] Au début d'août, plus de deux mois après la date initialement prévue pour la livraison, et plus de trois mois après que le vendeur ait reçu le paiement intégral, le fabricant avise monsieur Perris que le bateau est réparé et qu'il a été conduit en Grèce afin qu'il en prenne livraison.

[29] Monsieur Perris et madame Barnes s'y rendent pour constater que leur bateau est dans un piètre état. Il communique avec le fabricant et réclame, encore une fois, la résolution de la vente et le remboursement. Il obtient le même refus du fabricant qui envoie un représentant constater les dommages.

[30] Le rapport du fabricant fait état des différentes réclamations : air climatisé défectueux, possibilité de fuite d'huile dans la chambre à moteurs, fuite d'eau dans la chambre à moteurs, charnières brisées, coussins tachés qui doivent être remplacés, bois du pont à restaurer, serrure de la porte à remplacer, tableau de bord égratigné et à polir, garnitures de bois à l'intérieur égratignées et abîmées⁴.

[31] Devant l'ampleur de la situation, le fabricant offre à monsieur Perris de faire venir les différentes équipes de réparation et de nettoyage. Fort de son expérience passée lors des dernières réparations, monsieur Perris refuse que quiconque monte à bord.

[32] Nouvelles tractations, nouvelles promesses du fabricant. Monsieur Perris accepte finalement que les réparations s'effectuent et que le nettoyage du bateau commence. Toutefois, ce ne sera pas complété avant la fin des vacances à cause du manque de personnel qui est également en vacances.

[33] Après quelques jours, monsieur Perris et madame Barnes sortent le bateau pour une courte randonnée, accompagnés d'un capitaine, car ils connaissent peu la région. Alors qu'ils sont accostés à un quai, le pied d'un moteur se bloque, et on doit communiquer avec le technicien du fabricant pour corriger la situation avant de rentrer à la marina.

[34] Exaspérés, ils reviennent à la marina, décidés à remiser le bateau hors de l'eau, craignant que les moteurs ne fassent encore défaut.

⁴ Pièce P-6.

[35] En arrivant au quai, malgré les manœuvres, le moteur refuse de se mettre en position neutre. Le côté du bateau est écorché par le quai et la rambarde (rampe de protection) est arrachée avant que monsieur Perris coupe le contact pour freiner le bateau.

[36] Monsieur Perris fait réparer les écorchures à la coque et remplacer la rambarde. Le bateau est remisé depuis ce jour.

[37] Le 10 octobre 2007, monsieur Perris met en demeure Nautique International⁵ et le fabricant de procéder à la résolution de la vente du bateau.

[38] Monsieur Perris soutient que le bateau est affecté de vices qui existaient au moment de la vente, de sorte que son usage en a été diminué, voire anéanti. Il fait valoir qu'il n'a pas pu se servir du bateau selon son usage normal, pour une durée raisonnable eu égard à son prix. Le bateau ne correspond pas à celui qu'il a acheté et les vices cachés dont il est affecté diminuent tellement son utilité qu'il ne l'aurait pas acheté s'il les avait connus.

[39] Il réclame à Nautique International :

- le remboursement du prix du bateau 511 926 \$;
- le remboursement de diverses dépenses 46 765\$;
- des dommages et intérêts pour perte de temps, perte de plaisir, inconvénients et honoraires extrajudiciaires 25 000 \$.

[40] Nautique International plaide que monsieur Perris n'a pas fait la preuve de vices cachés et, au surplus, qu'elle n'a offert aucune garantie à l'acheteur. Elle soutient que monsieur Perris n'a aucun motif sérieux pour demander la résolution de la vente, mais que c'est plutôt par caprice qu'il demande sa résolution. Qui plus est, elle nie toute responsabilité alléguant qu'elle n'est que l'intermédiaire non rémunéré lors de la vente.

[41] Finalement, elle fait valoir que le bateau est accidenté, de sorte qu'on ne peut lui restituer dans l'état qu'il était lors de la livraison.

Les questions en litige

[42] Le Tribunal doit décider si :

- le bateau est affecté de vices cachés qui existaient lors de la vente; et dans l'affirmative si
- le demandeur peut diriger son action contre le vendeur :

⁵ Pièce P-7.

- en réclamant la résolution de la vente;
- en réclamant le remboursement de dépenses; et
- des dommages et intérêts;
- la restitution du bateau est possible.

L'analyse

Le bateau est-il affecté de vices cachés qui existaient lors de la vente?

[43] Le *Code civil du Québec* prévoit qu'un vendeur est tenu d'offrir une garantie à l'acheteur. L'article 1726 est ainsi rédigé :

1726. Le vendeur est tenu de garantir à l'acheteur que le bien et ses accessoires sont, lors de la vente, exempts de vices cachés qui le rendent impropre à l'usage auquel on le destine ou qui diminuent tellement son utilité que l'acheteur ne l'aurait pas acheté, ou n'aurait pas donné si haut prix, s'il les avait connus.

Il n'est, cependant, pas tenu de garantir le vice caché connu de l'acheteur ni le vice apparent; est apparent le vice qui peut être constaté par un acheteur prudent et diligent sans avoir besoin de recourir à un expert.

(Nos soulignements.)

[44] En l'instance, il s'agit d'un contrat de vente conclu entre un consommateur et un commerçant, dans le cours des activités de son commerce et ayant pour objet un bien. Le contrat est donc également soumis à l'application de la *Loi sur la protection du consommateur* (LPC)⁶.

[45] C'est-à-dire qu'en plus de la garantie générale offerte par le *Code civil*, l'acheteur bénéficie également de la garantie spécifique de la LPC énoncée à l'article 38 :

38. Un bien qui fait l'objet d'un contrat doit être tel qu'il puisse servir à un usage normal pendant une durée raisonnable, eu égard à son prix, aux dispositions du contrat et aux conditions d'utilisation du bien.

(Nos soulignements.)

[46] Le Tribunal conclut que le vendeur n'a pas respecté les obligations de garantie que la loi lui impose pour les motifs suivants.

[47] Lorsque monsieur Perris et madame Barnes reviennent en Italie deux semaines après la première date de livraison prévue, ils doivent encore patienter, car malgré le

⁶ L.R.Q., c. P-40.1, art. 2.

contrat de vente qui en fait spécifiquement mention, les radar et traceur de cartes n'ont toujours pas été installés.

[48] Devant l'impossibilité de naviguer en Méditerranée sans les équipements requis, ils n'ont d'autre alternative que d'attendre que le fabricant les installe puisque celui-ci refuse d'annuler la vente.

[49] Monsieur Perris est contraint de devoir accepter un bateau livré en retard, sale et abîmé par les ouvriers qui ont travaillé à installer des équipements qui auraient dû être installés en usine. Mais il n'a d'autre choix que d'accepter. Il a déjà payé le bateau et le fabricant refuse d'autoriser le remboursement.

[50] C'est dans ce contexte qu'il signe « le protocole d'acceptation et de livraison ».

[51] Un document signé dans de telles circonstances, sous la contrainte du fabricant, ne peut servir à libérer le vendeur de ses obligations à l'égard d'un acheteur.

[52] D'ailleurs, les difficultés se poursuivent. Comment peut-on imaginer qu'un moteur de bateau neuf fera défaut après quelques heures de navigation?

[53] Monsieur Perris ne recouvre son bateau en Grèce que le 7 août 2007, plus de deux mois après la date de livraison initialement prévue et plus de trois mois après le paiement intégral, et encore, dans un état lamentable.

[54] Il ne veut plus de ce bateau dont les tissus sont souillés, les ponts encrassés de taches de substance huileuse, le bois et les fenêtres égratignés, et dont plusieurs bagues de scellement ont été rompues pour effectuer les multiples installations et réparations. De surcroît, il est inquiet de naviguer en Méditerranée avec un bateau dont les moteurs ont déjà fait défaut, mettant sa vie et celle de ses passagers en danger.

[55] Nautique International soutient que le fabricant a remplacé les moteurs pour des moteurs neufs, mais monsieur Perris avance que c'est inexact. Il témoigne qu'il avait marqué l'ancien moteur avant l'arrivée de l'équipe spécialisée et, lorsqu'il a récupéré le bateau en Grèce, le moteur en place porte toujours la marque qu'il avait apposée. Il en conclut que le moteur n'est pas remplacé par un neuf, mais plutôt réparé.

[56] Force est de conclure que puisque le moteur porte la même marque que celle apposée avant le « remplacement », il est probable qu'il n'ait pas été remplacé, mais plutôt réparé.

[57] De compromis en compromis, monsieur Perris accepte les règles imposées par Nautique International et par le fabricant. Lorsqu'il se trouve en Italie, il discute et transige avec le fabricant qui est sur place, mais cela ne dégage pas Nautique International de son obligation de garantie.

[58] En fin de compte, monsieur Perris achète un bateau affecté de plusieurs vices qui existent au moment de la vente. Le bateau nécessite plusieurs réparations, lesquelles, selon la prépondérance de la preuve, ne sont pas effectuées.

[59] Lorsqu'un consommateur achète un bateau neuf de grande valeur, il est en droit de s'attendre à ce qu'on lui livre un bateau neuf, qui en a l'apparence. Or, celui-ci a plutôt l'apparence d'un bateau usagé.

[60] Le consommateur est également en droit de s'attendre à ce qu'il puisse utiliser le bateau pour naviguer sans attendre qu'on répare ou remplace les moteurs. Les moteurs étant une composante essentielle d'un bateau à moteur, il s'ensuit que ceux-ci doivent être en état d'usage et, de surcroît, en état d'usage sécuritaire.

[61] Monsieur Perris affirme que s'il avait su qu'il serait confronté à une succession de difficultés, en plus de recevoir un bateau abîmé et affecté de vices, il n'aurait pas acheté ce bateau ni payé un tel prix.

[62] Nautique International a l'obligation de s'assurer de livrer le bien conforme à celui convenu, de manière à ce que monsieur Perris puisse en retirer toute la jouissance à laquelle il peut légitimement s'attendre.

[63] Qu'il s'agisse d'un défaut de conception, de fabrication ou de mauvaise réparation, il demeure que le bateau est affecté de défauts cachés graves qui l'affectent prématurément.

[64] L'argument de Nautique International que monsieur Perris devait apporter une preuve d'expert des vices mécaniques est sans fondement. Il n'appartient pas aux consommateurs d'embaucher un expert qui déterminera la source du problème.

[65] Monsieur Perris a fait la preuve que le bateau est affecté de vices cachés graves qui existaient lors de la vente et qui ne sont toujours pas réparés, lesquels l'ont rendu impropre à l'usage auquel il était destiné et qui diminuent tellement son utilité qu'il ne l'aurait pas acheté s'il les avait connus.

[66] Rappelons que l'objectif du législateur en concevant les règles de la garantie de qualité est d'assurer à l'acheteur la pleine utilité du bien vendu⁷.

Le demandeur peut-il diriger son action contre le vendeur?

[67] La LPC prévoit qu'il appartient au consommateur de décider d'exercer son recours contre le vendeur ou le fabricant :

⁷ « Le droit commun de la vente » dans Collection de droit, vol. 5, *Obligations et Contrats*, Barreau du Québec, Formation professionnelle, Yvon Blais, Cowansville, 2010-2011, 163 à la p. 189.

53. Le consommateur qui a contracté avec un commerçant a le droit d'exercer directement contre le commerçant ou contre le fabricant un recours fondé sur un vice caché du bien qui a fait l'objet du contrat, sauf si le consommateur pouvait déceler ce vice par un examen ordinaire.

[...]

(Nos soulignements.)

[68] Nautique International est un commerçant qui a vendu le bateau à monsieur Perris. En conséquence, c'est à bon droit que celui-ci choisit d'exercer directement contre Nautique International son action en résolution du contrat de vente.

[69] Toutefois, Nautique International nie toute responsabilité plaidant qu'elle n'a été qu'intermédiaire entre monsieur Perris et le fabricant, et elle n'a reçu aucune commission du fabricant puisque le bateau devait être livré en Italie.

[70] Nautique International reconnaît qu'elle a vendu le bateau et qu'elle a reçu un premier dépôt en février 2007 ainsi que le solde en mai 2007.

[71] Or, lorsque monsieur Perris arrive en Italie en mai 2007, il constate que le bateau qu'il a intégralement payé n'est pas prêt, parce que le fabricant n'a pas reçu le dépôt de 100 000 \$ qu'il a versé à Nautique International en février.

[72] En effet, Nautique International confirme l'avoir conservé pour compenser des montants que le fabricant lui doit pour des travaux exécutés sur d'autres bateaux qu'il a vendus.

[73] En conséquence, l'argument de Nautique International qu'elle n'a agi qu'à titre d'intermédiaire est irrecevable. Elle tire un avantage de la vente par la compensation.

[74] Le Tribunal conclut également que Nautique International est directement responsable de ce premier délai, en faisant compensation sans l'accord du fabricant ce qui retarde la livraison.

[75] En définitive, le vendeur ne peut se dégager de sa responsabilité.

La résolution de la vente

[76] Quant au choix du recours, la LPC prévoit également que le consommateur peut choisir son recours :

272. Si le commerçant ou le fabricant manque à une obligation que lui impose la présente loi, un règlement ou un engagement volontaire souscrit en vertu de l'article 314 ou dont l'application a été étendue par un décret pris en vertu de l'article 315.1, le consommateur, sous réserve des autres recours prévus par la présente loi, peut demander, selon le cas :

- a) l'exécution de l'obligation;
- b) l'autorisation de la faire exécuter aux frais du commerçant ou du fabricant;
- c) la réduction de son obligation;
- d) la résiliation du contrat;
- e) la résolution du contrat; ou
- f) la nullité du contrat,

sans préjudice de sa demande en dommages-intérêts dans tous les cas. Il peut également demander des dommages-intérêts punitifs.

(Nos soulignements.)

[77] Monsieur Perris réclame la résolution du contrat de vente, et ce, depuis la mi-juin 2007, soit depuis qu'il réalise que le bateau qu'on lui livre n'est pas conforme à celui qu'il a acheté.

[78] Il réclame verbalement la résolution de la vente au fabricant lorsqu'il se trouve en Europe en présence du fabricant, et il réclame la résolution de la vente au fabricant et au vendeur par l'envoi d'une mise en demeure à son retour Canada.

[79] Sa réclamation est bien fondée.

La demande de remboursement de dépenses

[80] Tout autant que la LPC, le *Code civil du Québec*⁸ permet à l'acheteur d'un bien affecté d'un vice caché de réclamer tous les dommages-intérêts soufferts si le vice est inconnu de l'acheteur et qu'il existe au moment de la vente.

[81] Le *Code civil* crée une présomption en faveur de l'acheteur qui a transigé avec un vendeur professionnel :

1729. En cas de vente par un vendeur professionnel, l'existence d'un vice au moment de la vente est présumée, lorsque le mauvais fonctionnement du bien ou sa détérioration survient prématurément par rapport à des biens identiques ou de même espèce; cette présomption est repoussée si le défaut est dû à une mauvaise utilisation du bien par l'acheteur.

(Nos soulignements.)

[82] Monsieur Perris achète son bateau d'un concessionnaire de bateau : Nautique International. Il s'agit d'un professionnel qui vend et connaît les bateaux des fabricants qu'il représente.

⁸ Art. 1728 C.c.Q.

[83] Ainsi, on présume de l'existence du vice au moment de la vente ce qui permet à l'acheteur de réclamer des dommages-intérêts.

[84] Nautique International ne peut invoquer le défaut résultant de la mauvaise utilisation du bien par l'acheteur car celui-ci n'a, pour ainsi dire, jamais eu l'utilisation du bateau. Il n'a donc pas pu en faire mauvaise utilisation.

[85] Monsieur Perris réclame 46 765 \$⁹ en remboursement de diverses dépenses, ainsi détaillées :

- assurance du 14 juin 2007 au 1^{er} juin 2011 14 615,56 \$
- coût du billet d'avion pour se rendre en Italie 2 795,46 \$
- transport terrestre (Eurailpass) 581,59 \$
- frais de mise à quai en Italie 1 941,23 \$
- frais de sortie de l'eau et d'entreposage en Grèce 19 318,25 \$¹⁰
- coût du billet d'avion pour se rendre en Grèce 3 716,35 \$
- coût des équipements supplémentaires achetés 3 803,18 \$

[86] Le Tribunal considère qu'il s'agit de dommages directement reliés au défaut de Nautique International de livrer le bateau dénué de vices.

[87] Selon Nautique International, le coût des équipements supplémentaires achetés (3 803,18 \$) ne doit pas être remboursé, car monsieur Perris peut les récupérer sur le bateau.

[88] Cet argument n'est pas recevable.

[89] Ces équipements sont nécessaires pour naviguer et c'est pourquoi monsieur Perris les a achetés. Il ne s'agit pas d'objets de décoration. N'eut été de l'achat du bateau, monsieur Perris n'aurait pas acheté ces équipements. Ainsi, ces accessoires doivent être remboursés puisque ce sont des dommages directement reliés à l'acquisition du bateau.

[90] En conséquence, la demande de remboursement des dépenses de **46 765 \$** est accueillie en totalité.

La demande de dommages et intérêts pour perte de temps, etc.

[91] Monsieur Perris réclame également 25 000 \$ en dommages et intérêts pour perte de temps, perte de plaisir, inconvénients et honoraires extrajudiciaires.

[92] La preuve documentaire ainsi que les témoignages de monsieur Perris et madame Barnes convainquent le Tribunal que les inconvénients subis à la suite des retards de livraison du bateau et des déplacements supplémentaires qui en résultent, la

⁹ Lors de l'audience, les parties ont admis ce montant (voir procès-verbal du 26 mai 2011).

¹⁰ Ce montant étant admis par les parties (voir pièces P-11, P-12 et P-13).

perte de temps, le stress et l'angoisse lors des bris de moteurs méritent une compensation de **2 000 \$**.

La restitution du bateau

[93] La résolution de la vente oblige l'acheteur à la restitution du bien au vendeur, dans l'état où il était lors de la vente. Si le bien a subi une perte partielle, l'acheteur est tenu d'indemniser le vendeur pour cette perte, à moins que la détérioration ne soit due à la faute du vendeur.

[94] Nautique International soutient que monsieur Perris ne peut lui rendre le bateau dans son état original à cause des dommages causés à la coque lors de l'incident.

[95] Pour sa part, monsieur Perris fait valoir que l'incident s'est produit à cause des moteurs défectueux qui refusaient de se mettre à la position neutre.

[96] La séquence des événements, bris des moteurs, pied d'un moteur qui bloque et, finalement, des moteurs qui refusent de prendre la position neutre, démontre que l'incident est causé par les défauts du bateau, lesquels ne sont toujours pas réparés.

[97] Le Tribunal fait siens les propos du juge Simon Brossard dans l'affaire *Tinmouth c. General Motors du Canada Itée*¹¹ où il conclut qu'il n'est pas nécessaire que la preuve du vice caché soit faite de façon directe; il suffit que des présomptions de fait forcent le tribunal à conclure à l'existence d'un vice caché, car l'incendie d'un véhicule relativement neuf et bien entretenu est un fait anormal et inhabituel. Il faut en l'espèce présumer de l'existence d'un défaut lors de la vente, non seulement en vertu des articles 38 et 53 de la *Loi sur la protection du consommateur*, mais également en vertu des articles 1522 et 1527 C.c.B.-C.

[98] À la suite de l'incident survenu à l'arrivée au quai, monsieur Perris s'adresse au fabricant pour effectuer les réparations cosmétiques. Celui-ci ignore la demande et refuse toute communication avec monsieur Perris. Il ne peut guère se plaindre des réparations effectuées. Par ailleurs, la preuve révèle que ces réparations sont effectuées par des professionnels en la matière et que toutes les pièces brisées sont remplacées par des pièces d'origine, achetées chez le fabricant.

[99] En conséquence, le Tribunal conclut que le bateau peut être restitué au vendeur dans l'état où il était lors de la vente.



[100] Depuis son retour au Canada, monsieur Perris et Nautique International tentent de vendre le bateau afin de mitiger les dommages, mais en vain; aucun acheteur à l'horizon.

¹¹ [1988] R.J.Q. 1982 (C.P.), p. 1984-85.

PAR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[101] **ACCUEILLE** la requête introductive d'instance;

[102] **RÉSOUT** le contrat de vente signé entre les parties le 9 février 2007;

[103] **ORDONNE** la remise en état des parties, et pour ce faire :

103.1. **CONDAMNE** la défenderesse, Nautique International Inc., à payer à Michael Perris **511 926 \$** avec intérêts et l'indemnité additionnelle prévue à la loi, à compter du 10 octobre 2007;

103.2. **DONNE ACTE** de l'offre de Michael Perris de restituer le bateau de marque Atlantis à Nautique International Inc. dès la réception du montant de 511 926 \$;

[104] **CONDAMNE** la défenderesse, Nautique International Inc., à payer à Michael Perris **48 765 \$** en remboursement de dépenses et dommages-intérêts, avec intérêts et l'indemnité additionnelle prévue à la loi, à compter du 10 octobre 2007;

[105] **Avec dépens** contre Nautique International Inc.

Louisa L. Arcand, j.c.s.

Me Gian Michele Cerundolo
CERUNDOLO & MAIORINO
Avocats du demandeur

Me Stéphane Sigouin
BERNARD-BRASSARD
Avocats de la défenderesse

Dates d'audience : 25 et 26 mai 2011