

Date : 20090227

Dossier : T-826-05

Référence : 2009 CF 201

[TRADUCTION FRANÇAISE]

Ottawa (Ontario), le 27 février 2009

En présence de monsieur le juge Hugessen

ENTRE :

HAPAG-LLOYD CONTAINER LINIE GmbH

demanderesse

et

**MOO TRANSPORT & COMMODITIES INC.
exerçant ses activités sous le nom de COOLTRADE ET NBL AMERICA CORP.**

défenderesse

ET ENTRE :

**MOO TRANSPORT & COMMODITIES INC.
exerçant ses activités sous le nom de COOLTRADE**

demanderesse reconventionnelle

et

HAPAG-LLOYD CONTAINER LINIE GmbH

défenderesse reconventionnelle

MOTIFS DE L'ORDONNANCE ET ORDONNANCE

[1] Il s'agit d'une requête en jugement sommaire présentée par la demanderesse, la défenderesse reconventionnelle (la partie requérante), visant à rejeter certaines parties de la demande reconventionnelle présentée par la défenderesse, la demanderesse reconventionnelle (la défenderesse), au motif que de telles demandes sont exclues des modalités des ententes contractuelles intervenues entre elles.

I. Les faits

[2] La partie requérante, Hapag-Lloyd Container Linie GmbH, exploite à l'échelle mondiale des navires océaniques; elle est un transporteur à l'échelle internationale de conteneurs et, à tous les moments importants, elle était le transporteur de différentes expéditions d'aliments congelés à partir de divers ports aux États-Unis et à destination de Jakarta, en Indonésie.

[3] La défenderesse, Moo Transport & Commodities Inc., exerçant ses activités sous le nom de Cooltrade, est une personne morale constituée en vertu des lois de l'Ontario.

[4] La poursuite principale porte sur divers frais et différentes charges apparemment engagés par la demanderesse, la partie requérante, relativement à des expéditions de dix-sept conteneurs de mou et de cœurs de bœuf au cours du printemps et de l'été 2004 à partir de différents ports aux États-Unis et à destination de Jakarta, en Indonésie.

[5] Les dix-sept conteneurs devaient initialement être transportés des États-Unis à Jakarta. Pendant que les conteneurs étaient en cours d'expédition, le gouvernement de l'Indonésie a interdit

l'importation de viande bovine américaine. Les autorités indonésiennes ont retenu quatorze des dix-sept conteneurs au port de Jakarta. En conséquence, la marchandise n'a pas pu être remise aux différents consignataires et les conteneurs ont dû rester au terminal indonésien. À la demande de la défenderesse, les trois autres conteneurs ont été arrêtés à Singapour avant d'être acheminés à Jakarta sur la ligne d'apport de Hapag-Lloyd.

[6] Neuf des dix-sept conteneurs qui avaient été retenus au port de Jakarta ont été libérés du terminal en septembre 2004, après que l'on eut trouvé en Indonésie un nouvel acquéreur pour le contenu de ces conteneurs. Le contenu des cinq derniers conteneurs à Jakarta et des trois conteneurs à Singapour a finalement été détruit.

[7] La demande originale de la partie requérante, qui a été présentée en deux parties, porte sur des dommages :

- i) une demande portant sur les frais de terminal et d'entreposage des neuf conteneurs qui ont été détenus et par la suite libérés du port de Jakarta;
- ii) une demande portant sur les frais de terminal, d'entreposage et de destruction engagés à l'égard des huit derniers conteneurs dont le contenu a été détruit.

[8] La défenderesse a présenté une demande reconventionnelle à l'encontre de la partie requérante portant sur quatre types de dommages différents qu'elle a subis relativement à l'expédition des dix-sept conteneurs :

- i) la restitution de 23 000 \$ US à la demanderesse que la partie requérante aurait apparemment retenu de façon inappropriée après avoir vraisemblablement violé une entente concernant

le paiement des frais de terminal au port de Jakarta relativement aux neuf conteneurs qui étaient libérés du port;

- ii) une demande de 19 082,92 \$ US pour les marchandises endommagées en raison d'une panne du système de réfrigération de l'un des huit conteneurs qui ont éventuellement été détruits;
- iii) une demande de 54 904,26 \$ US pour dommages consécutifs que la défenderesse a subis parce que la partie requérante n'a pas acquitté les frais de terminal à Jakarta relativement aux neuf conteneurs qui ont par la suite été libérés en vertu d'une entente conclue entre les parties;
- iv) les dommages pour la valeur du fret des huit conteneurs qui ont éventuellement été détruits à Jakarta et à Singapour.

[9] La présente requête de la partie requérante met en cause les demandes décrites sous ii) et iv) ci-dessus au motif que ces demandes sont exclues conformément aux modalités des contrats, comme le prouvent les connaissements, tant parce que ceux-ci sont hors du délai que parce qu'ils ne portent pas sur des dommages consécutifs. Parce que le premier de ces motifs vise des demandes découlant de la destruction du contenu des huit conteneurs dont le contenu a été détruit, tandis que le second porte uniquement sur certains d'entre eux, il est pratique d'examiner tout d'abord la question du délai écoulé avant le dépôt de la demande reconventionnelle, puis le second motif s'il est établi que la demande a été déposée dans le délai prescrit.

II. Le connaissement

[10] Même si le connaissement prévoit l'application des règles de La Haye-Visby au contrat de transport, il est admis que ces règles couvrent uniquement la période « de sous palan à sous palan » (c.-à-d. du moment où les marchandises passent le bastingage du navire au port d'embarquement

jusqu'au moment où elles sont débarquées); ce sont les règles énoncées dans le connaissement même qui doivent s'appliquer. Les dispositions suivantes sont pertinentes :

[TRADUCTION]

5(b) Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou d'endommagement des marchandises de quelque façon que ce soit, si une telle perte ou de tels dommages surviennent avant l'embarquement sur le navire ou après le débarquement de celui-ci. Malgré ce qui précède, dans le cas où une loi impérative disposerait le contraire, le transporteur bénéficiera des droit, exonération, limitation et immunité prévus dans les règles de La Haye-Visby ou les règles de La Haye, même si la perte ou le dommage n'est pas survenu en mer. Si le connaissement porte sur un envoi à destination ou en provenance des États-Unis ou de territoires où la *Loi sur le transport de marchandises par mer* est appliquée, celle-ci sera applicable avant que les marchandises soient chargées à bord du navire ou après qu'elles en auront été déchargées.

...

6. Délai pour agir

Quoi qu'il en soit, le transporteur sera libéré de toute responsabilité relativement à la perte des marchandises, à leur non-livraison, à leur livraison au mauvais endroit, au retard ou à tout autre perte ou dommage associé ou connexe au transport, à moins qu'une poursuite ne soit intentée au cours de l'année suivant la livraison des marchandises ou la date à laquelle celles-ci auraient dû avoir été livrées.

7. Dispositions diverses en matière de responsabilité

...

(6) Champ d'application et exclusions

(a) Les droits, exonérations, limitations et libertés de quelque nature que ce soit prévus dans ce connaissement s'appliqueront à toute action contre le transporteur pour perte ou dommage ou retard, quelle qu'en soit la cause et peu importe que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extracontractuelle.

(b) À moins d'indications contraires aux présentes, le transporteur ne sera en aucun cas et de quelque manière que ce soit tenu responsable de la perte ou du dommage direct, indirect ou consécutif ou de la perte de profits.

III. La demande reconventionnelle a-t-elle été déposée dans le délai imparti?

[11] Le point de départ du délai de prescription stipulé à la clause 6 ci-dessus est le moment où les marchandises ont été livrées ou celui où elles auraient dû être livrées. Les huit conteneurs en cause ont été déchargés à Jakarta ou à Singapour entre le 20 et le 27 mai 2004. Le délai de grâce accordé à un consignataire pour prendre livraison est de cinq jours à Jakarta et de neuf jours à Singapour. En supposant que ce délai de grâce puisse être appliqué dans le but de prolonger le délai dans lequel le transporteur était tenu d'effectuer la livraison, plutôt que le délai dans lequel le consignataire était tenu d'accepter ladite livraison, la dernière date possible à laquelle la livraison aurait dû être effectuée est le 5 juin 2004. La demande reconventionnelle aux présentes a été déposée le 24 juin 2005, soit près de trois semaines après l'expiration du délai d'un an.

[12] Comme les conteneurs ont tous été expédiés à partir de ports aux États-Unis, la clause 5 ci-dessus indique que la *Loi sur le transport de marchandises par mer* en vigueur aux États-Unis est la loi habilitante. Rien n'indique que les dispositions de la *Loi sur le transport de marchandises par mer* en vigueur aux États-Unis diffèrent énormément de la loi appliquée au Canada; par conséquent, je vais trancher cette affaire selon ma compréhension de la loi appliquée au Canada.

[13] Il est bien établi en droit qu'une clause telle que la clause 6 du connaissement aux présentes ne constitue pas un simple délai de prescription ou une limitation du droit d'action, mais est plutôt

une exclusion ou une déchéance d'un droit ou d'une cause d'action quelconque. L'énoncé classique du droit a été fait par Lord Wilberforce dans *Aries Tanker Corp. v. Total Transport Ltd. (The "Aries")*, [1977] 1 All ER 398, à 402 :

[TRADUCTION]

Messieurs les Lords, si cette affaire doit être tranchée en prenant appui sur les modalités du contrat, celle-ci me paraît relativement simple. Les frais de transport doivent être payés et le montant de ces frais est établi en fonction de la quantité de marchandises embarquées, et cette obligation prend naissance au moment du déchargement du navire. Le montant n'est pas contesté : il s'agit d'une créance d'une somme déterminée. Le contrat prévoit la possibilité d'une demande de compensation de la part des affréteurs relativement à la perte des marchandises ou aux dommages subis et prévoit expressément par voie d'incorporation de l'article III, règle 6 des règles de La Haye que le transporteur et le navire *seront dégagés* de toute responsabilité à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année qui suit la date de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû être effectuée. Cela équivaut à un délai de prescription créé par contrat. Toutefois, et je ne crois pas que les tribunaux ci-après l'ont suffisamment reconnu, il s'agit d'un délai de prescription particulier, c'est-à-dire un délai qui éteint la demande (cf art. 29 de la *Convention de Varsovie 1929*) et non pas un délai qui, comme le font la plupart des lois britanniques régissant la prescription d'actions (p. ex., la *Limitation Act 1939*, la *Maritime Conventions Act 1911*), ainsi que certaines conventions internationales (p. ex., la *Brussels Convention on Collisions 1910*, art. 7) prescrit la réparation tout en laissant la demande subsister. En conséquence, les arguments auxquels on a accordé beaucoup d'attention et qui ont fait l'objet de discussions approfondies, quant à savoir si la demande de l'affréteur est une défense ou si elle revêt la nature d'une action reconventionnelle ou s'il s'agit d'une demande de compensation sous une forme ou une autre, que ces arguments soient ou non pertinents pour les cas auxquels s'appliquent la *Limitation Act 1939* ou des lois semblables, ces arguments me paraissent à tous les égards faire fausse route. La demande des affréteurs, après mai 1974 et avant la date du bref, était non seulement devenue inexécutoire, mais elle avait tout simplement cessé d'exister et je n'arrive pas à comprendre comment une demande qui a cessé d'exister peut être introduite pour une raison quelconque dans une poursuite judiciaire, que ce soit par la défense (si elle diffère) comme moyen de réduire le montant de la

demande, ou comme action reconventionnelle ou de toute autre manière. Il s'agit d'une demande qui, après mai 1974, avait cessé d'exister en droit et qui ne pouvait nullement être pertinente pour des procédures qui avaient débuté, comme celles-ci, en octobre 1974. J'ajouterais, même si cela n'est pas nécessaire puisque ces dispositions sont claires, que le fait de prévoir la décharge de ces demandes après 12 mois répond à un besoin commercial évident, à savoir permettre aux propriétaires de navires de fermer leurs livres après ce délai.

[14] Dans cette même veine, le même savant juge a déclaré dans *Port Jackson Stevedoring Pty. Ltd. v. Salmond & Spraggon (Australia) Pty. Ltd. (The "New York Star")*, [1980] 3 All ER 257, p 262 :

L'opinion de leurs Seigneuries concernant ces arguments est claire. Peu importe la manière habile dont ils ont été présentés, ils sont fondés et, en fait, non prouvés. La clause 17 est rédigée en termes généraux et universels :

« Quoi qu'il en soit, le transporteur et le navire doivent être libérés de toute responsabilité relativement à la perte ou aux dommages, à moins qu'une poursuite ne soit intentée au cours de l'année suivant la livraison des marchandises ou à la date à laquelle elles auraient dû être livrées. La poursuite ne sera pas réputée avoir été intentée tant que l'on n'aura pas établi la compétence sur le transporteur ou sur le navire par la signification d'un acte de procédure ou par une convocation à comparaître. »

La référence à la livraison des marchandises montre clairement que la clause porte essentiellement sur les obligations du transporteur en sa qualité de dépositaire de marchandises. On ne peut pas supposer que cette clause admet une distinction entre les obligations contractuelles et une responsabilité délictuelle; l'expression « toute responsabilité » est claire.

En outre, il est tout à fait illogique de comparer cette clause aux dispositions du contrat se rapportant au rendement. Il s'agit d'une clause qui devient applicable lorsqu'il devient impossible de fournir le rendement prévu au contrat ou lorsqu'on a renoncé à le fournir,

cette clause régit la manière dont la responsabilité pour violation de contrat doit être établie.

[15] En ce qui concerne l'argument voulant que la demande reconventionnelle soit hors délai, la défenderesse émet deux objections, l'une est une objection de fond et l'autre est une objection procédurale. Essentiellement, il convient de prendre en considération le fait que la défenderesse ne connaissait pas et ne pouvait pas connaître le montant et l'étendue de sa perte avant que le contenu des huit conteneurs n'ait été détruit et que l'information à ce sujet ne lui ait été transmise. On peut s'appuyer sur *Central Trust Co. c. Rafuse*, [1986] 2 RCS 147. L'argument familier « *contra non valentem* » n'est pas fondé dans les présentes circonstances, car il interprète mal la nature de la demande de la défenderesse. Au fond, la demande n'est pas fondée sur le fait que le contenu des huit conteneurs a été détruit, mais plutôt, ce qui est encore plus important, sur le fait que les conteneurs n'ont pas été livrés lorsqu'ils auraient dû l'être et qu'ils n'auraient pas pu l'être. Comme je l'ai mentionné, la défenderesse avait été informée des faits au plus tard le 5 juin 2004 et c'est à ce moment qu'elle aurait pu et qu'elle aurait dû présenter une plainte pour non-livraison.

[16] Son argument procédural me préoccupe beaucoup plus. Il repose sur le fait que la clause 6 du connaissance ne plaide pas en faveur de la défense de la partie requérante contre la demande reconventionnelle. Cela va à l'encontre non seulement de la pratique bien connue voulant que la défense de prescription soit alléguée spécifiquement (voir par exemple *Hanna v. Canada*, [1986] F.C.J. N° 716), mais également des exigences de la Règle 183 des *Règles des Cours fédérales* :

183. Une partie est tenue, dans sa défense ou tout acte de procédure ultérieur:	183. In a defence or subsequent pleading, a party shall
a) d'admettre, parmi les faits substantiels allégués dans l'acte de procédure d'une partie adverse, ceux qu'elle ne conteste pas;	(a) admit every allegation of material fact in the pleadings of every adverse party that is not disputed;
b) de présenter sa version des faits si elle entend prouver une version des faits différente de celle d'une partie adverse;	(b) where it is intended to prove a version of facts that differs from that relied on by an adverse party, plead that version of the facts; and
c) de plaider toute question ou tout fait qui, selon le cas:	(c) plead any matter or fact that
(i) pourrait entraîner le rejet d'une cause d'action ou d'un moyen de défense d'une partie adverse,	(i) might defeat a claim or defence of an adverse party, or
(ii) pourrait prendre une partie adverse par surprise, s'il n'était pas plaidé.	(ii) might take an adverse party by surprise if it were not pleaded.

[17] C'est un point très important. La défense contre la demande reconventionnelle déposée par la partie requérante (sauf une exception non pertinente aux présentes) ne fait tout simplement pas valoir les modalités du connaissance. Si la demande reconventionnelle devait être défendue en procès au moyen de la présente plaidoirie et sans modification, l'argument à l'effet que la demande reconventionnelle soit hors délai ne pourrait pas être entendu.

[18] Cependant, la partie requérante insiste sur le fait que sa requête en jugement sommaire énonce clairement dans l'énoncé des motifs pour la motion de l'affaire qu'elle se fonde sur les modalités du connaissance :

[TRADUCTION]

8. Les conteneurs HLXU 6736027, HLCU 4762232, HLXU 4761062, HLXU 6733265, HLCU 4774676, HLXU 6700662, HLXU 6709042 et HLXU 6740639 ont été déchargés à Jakarta ou à Singapour entre le 20 mai et le 27 mai 2004.

9. La défense et demande reconventionnelle a été déposée le 24 juin 2005.

10. D'après les modalités du connaissance de Hapag-Lloyd et les règles de La Haye-Visby, lesquelles sont intégrées dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, une action à l'encontre du transporteur relativement aux marchandises est frappée de prescription à moins qu'une poursuite ne soit intentée dans l'année suivant la date à laquelle les marchandises auraient dû être livrées.

11. Le droit d'action de Moo Transport est par conséquent frappé de prescription, car la demande reconventionnelle a été déposée plus d'un an après la date à laquelle les marchandises auraient dû être livrées.

[19] L'avocat mentionne également la définition de l'expression « acte de procédure » qui est donnée dans la Règle 2 :

« acte de procédure » Acte par lequel une instance est introduite, les prétentions des parties sont énoncées ou une réponse est donnée.	“pleading” means a document in a proceeding in which a claim is initiated, defined, defended or answered.
---	---

[20] À mon avis, cette définition est certainement suffisamment large pour inclure la requête en jugement sommaire et il n'y a aucun doute que les paragraphes cités aux présentes énoncent de manière suffisamment détaillée la défense de prescription et en avise la défenderesse comme il se

doit. Il s'ensuit une situation anormale : la défense de prescription est recevable par la Cour sur la motion et, si elle fondée, elle pourrait entraîner le rejet de certaines parties de la demande reconventionnelle; cependant, si l'affaire devait aller en procès, à moins que l'on dépose et obtienne une requête en autorisation de modification avec les conséquences accessoires que cela pourrait avoir, y compris les dépens qui pourraient en découler, la Cour ne pourrait pas donner effet à la défense de la demande reconventionnelle.

[21] Par conséquent, je conclus que la demande reconventionnelle relative au contenu des huit conteneurs qui ont été détruits a été déposée hors du délai et que la partie requérante a droit à un jugement rejetant cette partie de la demande reconventionnelle. Toutefois, comme la partie requérante n'a pas modifié au moment opportun ses actes de procédure relativement à la demande reconventionnelle, je lui refuserai les dépens auxquels elle pourrait autrement avoir droit relativement à la requête. C'est là un résultat qui, conformément aux exigences de la Règle 3, rend justice sur le fond aux parties, compte tenu du bien-fondé de leurs demandes respectives, tout en imposant une sanction proportionnellement appropriée à la partie requérante pour son plaidoyer inadéquat et peu soigné.

IV. Motifs additionnels

[22] Comme j'ai conclu que la demande reconventionnelle devait être rejetée, en ce qui concerne les huit conteneurs, il n'y a pas lieu d'examiner les arguments de la partie requérante relativement à certains d'entre eux.

ORDONNANCE

LA COUR ORDONNE ce qui suit :

1. La requête est accueillie et la demande reconventionnelle est rejetée en ce qui concerne toutes les demandes se rapportant aux conteneurs portant les numéros : HLXU 6736027, HLCU 4762232, HLXU 4761062, HLXU 6733265, HLCU 4774676, HLXU 6700662, HLXU 6709042 et HLXU 6740639.

2. Aucuns dépens ne sont adjugés.

« James K. Hugessen »
Juge suppléant

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-826-05

INTITULÉ : HAPAG-LLOYD CONTAINER LINIE GmbH
c. MOO TRANSPORT & COMMODITIES INC. ET AL

LIEU DE L'AUDIENCE : TORONTO (ONTARIO)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 29 JANVIER 2009

**MOTIFS DE L'ORDONNANCE
ET ORDONNANCE :** JUGE SUPPLÉANT HUGESSEN

DATE DES MOTIFS : LE 27 FÉVRIER 2009

COMPARUTIONS :

Jean-François Bertrand POUR LA DEMANDERESSE

John Carter POUR LA DÉFENDERESSE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L. POUR LA DEMANDERESSE
Montréal (Québec)

Isaacs & Co. POUR LA DÉFENDERESSE
Toronto (Ontario)