

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20160422

Dossier : T-940-13

Référence : 2016 CF 461

[TRADUCTION FRANÇAISE]

Ottawa (Ontario), le 22 avril 2016

En présence de madame la juge Heneghan

ACTION RÉELLE ET PERSONNELLE EN MATIÈRE D'AMIRAUTÉ

ENTRE :

AGF STEEL INC.

demanderesse

et

**MILLER SHIPPING LIMITED, MIDNIGHT
MARINE LIMITED, LE REMORQUEUR
« WESTERN TUGGER », LES
PROPRIÉTAIRES DU REMORQUEUR
« WESTERN TUGGER » ET TOUTE AUTRE
PARTIE CONCERNÉE PAR CELUI-CI, LE
CHALAND « ARCTIC LIFT 1 », LES
PROPRIÉTAIRES DU CHALAND « ARCTIC
LIFT 1 » ET TOUTE AUTRE PARTIE
CONCERNÉE PAR CELUI-CI, LE
REMORQUEUR « NORTHERN TUGGER »,
LES PROPRIÉTAIRES DU REMORQUEUR
« NORTHERN TUGGER » ET TOUTE AUTRE
PARTIE CONCERNÉE PAR CELUI-CI, LE
CHALAND « LABLIFT », LES
PROPRIÉTAIRES DU CHALAND « LABLIFT »
ET TOUTE AUTRE PARTIE CONCERNÉE
PAR CELUI-CI, ET MARINE SERVICES
INTERNATIONAL (2008) LTD.**

défendeurs

et

MILLER SHIPPING LIMITED

tiers

ET ENTRE :

MILLER SHIPPING LIMITED et MIDNIGHT MARINE LIMITED

demandereses reconventionnelles

et

AGF STEEL INC. ET MARINE SERVICES INTERNATIONAL (2008) LTD.

défenderesses reconventionnelles

MOTIFS DU JUGEMENT

I. INTRODUCTION

[1] Miller Shipping Limited (« Miller Shipping ») et Midnight Marine Limited (« Midnight Marine ») (collectivement, les « défenderesses Miller » ou les « parties requérantes ») sollicitent un jugement sommaire contre Steel AGF Inc. (« AGF » ou la « demanderesse »), conformément aux *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106 (les « Règles »), selon lequel elles ne sont pas responsables de la perte de la cargaison de barres d'armature en acier, dont AGF est propriétaire, survenue le 10 mai 2013 ou aux environs de cette date au large de la côte sud de Terre-Neuve-et-Labrador.

[2] Marine Services International (2008) Ltd. (« MSI ») n'a pas déposé sa propre requête en jugement sommaire, mais cherche à bénéficier du jugement si les défendeurs Miller ont gain de cause dans le cadre de leur requête.

II. LES PARTIES

[3] AGF est une personne morale engagée dans le secteur de la production et de la fourniture de produits en acier.

[4] Miller Shipping est une personne morale de Terre-Neuve-et-Labrador, engagée dans le secteur du transport spécialisé du fret maritime.

[5] Midnight Marine est une personne morale de Terre-Neuve-et-Labrador. C'est la propriétaire de tous les navires des défendeurs et détient les actifs utilisés par Miller Shipping.

[6] Miller Shipping et Midnight Marine sont des sociétés liées; les actions de chaque société sont détenues par une société de portefeuille commune, Miller Holdings Limited.

[7] MSI est une personne morale, ayant son siège social à St. John's, Terre-Neuve-et-Labrador. Elle fournit des services de levés maritimes, y compris l'inspection du chargement et de l'arrimage des cargaisons. C'était un sous-traitant de Miller Shipping par rapport au transport de la cargaison de la demanderesse.

III. CONTEXTE PROCÉDURAL

[8] La demanderesse a déposé sa déclaration, le 27 mai 2013, à l'encontre de Miller Shipping, Midnight Marine, le remorqueur « *Western Tugger* », les propriétaires et toute autre partie concernée par celui-ci, le chaland « *Arctic Lift 1* », les propriétaires du chaland « *Arctic Lift 1* » et toute autre partie concernée par celui-ci.

[9] Des mandats ont été émis pour l'arrestation de plusieurs navires appartenant à Midnight Marine. À compter de la date de l'audition de cette requête, le remorqueur « *Western Tugger* » et le chaland « *Arctic Lift 1* » ont été remis en liberté.

[10] La déclaration a été modifiée à plusieurs reprises. À la suite d'une ordonnance du protonotaire Morneau en date du 5 mars 2015, la demanderesse a déposé une déclaration modifiée à plusieurs reprises le 11 mars 2015, ajoutant MSI en tant que défenderesse.

[11] Dans leur déclaration modifiée à plusieurs reprises, les demanderesse cherchent à obtenir la réparation suivante :

- a) que les défendeurs soient condamnés solidairement à payer à la demanderesse le montant de 8 376 252,88 \$CA, sous réserve d'une réévaluation;
- b) des intérêts avant et après jugement sur le montant susmentionné au taux commercial préférentiel composé annuellement, à compter de la date de la perte de la cargaison;
- c) la condamnation du remorqueur des défendeurs, « *Western Tugger* », du chaland « *Arctic Lift 1* », du remorqueur « *Northern Tugger* », et du chaland « *Lablift* » *in rem* et une ordonnance selon laquelle les mêmes doivent

être vendus en justice pour satisfaire la demande de la demanderesse en principal, intérêts et frais;

- d) les dépens de cette action ainsi que les frais d'enquête, d'expertise et de rapports;
- e) toute autre réparation que cette cause peut exiger.

[12] Midnight Marine, Miller Shipping et les navires des défendeurs ont déposé une défense le 27 juin 2013, une défense modifiée le 14 juillet 2014 et une défense modifiée additionnelle le 7 avril 2015.

[13] MSI a déposé sa défense le 23 avril 2015 et une défense modifiée le 25 août 2015.

[14] Le 25 août 2015, MSI a déposé une mise en cause contre Miller Shipping. Miller Shipping a déposé une défense contre la mise en cause le 16 septembre 2015.

[15] Les défenderesses Miller ont déposé une demande reconventionnelle à l'encontre d'AGF et de MSI le 16 septembre 2015. AGF a déposé sa défense contre la demande reconventionnelle le 8 octobre 2015. MSI a déposé sa défense contre la demande reconventionnelle le 30 octobre 2015.

IV. LA PREUVE

[16] À l'appui de leur requête, les défenderesses Miller ont déposé l'affidavit de Patrick Miller, assermenté le 2 avril 2015. M. Miller est le président de Miller Shipping et de Midnight Marine.

[17] En réponse à cette requête, AGF a déposé l'affidavit de M. Pierre Colangelo, directeur des achats d'AGF, assermenté le 29 mai 2015, la transcription de l'interrogatoire préalable de M. Miller et la transcription du contre-interrogatoire de M. Miller sur son affidavit. M. Miller a été interrogé à la fois au nom de la demanderesse et de MSI.

[18] MSI a déposé la transcription du contre-interrogatoire de M. Colangelo sur son affidavit.

V. CONTEXTE

[19] Les faits suivants sont tirés des affidavits et des transcriptions de contre-interrogatoires déposés.

[20] Au début du mois de septembre 2012, Miller Shipping a pris connaissance d'une occasion de fournir des services de transport maritime à AGF, pour le transport de barres d'armature en acier de Sorel (Québec) à Long Pond (Terre-Neuve-et-Labrador). Cette possibilité commerciale a été portée à l'attention de M. Miller. Le 6 septembre 2012, Miller Shipping a présenté une proposition offrant les services du remorqueur « *Western Tugger* » et du chaland « *Lift Arctic 1* ». Cette proposition ne comprenait pas les services d'acconage.

[21] M. Miller et M. Colangelo se sont rencontrés le 7 septembre 2012 pour discuter de la proposition d'affaires. M. Colangelo a demandé une proposition à jour qui inclurait une solution « clé en main », à savoir la livraison de la cargaison aux quais, les services d'acconage et la livraison de la cargaison à sa destination finale.

[22] M. Miller a présenté une proposition révisée le 10 septembre 2012. Cette proposition envisageait le transport de 43 000 tonnes métriques de barres d'armature en acier à l'aide du « *Western Tugger* » et du « *Lift Arctic 1* ». M. Miller et M. Colangelo ont discuté de la proposition et ont négocié un taux de 93 \$ par tonne métrique. Cette proposition n'englobait pas la cargaison, l'assurance de responsabilité civile, ni la répartition du risque.

[23] La proposition du 10 septembre comprenait les spécifications des navires qui indiquaient par erreur Miller Shipping en tant que propriétaire du « *Lift Arctic 1* ». Elle indiquait également que la capacité de chargement du chaland est de « 7 500 tonnes ».

[24] Lors des négociations qui ont eu lieu entre le 7 et le 18 septembre 2012, AGF a demandé à Miller Shipping de fournir une inspection maritime récente des deux navires et de [TRADUCTION] « confirmer qu'ils avaient une assurance adéquate ». Miller Shipping a fourni les documents demandés.

[25] Miller Shipping et AGF ont conclu un contrat (le « contrat ») sur la foi de la proposition du 10 septembre. Le contrat a été signé par M. Miller, le 18 septembre 2012, et par M. Colangelo, le 3 octobre 2012. Le contrat prévoyait le transport de 43 000 tonnes métriques de barres d'armature en acier, au cours de six voyages, entre octobre 2012 et avril 2013.

[26] AGF a obtenu une assurance pour couvrir le risque de perte ou de détérioration de sa cargaison tel qu'il est requis par la clause 19.5 du contrat. Miller Shipping a obtenu une assurance sur la coque et les machines et une assurance protection et indemnisation tel qu'il est requis par la clause 19.1 du contrat.

[27] Le contrat a été partiellement exécuté. Deux voyages réussis ont été faits en octobre 2012 et en décembre 2012. MSI a mené des enquêtes sur les arrangements pris en matière d'arrimage de la cargaison avant ces deux voyages. Des copies de ces rapports ont été fournies à AGF par Miller Shipping.

[28] Entre le 28 avril et le 2 mai 2013, 7 095,179 tonnes métriques de barres d'armature en acier ont été chargées sur le « *Lift Arctic 1* » à Sorel (Québec) par Québec Stevedoring Ltd., un sous-traitant de Miller Shipping. Le 2 mai 2013, MSI a réalisé une « enquête sur le chargement et l'arrimage de la cargaison » du « *Lift Arctic 1* ». Elle a conclu que la cargaison était bien arrimée et bien fixée avant le départ.

[29] Le 10 mai 2013 à 6 h 40, le chaland a chaviré sur la côte sud de Terre-Neuve-et-Labrador, perdant ainsi toute la cargaison.

[30] La cause de la perte est contestée par les parties. La demanderesse affirme que la perte a été causée par le fait que le chaland avait été chargé au-delà de sa capacité. Elle soutient que la capacité de charge du chaland est de 7 500 tonnes américaines, soit 6 803,885 tonnes métriques. Les parties requérantes et MSI nient que le chaland était surchargé.

[31] La clause 18.2 du contrat est pertinente à cette requête et prévoit ce qui suit :

[TRADUCTION]

18.2 L'entrepreneur et l'affrètement conviennent que chaque partie doit, par rapport à :

(i) ses propres officiers, employés, invités, agents et sous-traitants;

(ii) la propriété de ses propres officiers, employés, invités, agents et sous-traitants;

(iii) sa propre propriété (qui, pour éviter tout doute, comprend tout navire possédé ou loué, le navire ou l'équipement utilisé par ou pour le compte de l'entrepreneur dans le cadre de l'exécution des services et exclut toute cargaison arrimée et fixée par l'entrepreneur) ou la propriété de toute personne ou société qui fait partie d'un contrat conclu avec lui;

a) être tenue responsable de l'ensemble des pertes, coûts, dommages, frais et dépenses juridiques, de quelque nature que ce soit, directement ou indirectement découlant de ou en relation avec le présent contrat en raison de blessures corporelles ou la mort de ces personnes ou de dommages infligés à ces personnes ou la perte ou la détérioration de ces biens; et autres;

b) défendre, indemniser et exonérer l'autre partie contre l'ensemble des actions, poursuites, réclamations, demandes, pertes, coûts, dommages, frais et dépenses juridiques, de quelque nature que ce soit, qui pourraient être intentés contre ou subis par l'autre partie de la présente charte ou que l'autre partie de cette charte peut subir, payer, ou encourir, découlant directement ou indirectement de ou en rapport avec la charte en raison de blessures corporelles ou la mort de ces personnes ou de dommages infligés aux personnes ou la perte ou la détérioration de ces biens.

Cette responsabilité et cette indemnisation sont applicables sans limites et sans tenir compte de la cause ou des causes, y compris, sans restriction, la négligence, que ce soit un acte seul, concurrent, flagrant, actif, passif, primaire ou secondaire, ou l'acte ou une omission volontaire, de l'une des parties de cette charte ou toute autre personne autrement.

[32] La clause 19.5 est également pertinente à cette requête et prévoit ce qui suit :

[TRADUCTION]

19.5 L'affréteur doit fournir une assurance sur facultés maritimes couvrant « tous les risques » de pertes ou de dommages matériels sous réserve des exclusions de la police et une franchise ayant des limites, à la satisfaction de l'affréteur. Il est entendu que la partie de cette charte doit déplacer des cargaisons de barres d'armature de l'affréteur dans les Maritimes; en outre, l'entrepreneur charge et décharge la cargaison respective.

VI. OBSERVATIONS

A. *Les observations des défendeurs Miller*

[33] Les défendeurs Miller soutiennent que les conditions du contrat conclu avec la demanderesse excluent la responsabilité contractuelle et délictuelle de leur part. Par conséquent, aucune véritable question litigieuse n'est soulevée et un jugement sommaire devrait être accordé en vertu de l'article 215 des Règles.

[34] Les défendeurs Miller soutiennent, d'abord, que le contrat est une charte-partie et non un « contrat de transport de marchandises par eau » dans le cadre du paragraphe 43(2) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « Loi »). À l'appui de cet argument, ils se fondent sur les décisions *T. Co. Metals LLC c. Federal Ems (navire)*, [2014] 1 F.C.R. 836 (C.A.F.), aux paragraphes 76 à 80, et *Wells Fargo Equipment Finance Company c. Barge « MLT-3 »* (2013), 359 D.L.R. (4th) 561, aux paragraphes 33 et 36 à 40.

[35] Le paragraphe 43(2) de la Loi se lit comme suit :

(2) Les règles de La Haye-Visby s'appliquent également aux contrats de transport de marchandises par eau d'un lieu au Canada à un autre lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada, à moins qu'ils ne soient pas assortis d'un connaissement et qu'ils stipulent que les règles ne s'appliquent pas.	43(2) The Hague-Visby Rules also apply in respect of contracts for the carriage of goods by water from one place in Canada to another place in Canada, either directly or by way of a place outside Canada, unless there is no bill of lading and the contract stipulates that those Rules do not apply.
---	--

[36] Les défendeurs Miller soutiennent, en outre, que le libellé du contrat montre que ce dernier est une charte-partie, en se référant au paragraphe d'introduction et aux clauses 3.0, 4.1 et 8.1. Ils font également valoir que le contrat vise la location d'un navire, l'attribut principal d'une charte-partie. Aucun connaissement n'a été émis en l'espèce par rapport à la cargaison.

[37] Les défendeurs Miller font valoir que puisque le contrat est une charte-partie, il est exempté de l'application des règles de La Haye-Visby, constituant l'annexe 3 de la Loi et que les questions de responsabilité doivent être déterminées selon les conditions du contrat.

[38] Les défendeurs Miller soutiennent que les clauses 18.2 et 19.5 du contrat excluent la responsabilité de Miller Shipping à l'égard de la perte de la cargaison. Ils caractérisent la clause 18.2 comme un accord de répartition du risque à « exonération mutuelle » par lequel chaque partie a accepté d'assumer le risque de perte ou d'endommagement de sa propre propriété.

[39] Les défendeurs Miller soutiennent que les parties contractantes sont des entités commerciales averties qui doivent respecter leurs engagements. L'exclusion des clauses de responsabilité qui sont librement négociées devrait être appliquée à moins de considérations supérieures en matière de politiques gouvernementales qui écartent l'intérêt public dans le cadre de la liberté contractuelle.

[40] À cet égard, les défendeurs Miller invoquent la décision *Tercon Contractors Ltd. c. Colombie-Britannique (Transports et Voirie)*, [2010] 1 R.C.S. 69, aux paragraphes 62 et 82. Ils soutiennent que la demanderesse a accepté, conformément à la clause 18.2, d'assumer tous les risques de perte ou d'endommagement de ses propres biens et, en tant que telle, la clause a pour effet d'exclure la responsabilité de Miller Shipping.

[41] Les parties requérantes invoquent également la décision de la Division d'amirauté de la Haute Cour de justice d'Angleterre et du Pays de Galles, *A Turtle Offshore S.A. v. Superior Trading Inc.*, [2009] 1 Llyod's Rep. 177, aux paragraphes 105, 107 et 112, où une clause semblable était en cause. Dans ce cas, la Cour a constaté que le but commercial de cette clause était de préciser aux parties laquelle d'entre elles devait assumer le risque de perte.

[42] Les défendeurs Miller font ensuite valoir que la clause 19.5 exclue également la responsabilité de Miller Shipping à l'égard de la perte de la cargaison. La clause 19.5 est un engagement de la demanderesse d'assurer la cargaison.

[43] Selon les défendeurs Miller, un engagement contractuel à l'égard de l'assurance a pour effet de dégager le bénéficiaire de toute responsabilité en cas de perte ou de détérioration de la propriété. Ils invoquent les décisions *St. Lawrence Cement Inc. v. Wakeham & Sons Ltd.* (1995), 26 O.R. (3d) 321 (C.A. Ont.) et *De Beers Canada Inc. v. Ootahpan Company Limited*, 2014 ONCA 723.

[44] Les parties requérantes font valoir, en outre, que le contrat exclut la responsabilité de Midnight Marine à l'égard de la perte de la cargaison. À cet égard, les défendeurs Miller font valoir que puisque les règles de La Haye-Visby ne s'appliquent pas au contrat, la définition de « transporteur » à l'alinéa 1a) de ces règles, qui parle de « propriétaire », ne s'applique pas.

[45] Les défendeurs Miller soutiennent que la jurisprudence canadienne prévoit que l'affrètement ou le propriétaire du navire est le « transporteur », mais pas les deux. Ils soutiennent que l'identité du transporteur est déterminée par celui qui conclut le contrat de transport avec l'expéditeur, en invoquant les décisions *Union Carbide Corporation c. Fednav Ltd.* (1997), 131 F.T.R. 241 (C.F. 1^{re} inst.) et *Jian Sheng Co. c. Great Tempo S.A.*, [1998] 3 R.C.F. 418 (C.A.F.).

[46] Ils soutiennent qu'en vertu du contrat, Miller Shipping est le transporteur contractuel. Les défendeurs Miller soutiennent que Midnight Marine est ni un transporteur ni une partie du contrat; par conséquent, sa prétendue responsabilité doit être une responsabilité délictuelle. Ils font valoir que la clause 18.2 exclut expressément toute responsabilité à l'égard de la négligence des autres parties.

[47] Dans ces circonstances, les parties requérantes soutiennent que Midnight Marine est un tiers bénéficiaire des exonérations de responsabilité prévues dans le contrat. Elles disent que Midnight Marine est une [TRADUCTION] « autre personne » visée dans la clause 18.2 ou, sinon, une [TRADUCTION] « filiale » et un [TRADUCTION] « entrepreneur » de Miller Shipping.

[48] En invoquant la décision de la Cour d'appel de la Nouvelle-Écosse dans *Orlandello v. Nova Scotia (Attorney General)* (2005), 234 N.S.R. (2d) 247, les défendeurs Miller font valoir que la promesse de ne pas poursuivre un tiers non désigné nommément est exécutoire par le tiers.

[49] Les défendeurs Miller soutiennent que dans la clause 6.13, Miller Shipping a accepté l'entière responsabilité de ses agents et sous-traitants et, en tant que tel, Midnight Marine n'avait aucune responsabilité à l'égard d'AGF. Conformément à la clause 1.2(i)c), Midnight Marine est un [TRADUCTION] « entrepreneur » au sens de la clause 6.13.

[50] La clause 6.13 prévoit ce qui suit :

[TRADUCTION]

6.13 L'entrepreneur est un entrepreneur indépendant, et rien dans les présentes ne doit être interprété comme constituant une autre relation avec l'affréteur, ni être interprété comme créant des relations, de quelque nature que ce soit, entre l'affréteur et les employés de l'entrepreneur. En outre, l'entrepreneur accepte la responsabilité complète en tant que principal pour ses agents et sous-traitants.

[51] Les défendeurs Miller font valoir que le contrat doit être lu dans son ensemble et, compte tenu du texte des clauses 18.1 et 18.2, il serait absurde d'interpréter le contrat autrement qu'il offre des exclusions expresses de la responsabilité aux filiales de la demanderesse et à Miller Shipping.

[52] À titre subsidiaire, les défendeurs Miller soutiennent que Midnight Marine est un tiers bénéficiaire implicite des exclusions de responsabilité des clauses 18.2 et 19.5. Ils invoquent en l'espèce les décisions *London Drugs Ltd. c. Kuehne & Nagel International Ltd.*, [1992] 3 R.C.S. 299 et *Fraser Pile & Dredge Ltd. c. Can-Dive Services Ltd.*, [1999] 3 R.C.S. 108. Ces décisions établissent que le principe du lien contractuel doit être assoupli lorsque les parties contractantes souhaitent que le contrat confère un avantage au tiers et que la perte s'est produite alors que le tiers exécutait les tâches mêmes prévues dans le contrat.

[53] Les défendeurs Miller soutiennent que, lors de la négociation du contrat, les parties souhaitent désigner le propriétaire du navire en tant que tiers bénéficiaire.

[54] Les parties requérantes font valoir qu'en dépit du fait que la proposition datée du 10 septembre 2012 identifiait à tort Miller Shipping en tant que propriétaire du « *Lift Arctic 1* », la demanderesse savait bien que le remorqueur et le chaland appartenaient à Midnight Marine, tel qu'il est indiqué dans les rapports des enquêtes sur les chargements fournis à la demanderesse après les premier et deuxième voyages en octobre et en décembre 2012.

[55] Les défendeurs Miller soutiennent qu'au moment de la perte, le remorqueur et le chaland, appartenant à Midnight Marine, remplissaient les [TRADUCTION] « activités mêmes » prévues au contrat. Ils soutiennent que le contrat satisfait aux critères énoncés dans la décision *London Drugs*, précitée et la décision *Fraser Dredge*, précitée, de manière à conférer l'avantage des clauses 18.2 et 19.5 à Midnight Marine.

[56] Les défendeurs Miller soutiennent que, puisque Midnight Marine, propriétaire des navires des défendeurs, n'est pas responsable de la perte de la cargaison, personne n'a le droit d'intenter une poursuite *in rem* contre l'un des navires. Ils invoquent la décision *Mont-Royal Walsh Inc. c. « Jensen Star » (The)* (1989), 99 N.R. 42 (F.C.A.) à l'appui de cet argument.

B. *Les observations de la demanderesse*

[57] La demanderesse soutient que la requête en jugement sommaire des défendeurs Miller devrait être rejetée au motif que les questions ne peuvent pas être dûment tranchées de manière sommaire. Elle fait valoir qu'un grand nombre d'éléments de preuve doivent encore être versés au dossier et que le coût d'un procès est relativement faible, compte tenu du montant des dommages-intérêts demandés, qui est de 8 376 252,88 \$. En outre, elle fait valoir qu'aucun préjudice ne touchera les parties du fait d'attendre une décision définitive par voie de procès.

[58] La demanderesse fait également valoir que le résultat de l'action dépend en grande partie de l'interprétation du contrat et que le contrat devrait être examiné à la lumière des circonstances, compte tenu des intentions des parties.

[59] À cet égard, AGF invoque l'arrêt *Sattva Capital Corp. c. Creston Moly Corp.*, [2014] 2 R.C.S. 633. En particulier, elle prétend que plus la clause relative au dégage-ment de la responsabilité est générale, plus la matrice factuelle est importante, en invoquant la décision *Wood Buffalo Housing & Development Corp. v Flett* (2014), 596 A.R. 180, au paragraphe 71 (Cour d'appel de l'Alberta).

[60] La demanderesse soutient également que Miller Shipping a agi déraisonnablement en concluant un contrat pour le transport de marchandises qui dépassaient les limites de poids du chaland. Elle fait valoir que cette question ne peut être tranchée dans le cadre d'une requête en jugement sommaire.

[61] Enfin, la demanderesse affirme que la détermination de la négligence exige un procès et ne doit pas être éliminée dans le cadre d'une requête, en invoquant les décisions *John Forsyth Shirt Company v. The Savage Holding Inc.*, [2009] O.J. No. 4678 (Cour supérieure de justice de l'Ontario) et *B.C. Rail Partnership v. Standard Car Truck Co. et al.* (2009), 282 N.S.R. (2d) 112 (N.S.S.C.).

[62] Sur la question de l'application des règles de La Haye-Visby, la demanderesse prétend que le contrat est un contrat de transport par eau qui, conformément au paragraphe 43(2) de la Loi, est assujéti à ces Règles.

[63] Tout en reconnaissant qu'aucun connaissement n'a été émis pour la cargaison, la demanderesse affirme que l'absence d'un tel document ne signifie pas que le paragraphe 43(2) de la Loi ne s'applique pas. Cette disposition exige à la fois qu'aucun connaissement n'existe et que le contrat stipule que les règles de La Haye-Visby ne s'appliquent pas.

[64] La demanderesse déclare que le contrat ne mentionne pas les règles de La Haye-Visby et que, par conséquent, ces Règles s'appliquent.

[65] En ce qui concerne le contrat, la demanderesse affirme que la définition de « propriété » dans la clause 18.2 exclut expressément la cargaison du champ d'application de cette clause et que, par conséquent, les défendeurs Miller ne peuvent pas invoquer cette clause pour se dégager de leur responsabilité à l'égard de la cargaison perdue.

[66] La demanderesse prétend, en outre, que la clause 19.5 du contrat ne l'oblige pas à nommer les parties requérantes comme assurées supplémentaires. Toutefois, la clause 19.1 oblige Miller Shipping à souscrire une assurance suffisante pour couvrir sa propre responsabilité et aussi nommer la demanderesse comme assurée supplémentaire. Elle affirme que, puisque la responsabilité de Miller Shipping à l'égard de la cargaison perdue était couverte par cette assurance, il n'y a aucune raison pour que l'assurance de cargaison souscrite par celle-ci doive être réputée couvrir la même responsabilité.

[67] Enfin, la demanderesse fait valoir que si les parties souhaitaient que la clause 19.5 profite aux parties requérantes, elles l'auraient dit clairement, comme cela a été fait dans la clause 19.1. Elle affirme que la clause 19.5 est exécutoire pour son seul bénéficiaire. Elle fait valoir que la clause

signifie que la demanderesse doit payer les primes de l'assurance de la cargaison et que Miller Shipping ne lui transférera pas le coût de ces primes. Elle prétend que la clause 19.5 ne montre pas l'intention d'AGF de renoncer à ses droits d'action ou de subrogation.

[68] En réponse à l'argument des défendeurs Miller selon lequel le contrat exclut la responsabilité de Midnight Marine à l'égard de la perte de la cargaison, la demanderesse fait valoir que Midnight Marine et Miller Shipping sont des [TRADUCTION] « transporteurs » en vertu du contrat. Elle accepte le fait que Midnight Marine soit partie au contrat, mais fait valoir que si la Cour détermine que Midnight Marine n'est pas un transporteur, alors elle n'est pas une [TRADUCTION] « partie » au contrat. Elle déclare que Midnight Marine est une [TRADUCTION] « filiale » dans le cadre du contrat et que les filiales ne sont pas mentionnées dans les clauses 6.13, 18.2 ou 19.5.

[69] La demanderesse soutient également que la clause 6.13 n'est pas « concluante » pour exclure la responsabilité de Midnight Marine parce qu'elle indique uniquement que Miller Shipping accepte la responsabilité de ses agents et sous-traitants, et que rien dans le contrat n'interdit des actions contre les entrepreneurs.

[70] La demanderesse fait valoir, en outre, que toute ambiguïté dans le contrat doit être interprétée au détriment du rédacteur, en invoquant le jugement *Consolidated Bathurst Export Ltée c. Mutual Boiler and Machinery Insurance*, [1980] 1 R.C.S. 888.

[71] La demanderesse prétend que Midnight Marine, si c'est une filiale, ne peut pas profiter des avantages implicites du contrat. Le terme [TRADUCTION] « filiale » est un terme défini du contrat et les avantages implicites annuleraient le libellé exprès du contrat. La demanderesse affirme qu'elle n'a jamais souhaité étendre les avantages à Midnight Marine parce qu'elle traitait avec Miller Shipping, exclusivement, en tant que transporteur de la cargaison, comme c'était le cas dans la décision *London Drugs*, précitée.

[72] Quant à la responsabilité *in rem* des défendeurs à l'égard de la cargaison, la demanderesse soutient que Midnight Marine est responsable en tant que propriétaire du navire et en tant que transporteur, que ce soit sur le plan du contrat ou de la responsabilité délictuelle. Elle fait valoir que la responsabilité *in rem* des défendeurs est une question théorique puisque la clause 9.0 du contrat prévoit un privilège sur les navires.

C. *Les observations de MSI*

[73] MSI n'a pas abordé la pertinence d'une requête en jugement sommaire déposée par les défendeurs Miller. Dans ses observations orales, elle a appuyé les arguments des parties requérantes au sujet de la caractérisation du contrat comme une charte-partie, qui n'est pas soumise aux règles de La Haye-Visby.

[74] MSI a également fait des observations sur l'interprétation du contrat. Elle fait valoir que pour déterminer si le contrat exclut la responsabilité, la Cour doit appliquer un critère objectif; l'interprétation du contrat ne dépend pas des intentions subjectives des parties.

[75] MSI fait également valoir qu'une charte-partie est un contrat entre des entités commerciales et que les parties devraient respecter leurs engagements, en invoquant la décision *Federal EMS*, précitée.

[76] Elle affirme que la seule interprétation à donner à la [TRADUCTION] « propriété », tel qu'il est mentionné dans la clause 18.2 du contrat, est celle de la cargaison et la demanderesse n'avait aucune autre propriété que la cargaison.

[77] En outre, MSI fait valoir que si ce recours est rejeté en faveur des défendeurs Miller, sur la foi de l'accord à « exonération mutuelle » ou de la promesse de souscrire une assurance, le recours devrait également être rejeté à son encontre, car elle a le droit de bénéficier des immunités et des limites de responsabilité des défendeurs Miller, conformément aux conditions précises du contrat.

[78] MSI dit qu'elle est un entrepreneur engagé par Miller Shipping. En se fondant sur la clause 6.13 du contrat, elle fait valoir qu'elle n'est pas responsable envers AGF parce que cette clause prévoit que Miller Shipping est responsable de ses sous-traitants.

[79] Enfin, MSI critique le fait que la demanderesse n'ait pas présenté les éléments de preuve nécessaires pour étayer ses observations sur l'iniquité.

VII. DISCUSSION

[80] Tel qu'il est indiqué ci-dessus, les défendeurs Miller forment la présente requête en jugement sommaire en vertu des articles 213 à 215 des Règles. Les articles 214 et 215 des Règles sont pertinents et prévoient ce qui suit :

214 La réponse à une requête en jugement sommaire ne peut être fondée sur un élément qui pourrait être produit ultérieurement en preuve dans l'instance. Elle doit énoncer les faits précis et produire les éléments de preuve démontrant l'existence d'une véritable question litigieuse.	214 A response to a motion for summary judgment shall not rely on what might be adduced as evidence at a later stage in the proceedings. It must set out specific facts and adduce the evidence showing that there is a genuine issue for trial.
--	--

215 (1) Si, par suite d'une requête en jugement sommaire, la Cour est convaincue qu'il n'existe pas de véritable question litigieuse quant à une déclaration ou à une défense, elle rend un jugement sommaire en conséquence.	215 (1) If on a motion for summary judgment the Court is satisfied that there is no genuine issue for trial with respect to a claim or defence, the Court shall grant summary judgment accordingly.
---	---

(2) Si la Cour est convaincue que la seule véritable question litigieuse est :	(2) If the Court is satisfied that the only genuine issue is
--	--

a) la somme à laquelle le requérant a droit, elle peut ordonner l'instruction de cette question ou rendre un jugement sommaire assorti d'un renvoi pour détermination de la somme conformément à la règle 153;	(a) the amount to which the moving party is entitled, the Court may order a trial of that issue or grant summary judgment with a reference under rule 153 to determine the amount; or
--	---

b) un point de droit, elle peut statuer sur celui-ci et rendre un jugement sommaire en conséquence.	b) a question of law, the Court may determine the question and grant summary judgment accordingly.
---	--

(3) Si la Cour est convaincue qu'il existe une véritable question de fait ou de droit litigieuse à l'égard d'une déclaration ou d'une défense, elle peut :

a) néanmoins trancher cette question par voie de procès sommaire et rendre toute ordonnance nécessaire pour le déroulement de ce procès;

b) rejeter la requête en tout ou en partie et ordonner que l'action ou toute question litigieuse non tranchée par jugement sommaire soit instruite ou que l'action se poursuive à titre d'instance à gestion spéciale.

(3) If the Court is satisfied that there is a genuine issue of fact or law for trial with respect to a claim or a defence, the Court may

(a) nevertheless determine that issue by way of summary trial and make any order necessary for the conduct of the summary trial; or

(b) dismiss the motion in whole or in part and order that the action, or the issues in the action not disposed of by summary judgment, proceed to trial or that the action be conducted as a specially managed proceeding.

[81] Le critère sur lequel repose une requête en jugement sommaire est que le requérant doit démontrer, sur la foi de la preuve et des arguments, qu'il n'y a aucune véritable question litigieuse.

[82] Il est difficile de démontrer l'absence de véritables questions litigieuses; voir la décision rendue dans l'arrêt *Canada (Procureur général) c. Lameman*, [2008] 1 R.C.S. 372, au paragraphe 11.

[83] Un jugement sommaire ne doit être rendu que dans les cas les plus clairs. Dans l'arrêt *Hryniak c. Mauldin*, [2014] 1 R.C.S. 87, la Cour suprême du Canada a commenté l'émission d'un jugement sommaire dans le contexte des *Règles de procédure civile*, R.R.O. 1990, Règl. 194, et a dit ce qui suit au paragraphe 49 :

Il n'existe pas de véritable question litigieuse nécessitant la tenue d'un procès lorsque le juge est en mesure de statuer justement et équitablement au fond sur une requête en jugement sommaire. Ce sera le cas lorsque la procédure de jugement sommaire (1) permet au juge de tirer les conclusions de fait nécessaires, (2) lui permet d'appliquer les règles de droit aux faits et (3) constitue un moyen proportionné, plus expéditif et moins coûteux d'arriver à un résultat juste.

[84] Plus récemment, la Cour d'appel fédérale a commenté l'application de l'arrêt *Hryniak*, précité, à une requête en jugement sommaire conformément aux Règles. Au paragraphe 11 de la décision *Manitoba c. Canada*, 2015 CAF 57, le juge Stratas a émis le commentaire suivant :

Je reconnais que l'arrêt *Hryniak* est pertinent en ce qui a trait aux questions qui se posent à nous en matière de jugements sommaires, mais à mon sens, il l'est uniquement dans la mesure où il nous rappelle certains des principes présents dans nos propres règles. L'arrêt n'a pas d'incidence réelle sur la procédure à suivre et les normes à appliquer par la Cour fédérale lorsqu'elle est saisie d'une requête en jugement sommaire au titre du paragraphe 215(1) des Règles.

[85] Les parties à une requête en jugement sommaire doivent se montrer sous son meilleur jour et ne peuvent compter sur un élément de preuve qui peut être présenté plus tard au procès pour trancher une véritable question litigieuse; voir le jugement *Sterling Lumber Company c. Harrison* (2010), 399 N.R. 21 (C.A.F.).

[86] Le but de cette requête est d'obtenir un jugement en faveur des défendeurs Miller au motif que le contrat est une charte-partie et est, par conséquent, non soumis aux règles de La Haye-Visby.

[87] L'article III des règles de La Haye-Visby énonce les responsabilités et obligations des transporteurs et des expéditeurs; voir la décision *Timberwest Forest Corp. c. Pacific Link Ocean Services Corporation* (2009), 388 N.R. 189 (C.A.F.). La clause 8 de l'article III des règles de La Haye-Visby limite la capacité des parties d'échapper par contrat à ces obligations et prévoit ce qui suit :

8 Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictés dans le présent article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrivent les présentes règles sera nul, non avenu et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

8 Any clause, covenant or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with goods arising from negligence, fault or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

[88] L'effet de la conclusion que le contrat est une charte-partie non soumise aux règles de La Haye-Visby est que l'interdiction de clauses excluant ou limitant la responsabilité à un montant inférieur à celui qui est prévu dans ces Règles ne s'applique pas.

[89] La non-application des règles de La Haye-Visby signifie que les parties étaient libres de négocier leurs propres conditions. Tel qu'il est énoncé dans l'arrêt *Tercon*, précité, aux paragraphes 82, 85 et 115 à 117, la liberté contractuelle entre des parties expérimentées dans un

environnement commercial relève de l'intérêt public, et les tribunaux devraient rarement refuser d'appliquer les conditions d'un contrat.

[90] La première question à trancher est de savoir si le contrat est soumis aux règles de La Haye-Visby. Les parties requérantes disent qu'il ne l'est pas, mais la demanderesse dit qu'il l'est.

[91] Il est clair, d'après la preuve présentée, qu'aucun connaissance n'a été émis relativement au transport de la cargaison et que le contrat lui-même ne fait pas référence aux règles de La Haye-Visby. La caractérisation du contrat, comme une charte-partie ou un contrat de transport de marchandises par eau, dépend des inférences raisonnables à tirer de la preuve pertinente et de la jurisprudence applicable.

[92] Comme il est indiqué ci-dessus, la preuve présentée dans le cadre de cette requête se compose de l'affidavit de M. Patrick Miller, de l'affidavit de M. Colangelo, ainsi que de la transcription du contre-interrogatoire de M. Miller sur son affidavit et la transcription du contre-interrogatoire, par MSI, de M. Colangelo.

[93] La demanderesse a également déposé, dans le cadre de son dossier de requête de la partie intimée, la transcription d'un interrogatoire préalable effectué auprès de M. Miller, le 4 mars 2011.

[94] Aucune observation n'a été présentée lors de l'audition de la présente requête sur la convenance de l'inclusion de l'interrogatoire préalable de M. Miller dans le cadre du dossier de la demanderesse, ni sur le but pour lequel l'interrogatoire préalable a été présenté.

[95] Je ne suis pas convaincue que la transcription de cet interrogatoire préalable est recevable devant la Cour dans le cadre de la présente requête en jugement sommaire, à la lumière des articles 288 à 291 des Règles, qui régissent l'utilisation des données des interrogatoires préalables au procès. Ces articles des Règles prévoient que l'interrogatoire préalable peut être utilisé au procès dans des circonstances limitées, notamment à titre de preuve adoptée par la partie interrogatrice comme sa preuve, pour contester la crédibilité du témoin interrogé ou fournir des éléments de preuve lorsque le témoin est autrement inaccessible pour cause de maladie ou de décès.

[96] Aucune de ces circonstances limitées ne s'applique à cette requête. Par conséquent, je refuse de tenir compte de ces éléments de preuve pour trancher la présente requête, bien que j'aie lu cette transcription.

[97] Je passe maintenant à la nature du contrat. Ce contrat a été négocié entre Miller Shipping et la demanderesse, après la présentation de propositions qui ont été étudiées entre la demanderesse, représentée par M. Colangelo, et Miller Shipping, représentée par M. Miller.

[98] Littéralement, le contrat visait le transport de marchandises, à savoir les barres d'armature en acier, par eau, c'est-à-dire de Sorel (Québec) à Long Pond (Terre-Neuve-et-Labrador). La demanderesse affirme que le contrat était un contrat [TRADUCTION] « simple » pour le transport de marchandises par eau, en se fondant sur le fait que le transport était effectué sur l'eau.

[99] Au contraire, les parties requérantes soutiennent que, comme une question de fait et de droit, le contrat était une charte-partie.

[100] La page couverture du contrat, ci-joint en annexe B de l'affidavit de M. Miller, assermenté le 2 avril 2015, décrit le document comme un [TRADUCTION] « contrat de transport de cargaison entre Miller Shipping Limited et Steel AGF Inc. ». La ligne suivante se lit comme suit : [TRADUCTION] « Conformément à la proposition datée du 10 septembre 2012 ».

[101] La page 2 du contrat, suivant une [TRADUCTION] « table des matières », est intitulée [TRADUCTION] « Contrat d'affrètement ». Dans la case 2, il décrit Miller Shipping Limited comme étant [TRADUCTION] « l'entrepreneur ». Dans la case 3, AGF est inscrite comme étant [TRADUCTION] « l'affréteur ».

[102] Le contrat prévoit le transport d'une certaine quantité de barres d'armature en acier de Sorel (Québec) à Long Pond (Terre-Neuve-et-Labrador). Le contrat prévoit six voyages ainsi que des poids estimés, tel qu'il est indiqué dans la case 14.

[103] Le contrat prévoit le chargement et le déchargement de la cargaison; voir la clause 24.

[104] Tel qu'il est indiqué ci-dessus, les parties requérantes soutiennent que le libellé du contrat laisse entendre qu'il s'agit d'une charte-partie, pas d'un contrat de transport de marchandises par eau. Le préambule du contrat prévoit ce qui suit :

[TRADUCTION]

Le présent contrat d'affrètement (ci-après appelé la « charte »)
conclu

ENTRE : Miller Shipping Limited, ayant un bureau dans la
ville de St. John's, dans la province de
Terre-Neuve-et-Labrador, Canada (ci-après appelée
« l'entrepreneur »);

ET : AGF Inc., ayant son siège social à Longueuil, dans
la province de Québec, (ci-après appelée
« l'affrèteur »).

ATTENDU que l'affrèteur et l'entrepreneur conviennent
mutuellement par les présentes de l'affrètement du navire *M/V
Western Tugger* et du chaland *Arctic Lift* (ci-après appelé le
« navire ») conformément à la présente charte-partie, y compris les
pièces, annexes et appendices qui y sont joints.

[105] La clause 3 du contrat est intitulée [TRADUCTION] « Emploi du navire ». La clause 4 est
intitulée [TRADUCTION] « Période de location/Extension du volume des marchandises ». La
clause 18 est intitulée [TRADUCTION] « Responsabilité et indemnisation ».

[106] Les clauses 18.1 et 18.2 portent précisément sur la présomption de responsabilité comme suit :

[TRADUCTION]

18.1 Aux fins du présent contrat, toute responsabilité assumée ou indemnité accordée par l'entrepreneur à l'intention de l'affrètement, de ses successeurs et ayants droit, ainsi que leurs sociétés affiliées, dirigeants, employés, entrepreneurs, agents, préposés et invités de ce qui précède.

18.2 L'entrepreneur et l'affrètement conviennent que chaque partie doit, par rapport à :

(i) ses propres officiers, employés, invités, agents et sous-traitants;

(ii) la propriété de ses propres officiers, employés, invités, agents et sous-traitants;

(iii) sa propre propriété (qui, pour éviter tout doute, comprend tout navire possédé ou loué, le navire ou l'équipement utilisé par ou pour le compte de l'entrepreneur dans le cadre de l'exécution des services et exclut toute cargaison arrimée et fixée par l'entrepreneur) ou la propriété de toute personne ou société qui fait partie d'un contrat conclu avec lui;

a) être tenue responsable de l'ensemble des pertes, coûts, dommages, frais et dépenses juridiques, de quelque nature que ce soit, directement ou indirectement découlant de ou en relation avec le présent contrat en raison de blessures corporelles ou la mort de ces personnes ou de dommages infligés à ces personnes ou la perte ou la détérioration de ces biens; et autres;

b) défendre, indemniser et exonérer l'autre partie contre l'ensemble des actions, poursuites, réclamations, demandes, pertes, coûts, dommages, frais et dépenses juridiques, de quelque nature que ce soit, qui pourraient être intentés contre ou subis par l'autre partie de la présente charte ou que l'autre partie de cette charte peut subir, payer, ou encourir, découlant directement ou indirectement de ou en rapport avec la charte en raison de blessures corporelles ou la mort de ces personnes ou de

dommages infligés aux personnes ou la perte ou la détérioration de ces biens.

Cette responsabilité et cette indemnisation sont applicables sans limites et sans tenir compte de la cause ou des causes, y compris, sans restriction, la négligence, que ce soit un acte seul, concurrent, flagrant, actif, passif, primaire ou secondaire, ou l'acte ou une omission volontaire, de l'une des parties de cette charte ou toute autre personne autrement.

[107] Selon le jugement *Federal EMS*, précité, aux paragraphes 59 et 78 et 79, un contrat de transport de marchandises par eau est dûment caractérisé comme une charte-partie dans les circonstances suivantes :

Les chartes-parties sont habituellement décrites comme étant des contrats de location d'un navire. On les désigne aussi sous le nom de « contrats d'affrètement » (voir William Tetley, *Marine Cargo Claims*, 4^e éd. (Cowansville, (Québec) : Yvon Blais, 2008, à la page 530, note 24). Il y a trois principaux types de chartes-parties :

i) les chartes-parties coque nue, portant sur la location d'un navire sans équipage;

ii) les chartes-parties à temps, qui sont des contrats de location pour une durée déterminée d'un navire avec équipage complet. Cela comprend le plus récent type d'affrètement à temps, appelé le contrat d'affrètement de compartiment, aux termes duquel, par exemple, un transporteur loue auprès d'un concurrent un espace ou un compartiment (espace de conteneur) particulier pour une période précise;

iii) les chartes-parties au voyage, utilisées pour la location d'un navire précis ou d'un type particulier de navires pour un ou plusieurs trajets.

[...]

Cela dit, je suis toutefois convaincue que, s'agissant de dispositions légales qui traitent des droits et obligations des transporteurs généraux et qui mettent en œuvre des règles internationales, cette expression [contrat de transport de marchandises par eau] n'inclut pas et ne doit pas être interprétée comme incluant les chartes-parties.

Cette conclusion de droit est conforme à la réalité commerciale. Les chartes-parties sont des contrats conclus par des personnes morales directement entre elles et dont l'exécution, forcée ou non, constitue pour les cocontractants une affaire privée. Aucune raison de principe ne justifie que ces parties ne soient pas tenues de respecter leurs engagements.

[108] La demanderesse présente un argument tortueux, en renvoyant au paragraphe 13 de la défense à nouveau modifiée, pour faire valoir que les défendeurs Miller ont admis que Miller Shipping est un transporteur. Dans ses observations orales, la demanderesse a fait valoir ce qui suit :

[TRADUCTION]

Encore une fois, pour revenir à la déclaration générale faite par la Cour d'appel, oui, dans des circonstances normales, la charte-partie n'est pas un contrat de transport, mais c'est dans le sens que l'affréteur n'est pas le transporteur. Lorsque l'affréteur devient le transporteur, alors c'est un contrat de transport.

[109] Elle soutient que, puisque Miller Shipping est le transporteur, le contrat doit être un « contrat de transport de marchandises par eau » visé au paragraphe 43(2) de la Loi.

[110] Selon moi, cet argument ne saurait être retenu. Le contrat décrit Miller Shipping comme étant l'« entrepreneur » et la demanderesse comme l'« affréteur ». Le contrat prévoit la location du remorqueur et du chaland pour transporter la cargaison.

[111] De par son caractère véritable, et compte tenu de la récente jurisprudence de la Cour d'appel fédérale, je suis convaincue que le contrat entre la demanderesse et Miller Shipping est une charte-partie, et c'est ce que j'en conclus.

[112] À la lumière de la décision *Federal EMS*, précitée, et du paragraphe 43(2) de la Loi, le statut du contrat en tant que charte-partie signifie que les règles de La Haye-Visby ne s'appliquent pas, quel que soit le silence du contrat sur ces règles.

[113] Dans ces circonstances, les parties étaient libres de négocier les conditions de leur responsabilité respective en vertu du contrat. Selon les défendeurs Miller, ils l'ont fait, conformément à la clause 18.2, en vertu de laquelle les parties ont convenu d'assumer la responsabilité de leurs biens respectifs.

[114] Les défendeurs Miller prétendent que les parties contractantes ont convenu de couvrir leurs risques respectifs en obtenant une assurance comme prévu dans la clause 19.

[115] Les observations avancées par rapport aux clauses 18.2 et 19.5 portent sur des questions d'interprétation. Les parties requérantes font valoir que l'interprétation exacte des clauses 19.1 et 19.5 signifie que Miller Shipping et la demanderesse, par le biais de l'assurance souscrite en leur nom respectif, sont indemnisées contre la perte ou les dommages sans que l'une prenne des mesures contre l'autre.

[116] Les défendeurs Miller, en ce qui concerne les clauses 18.2 et 19.5, soutiennent, en outre, que l'interprétation exacte de ces clauses signifie que l'indemnisation contre les actions en cas de perte ou de dommages s'étend aux navires de Midnight Marine et des défendeurs.

[117] MSI, un sous-traitant embauché par Miller Shipping, appuie les observations des défendeurs Miller. Elle affirme que, selon l'interprétation exacte des clauses 18.2 et 19.5 du contrat, elle a droit au bénéfice de ces clauses et est protégée contre les poursuites.

[118] Sans surprise, la demanderesse insiste sur une interprétation différente de ces clauses.

[119] Elle affirme qu'elle n'a jamais voulu renoncer à son droit d'action. Elle conteste l'interprétation des clauses proposées par les parties requérantes, appuyées par MSI. Elle insiste sur le fait que le contrat est inadmissible, dans la mesure où Miller Shipping était censée fournir une embarcation qui était capable de transporter une cargaison de 7 700 tonnes métriques et que son incapacité à le faire justifie l'annulation du contrat.

[120] La demanderesse prétend que des éléments de preuve supplémentaires sont nécessaires pour appuyer ses contestations à l'égard du contrat, y compris d'autres éléments de preuve sur les intentions des parties contractantes.

[121] La question de l'interprétation contractuelle est une question mixte de fait et de droit; voir la décision *Pêcheries Guy Laflamme inc. c. Capitaines propriétaires de la Gaspésie (A.C.P.G) inc.*, 2015 CAF 78, au paragraphe 5.

[122] Dans l'arrêt *Sattva Capital Corp.*, précité, au paragraphe 53, la Cour suprême du Canada a déclaré qu'il peut être possible de distinguer une question inextricable du droit de ce qui était initialement caractérisé comme une question de fait et de droit :

Néanmoins, il peut se révéler possible de dégager une pure question de droit de ce qui paraît au départ constituer une question mixte de fait et de droit (*Housen*, par. 31, 34-35). L'interprétation contractuelle peut occasionner des erreurs de droit, notamment [TRADUCTION] « appliquer le mauvais principe ou négliger un élément essentiel d'un critère juridique ou un facteur pertinent » (*King*, par. 21). En outre, il est indubitable que nombre d'autres questions se posant en droit des contrats mettent en jeu des règles de droit substantiel : les critères de formation du contrat, la capacité des parties, l'obligation que soient constatés par écrit certains types de contrat, etc.

[123] Toutefois, la Cour a mis en garde contre le fait que l'interprétation contractuelle est intrinsèquement axée sur les faits et que les circonstances dans lesquelles une question de droit peut être dégagée du processus d'interprétation seront rares; voir *Sattva*, précité, au paragraphe 54.

[124] L'objet principal de l'interprétation contractuelle est de donner effet aux intentions de la partie, au moment où le contrat a été conclu; voir l'arrêt *Bhasin c. Hrynew*, [2014] 3 R.C.S. 494, au paragraphe 45.

[125] À mon avis, les questions d'interprétation contractuelle sont en l'espèce des questions de fait et de droit, et les questions de droit ne peuvent pas être clairement isolées. Si les questions de droit pouvaient être déterminées avec certitude, ces questions pourraient être tranchées dans le cadre de la présente requête.

[126] Les questions relatives à l'interprétation et l'application de la clause d'exclusion dans la clause 18.2, la promesse de souscrire une assurance dans la clause 19.5, l'extension de ces bénéfices à Midnight Marine et à MSI, et la responsabilité des navires des défendeurs sont de

véritables questions litigieuses. Il n'y a pas suffisamment de preuves dans le cadre de la présente requête, de la part de toutes les parties, pour déterminer en toute confiance les droits et obligations respectifs de celles-ci.

VIII. CONCLUSION

[127] Tel qu'il est indiqué ci-dessus, je suis convaincue que le contrat en cause dans le cadre de cette poursuite est une charte-partie qui n'est pas soumise aux règles de La Haye-Visby. Le principal élément de preuve nécessaire pour évaluer la nature du contrat, comme une charte-partie ou autre, est le contrat lui-même. C'est un document indépendant, et les arguments au sujet de son statut soulèvent une question distincte qui peut être tranchée selon la preuve et les arguments avancés dans la présente requête en jugement sommaire.

[128] Ma conclusion selon laquelle le contrat est une charte-partie conduit à certaines conséquences en droit. Selon la décision *Federal EMS*, précitée, et la décision *Wells Fargo*, précitée, l'effet de ma conclusion est que les règles de La Haye-Visby ne s'appliquent pas. Cela signifie que l'exclusion des clauses contractuelles dégageant une partie de la responsabilité pour les pertes ou dommages ne s'applique pas. Les parties étaient libres d'inclure ces clauses dans le contrat.

[129] Cependant, l'interprétation et l'application de ces clauses, précisément les clauses 18.2 et 19.5, telles qu'abordées par les parties, ne cèdent pas si facilement à une décision définitive, sur la foi de la preuve présentée.

[130] Les références en matière de jugement sommaire, y compris l'arrêt *Hryniak*, précité, la décision *Manitoba*, précitée, et la décision *Première nation de Lac Seul c. Canada*, 2014 CF 296, prescrivent qu'une cour, qui tranche une requête en jugement sommaire, doit être certaine que les éléments de preuve présentés permettent de déterminer les faits nécessaires et pertinents, et d'appliquer les règles de droit pertinents pour régler le différend d'une manière équitable.

[131] Je n'ai pas la certitude nécessaire à l'égard des éléments de preuve présentés, dans le cadre de la présente requête, pour trancher les questions d'interprétation contractuelle.

[132] Les éléments de preuve, y compris le contre-interrogatoire de M. Miller, font ressortir un différend sur les faits, en particulier la capacité du chaland à transporter la cargaison de la demanderesse. L'affidavit de M. Colangelo, déposé au nom d'AGF, soulève d'autres questions factuelles litigieuses, y compris la compréhension qu'ont les parties du champ d'application du contrat et les intentions objectives des parties.

[133] Les parties requérantes résistent vigoureusement aux allégations d'iniquité au motif que la demanderesse ne peut pas établir « l'iniquité », tel qu'il est déterminé par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Tercon*, précité. À mon avis, cette question répond également au critère d'une véritable question litigieuse.

[134] Par conséquent, la requête en jugement sommaire a été accueillie en partie par le jugement qui a été rendu le 20 avril 2016. Le contrat est une charte-partie et les règles de La Haye-Visby ne s'appliquent pas. Les questions en suspens seront soumises à la Cour.

[135] Les parties requérantes ont droit aux dépens puisqu'elles ont obtenu gain de cause. Si les parties sont incapables de s'entendre, elles peuvent présenter de brèves observations relativement aux dépens dans les deux semaines suivant la date du présent jugement.

« E. Heneghan »

Juge

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-940-13

INTITULÉ : AGF STEEL INC. c. MILLER SHIPPING LIMITED, MIDNIGHT MARINE LIMITED, LE REMORQUEUR « *WESTERN TUGGER* », LES PROPRIÉTAIRES DU REMORQUEUR « *WESTERN TUGGER* » ET TOUTE AUTRE PARTIE CONCERNÉE PAR CELUI-CI, LE CHALAND « *ARCTIC LIFT 1* », LES PROPRIÉTAIRES DU CHALAND « *ARCTIC LIFT 1* » ET TOUTE AUTRE PARTIE CONCERNÉE PAR CELUI-CI, LE REMORQUEUR « *NORTHERN TUGGER* », LES PROPRIÉTAIRES DU REMORQUEUR « *NORTHERN TUGGER* » ET TOUTE AUTRE PARTIE CONCERNÉE PAR CELUI-CI, LE CHALAND « *LABLIFT* », LES PROPRIÉTAIRES DU CHALAND « *LABLIFT* » ET TOUTE AUTRE PARTIE CONCERNÉE PAR CELUI-CI, ET MARINE SERVICES INTERNATIONAL (2008) LTD. ET MILLER SHIPPING LIMITED

ET MILLER SHIPPING LIMITED ET MIDNIGHT MARINE LIMITED C. AGF STEEL INC. ET MARINE SERVICES INTERNATIONAL (2008) LTD.

LIEU DE L'AUDIENCE : HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE)

DATE DE L'AUDIENCE : LES 19-20 OCTOBRE 2015

MOTIFS DU JUGEMENT : LA JUGE HENEGHAN

DATE DES MOTIFS : LE 22 AVRIL 2016

COMPARUTIONS :

Jean-François Bilodeau

POUR LA DEMANDERESSE

A. William Moreira
Emma Woodburn

POUR LES DÉFENDERESSES MILLER SHIPPING
LTD. ET MIDNIGHT MARINE LTD.

Peter A. O'Flaherty
Heidi Wells

POUR LA DÉFENDERESSE MARINE SERVICES
INTERNATIONAL (2008) LTD.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Robinson Sheppard Shapiro
Montréal (Québec)

POUR LA DEMANDERESSE

Stewart McKelvy
Halifax (Nouvelle-Écosse)

POUR LES DÉFENDERESSES
MILLER SHIPPING LTD. ET MIDNIGHT MARINE
LTD.

O'Flaherty Wells Law
St. John's (Terre-Neuve-et-
Labrador)

POUR LA DÉFENDERESSE MARINE SERVICES
INTERNATIONAL (2008) LTD.