

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20190327

Dossier : T-436-17

Référence : 2019 CF 379

[TRADUCTION FRANÇAISE CERTIFIÉE, NON RÉVISÉE]

Toronto (Ontario), le 27 mars 2019

En présence de madame la juge Strickland

ENTRE :

**BLACK & WHITE MERCHANDISING CO.
LTD**

demanderesse

et

**DELTRANS INTERNATIONAL SHIPPING
CORPORATION**

défenderesse

JUGEMENT ET MOTIFS

[1] La Cour est saisie d'une requête présentée par la défenderesse, Deltrans International Shipping Corporation (Deltrans), au titre de l'article 221 des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106 (les Règles), visant à radier la déclaration déposée par Black & White Merchandising Co. Ltd. (B&W), la demanderesse dans la présente action, au motif qu'il n'y a

pas de cause d'action valable. Subsidiairement, et conformément à l'article 215 des Règles, Deltrans sollicite un jugement sommaire rejetant la demande de B&W, au motif qu'il n'y a pas de véritable question litigieuse.

Le contexte

[2] B&W est une entreprise de vente en gros de chaussures pour enfants. Il n'est pas contesté que B&W a acheté 8 580 paires de bottes de pluie pour enfants (la cargaison) à Fuzhou Harvest Trading Enterprises Co. Ltd. (Fuzhou) à être expédiées de la Chine à B&W à Montréal.

[3] La requête de Deltrans est appuyée par l'affidavit de M. Robert Di Salvo, directeur du transport international de marchandises chez Delmar International Inc. (Delmar), souscrit le 4 février 2019 (l'affidavit de Di Salvo). L'affidavit de Di Salvo ne fournit aucun renseignement sur les activités commerciales de Deltrans, mais mentionne que Delmar fournit des services généraux d'expédition de fret, de courtage en douane, de transport commercial de marchandises et de logistique. M. Di Salvo déclare qu'il gère les activités internationales, y compris le fret maritime et aérien pour l'ensemble du Canada, et qu'il est personnellement au courant des faits énoncés dans son affidavit.

[4] Selon l'affidavit de Di Salvo, le 12 décembre 2016, B&W a présenté une demande de réservation à Delmar pour organiser le transport de la cargaison de Ningbo, en Chine, à Montréal, au Québec. Delmar, au nom de B&W et conformément à son mandat, a communiqué avec Deltrans pour organiser une partie du transport de la cargaison. Delmar a également communiqué avec IPE Logistics Inc. (IPE) pour fournir des services logistiques pour le transport

de la cargaison. IPE était chargée de retenir les services de Canchi Bon Trading Company Inc. (Canchi) pour organiser l'entreposage de la cargaison.

[5] Il n'est pas contesté que, le 12 janvier 2017, Delmar a délivré à B&W un préavis d'expédition l'informant de l'arrivée prochaine de son envoi. Une copie de ce document est jointe en tant que pièce à l'affidavit de Di Salvo, de même qu'à l'affidavit de M. Barry Schwartz, président et chef de la direction de B&W, souscrit le 25 février 2019 (l'affidavit de Schwartz) et déposé à l'appui du dossier de réponse de B&W à la requête de Deltrans. Selon l'affidavit de Di Salvo, conformément à sa procédure opérationnelle, c'est le système opérationnel de Delmar qui a produit le préavis. Ce document mentionne que Delmar informe le destinataire de l'arrivée prochaine de l'envoi, qu'il faut retenir que les dates indiquées sont représentatives de la date d'arrivée de l'équipement et qu'il faut [TRADUCTION] « prévoir de 48 à 72 heures pour le dépotage et la livraison (le cas échéant) ». L'affidavit énumère d'autres renseignements, y compris le port de chargement, à savoir Ningbo, en Chine; le navire, à savoir le COSCO FELIXSTOWE; le mode de transport, soit par voie maritime; le transporteur, soit la China Ocean Shipping Co (COSCO); la date de départ, soit le 12 janvier 2017; le point de déchargement, à savoir Prince-Rupert, en Colombie-Britannique, ainsi qu'une date d'arrivée prévue, soit le 21 janvier 2017; le port de destination, soit Montréal, au Québec, et une date d'arrivée prévue, soit le 31 janvier 2017.

[6] Il n'est pas non plus contesté que Deltrans a délivré le connaissement n° DMN31603961, indiquant à première vue qu'il s'agissait d'un transport combiné ou d'un transport de port à port, daté du 12 janvier 2017 (le connaissement), qui a été remis à B&W à la même date. Le

connaissance est un document de Deltrans et une pièce jointe aux affidavits de Di Salvo et de Schwartz. L'expéditeur est identifié comme étant Fuzhou; le consignataire comme étant [TRADUCTION] « à l'ordre de » B&W; la partie à aviser comme étant B&W; le champ [TRADUCTION] « Pour la livraison, veuillez communiquer avec » Delmar; le lieu de réception et le port de chargement comme étant celui de Ningbo, en Chine; le navire comme étant COSCO FELIXSTOW; le port de déchargement comme étant celui de Prince Rupert, en C.-B., au Canada; le lieu de livraison comme étant Montréal, au Canada; le type de déplacement comme étant CY/CY (parc à conteneurs à parc à conteneurs).

[7] Un avis automatisé par courriel du Système de gestion du fret de Delmar (le SGCD), intitulé [TRADUCTION] « Mise à jour du SGCD – récupération des conteneurs/de l'équipement du terminal, transfert à l'entrepôt d'attente – ID : 11762106 – FUZHOU HARVEST LAND INDUSTRY CO.LTD – 715.0 cartons – TCNU3297794 », a été envoyée par courriel à B&W le 5 février 2017. Cet avis est une pièce jointe aux affidavits de Di Salvo et de Schwartz. Sous le titre [TRADUCTION] « Information logistique », il est mentionné ce qui suit :

[TRADUCTION]

Circonstance : le conteneur/l'équipement récupéré du terminal, transfert à l'entrepôt d'attente

Date et heure : 2017-02-05, 14 h 56

Remarques : Cntr TCNU 3297794 Pcs CTN Lieu actuel de la marchandise : TRIAGE TASCH du CN, Montréal, PQ

[8] L'affidavit de Di Salvo mentionne que, le 6 février 2017, IPE a envoyé un courriel à Delmar pour l'informer que le conteneur TCNU 3297794 et son châssis avaient été volés à l'entrepôt de Canchi tôt ce matin-là. IPE a déclaré que Delmar avait 715 cartons dans le

conteneur et a demandé à Delmar de lui envoyer les factures commerciales pour couvrir les cartons, qui seraient ensuite transmises à Canchi pour les besoins de l'assurance. À la même date, Delmar a informé B&W par courriel que le conteneur avait été volé et que B&W devait en aviser sa compagnie d'assurance. Dans une lettre datée du 20 février 2017, qui est une pièce jointe à l'affidavit de Di Salvo, B&W a avisé Delmar qu'en raison du vol, elle avait avisé Delmar de ne pas expédier d'envois de B&W à l'entrepôt de Canchi pour des services logistiques tiers fournis pour B&W.

[9] Le 22 mars 2017, B&W a déposé sa déclaration *in personam* contre Deltrans, dans laquelle elle alléguait que la cargaison avait été perdue et n'avait jamais été livrée en raison de la rupture du contrat de transport par Deltrans et de la négligence de celle-ci. En outre, comme Deltrans a conclu un contrat avec des tiers, par exemple pour l'entrepôt intérieur, qui ont agi sans se soucier des conséquences et sachant que l'avarie ou la perte se produirait probablement, Deltrans n'a pas le droit d'invoquer des droits ou immunités ni des limitations de responsabilité auxquels elle pourrait autrement avoir droit aux termes du contrat de transport ou de la loi. B&W réclame des dommages-intérêts de 63 950 \$, plus les intérêts et les dépens. Deltrans a dûment produit une défense. Elle y prétend, entre autres, qu'elle a agi en tout temps comme transporteur contractant, qu'elle n'a jamais eu la cargaison en sa possession et qu'elle n'a pas retenu les services de Canchi.

[10] Deltrans a déposé la requête en cause le 6 février 2019.

[11] Un fait important est contesté dans la présente requête, à savoir quand et où le contrat de transport de Deltrans a pris fin. L'affidavit de Di Salvo mentionne que les services de Deltrans ont été retenus conformément aux modalités du connaissement, notamment que le type de déplacement soit un voyage de type « CY/CY ». Il n'est pas contesté que ce sigle signifie « parc à conteneurs à parc à conteneurs ». L'affidavit Di Salvo mentionne que, en ce qui concerne le connaissement, les parcs à conteneurs dont il est question sont la deuxième section du terminal à conteneurs Beilun de la Ningbo Zhoushan Port Co. Ltd, au port de Ningbo, en Chine (le parc de Ningbo), et la gare de triage Taschereau du CN, située sur le chemin du triage Taschereau de Montréal du Canadien National, à Saint-Laurent, au Québec (le triage du CN). Deltrans est d'avis que, lorsque la cargaison a été livrée en bon état au triage du CN, Deltrans avait respecté toutes ses obligations aux termes du connaissement, qui a par la suite été accompli.

[12] À l'inverse, l'affidavit de Schwartz mentionne que le ou vers le 12 janvier 2017, B&W a conclu un contrat avec Deltrans pour l'expédition de la cargaison de Ningbo, en Chine, à l'entrepôt de B&W situé au 170, boulevard Marcel-Laurenin, à Saint-Laurent, au Québec (l'entrepôt de B&W). Selon B&W, il était dans son intention et celle de Delmar que le connaissement exige que la cargaison soit livrée à l'entrepôt de B&W, comme c'était la coutume. Comme la cargaison a été volée à Canchi, un sous-traitant de Deltrans selon B&W, Deltrans serait responsable de la perte.

[13] À mon avis, la question de savoir quand et où le connaissement a été accompli est déterminante pour la présente requête.

Les questions en litige

[14] Bien que Deltrans formule les questions de façon quelque peu différente, elles peuvent à mon avis être résumées par les deux questions suivantes que soulève la présente requête :

- i. La demande de B&W doit-elle être radiée pour défaut de compétence? Dans la négative,
- ii. Doit-on accorder un jugement sommaire à Deltrans?

Les dispositions législatives applicables

i) *Règles des Cours fédérales* :

Radiation d'actes de procédure

221 (1) Requête en radiation – À tout moment, la Cour peut, sur requête, ordonner la radiation de tout ou partie d'un acte de procédure, avec ou sans autorisation de le modifier, au motif, selon le cas :

a) qu'il ne révèle aucune cause d'action ou de défense valable;

[...]

Elle peut aussi ordonner que l'action soit rejetée ou qu'un jugement soit enregistré en conséquence.

(2) Preuve – Aucune preuve n'est admissible dans le cadre d'une requête invoquant le motif visé à l'alinéa (1)a).

Jugement sommaire

214. Faits et éléments de preuve nécessaires – 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.

215 (1) Absence véritable de question litigieuse – 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

(2) Somme d'argent ou point de droit – Si la Cour est convaincue que la seule véritable question litigieuse est :

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;

b) un point de droit, elle peut statuer sur celui-ci et rendre un jugement sommaire en conséquence.

(3) Pouvoirs de la Cour – 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.

ii) *Loi sur les Cours fédérales, LRC 1985, c F-7 :*

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

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

[...]

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

Les positions des parties

Les observations de Deltrans

[15] Deltrans soutient que la déclaration de B&W devrait être radiée aux termes de l'alinéa 221(1)a), parce qu'il est évident et manifeste que la Cour fédérale n'a pas compétence pour entendre la demande de B&W.

[16] Se référant au critère à trois volets relatif à la compétence qu'a énoncé la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *ITO-In 'l Terminal Operators c Miida Electronics*, [1986] 1 RCS 752 (*ITO*), Deltrans soutient que l'article 22 de la *Loi sur les Cours fédérales*, qui constitue la principale source d'attribution de compétence conférée par la loi en droit maritime à la Cour fédérale, comme l'exige le premier volet du critère de l'arrêt *ITO*, n'accorde pas compétence à l'égard des pertes survenues pendant l'entreposage, après la conclusion du transport de marchandises. En l'espèce, le connaissement couvrait le transport de la cargaison du parc de Ningbo jusqu'au triage du CN. Le vol s'est produit après la fin du transport visé par le connaissement et ne découlait pas du connaissement. La perte a plutôt eu lieu alors que la cargaison était sous le contrôle de Canchi, une entreprise d'entreposage (*Matsuura Machinery Corporation c Melburn Truck Lines Ltd*, 1997 CanLII 4905 (CAF) (*Matsuura*); *Certains Souscripteurs à la Lloyd's et Soline Trading Ltd c Mediterranean Shipping Company SA*,

2017 CF 460 (*Mediterranean Shipping*); *Elroumi c Shenzhen Top China Imp & Exp Co Ltd, China*, 2018 CF 663 (*Elroumi*)).

[17] Subsidiairement, en ce qui concerne le jugement sommaire, Deltrans soutient qu'il y a deux motifs qui appuient son point de vue selon lequel il n'y a pas de véritable question litigieuse. Premièrement, elle s'est acquittée de toutes ses obligations aux termes du connaissement lorsqu'elle a livré la cargaison en bon état au triage du CN. Deuxièmement, la clause 5.1 du connaissement dégage Deltrans de toute responsabilité à l'égard d'une perte qui s'est produite en raison d'une circonstance qu'elle n'a pas pu éviter ou prévenir par l'exercice de la diligence raisonnable. Deltrans n'a pas pris de dispositions pour l'entreposage de la cargaison, car cela ne faisait pas partie de son mandat. Elle n'a pas retenu les services de Canchi. Elle n'était partie à aucun contrat d'entreposage avec Canchi et n'a pas participé au déchargement et à l'entreposage de la cargaison à l'entrepôt de Canchi. Par conséquent, on ne peut faire valoir que Deltrans a fait preuve de négligence dans la décision d'entreposer la cargaison ou de retenir les services de Canchi. De plus, comme Deltrans ne pouvait pas éviter ou empêcher la négligence de Canchi en faisant preuve de diligence raisonnable, elle peut s'appuyer sur la clause 5.1 du connaissement (*Boutique Jacob Inc c Pantainer Ltd*, 2006 CF 217, inf. pour d'autres motifs par 2008 CAF 85).

[18] Deltrans soutient que le jugement sommaire est la réparation appropriée, étant donné que les obligations et la responsabilité de Deltrans aux termes du connaissement peuvent être établies en fonction du dossier de preuve des parties. La présente affaire ne soulève aucune véritable question litigieuse, puisque, selon la preuve présentée, la demande de B&W n'a aucun

fondement juridique (*Hryniak c Mauldin*, [2014] 1 RCS 87 (*Hryniak*), au paragraphe 48; *Granville Shipping Co c Pegasus Lines Ltd SA*, [1996] 2 CF 853 (CF) (*Granville*), aux pages 4 et 5; *Manitoba c Canada*, 2015 CAF 57 (*Manitoba*), au paragraphe 11; *Canusa Systems Ltd c Canmar Ambassador (Le)* (1998), 146 FTR 314 (CF); *Kodak c Racine Terminal (Montreal) Ltd* (1990), 165 FTR 299; *Riva Stahl GmbH c Bergen Sea (Le)* (1999), 243 NR 183 (CAF); *Locher Evers International c Canada Garlic Distribution Inc*, 2008 CF 319; *Hapag-Lloyd Container Linie GmbH c Moo Transport & Commodities Inc*, 2009 CF 201).

La position de B&W

[19] B&W conteste le fait que le vol a eu lieu en dehors de la portée du connaissance. Elle soutient que le connaissance ne représente pas fidèlement la convention conclue entre les parties concernant le transport de la cargaison. B&W a plutôt conclu un contrat avec Deltrans [TRADUCTION] « et/ou avec Delmar » pour le transport de sa cargaison jusqu'à l'entrepôt de B&W et qu'il existe une pratique commerciale, une coutume et une compréhension bien établies à cet égard. De fait, s'il fallait accepter l'argument de Deltrans, cela signifierait que tout un segment du transport de la cargaison dont il n'a pas été tenu compte et qui n'a pas été attesté par un contrat de transport, soit le segment allant du triage du CN à l'entrepôt de B&W.

[20] En outre, l'affirmation de Deltrans selon laquelle ses obligations ont pris fin à l'arrivée de la cargaison au triage du CN repose en partie sur la prémisse d'une fausse distinction entre Deltrans et Delmar. Dans les faits, Deltrans et Delmar forment une seule et même entité, ou sont confondues, comme le confirment leurs actions. B&W soutient qu'il est loisible à la Cour

d'examiner la combinaison de la coutume et de l'usage de longue date entre Deltrans, Delmar et elle, ainsi que le comportement et les actions de Deltrans pour conclure que le connaissement prenait fin à l'entrepôt de B&W (William Tetley, *Marine Cargo Claims*, 4^e éd (Québec, 2008 : Éditions Yvon Blais), au chapitre 4, « Interpretation of Bills of Lading and Superseding Clauses », aux pages 177, 178, 186 et 192) (Tetley)).

[21] Quant à la compétence de la Cour, comme Deltrans était responsable du transport de la cargaison jusqu'à l'entrepôt de B&W, la Cour a compétence à l'égard de la demande. La perte s'est produite alors que la cargaison était sous les soins, la garde et le contrôle de Deltrans, aux termes d'un connaissement direct de transport combiné de Ningbo, en Chine, jusqu'à l'entrepôt de B&W. La perte a eu lieu pendant que la cargaison se trouvait à l'entrepôt du sous-traitant de Deltrans, Canchi. Avant le vol, B&W ne savait pas que les services de Canchi avaient été retenus. En outre, Deltrans ne peut pas faire valoir que son connaissement ne s'applique pas et invoquer en même temps ses modalités pour justifier sa demande : soit le connaissement s'applique, soit il ne s'applique pas. Et si la clause 5.1(P) s'applique, elle ne dégage pas Deltrans de toute responsabilité puisque, Canchi est son sous-traitant. B&W fait remarquer que la clause 6.4 du connaissement empêche Deltrans de prendre toute mesure contre Canchi directement.

[22] Étant donné que la cargaison a été perdue en transit aux termes d'un connaissement direct, la Cour fédérale a compétence en vertu de l'alinéa 22(2)f) de la *Loi sur les Cours fédérales (Matsuura)*. De plus, la clause 29 du connaissement, celle portant sur le droit et la compétence, stipule que les différends découlant du connaissement doivent être renvoyés à la

compétence exclusive de la Cour fédérale du Canada. B&W était ainsi tenue d'introduire une instance devant la Cour.

[23] B&W soutient que Deltrans ne s'est pas acquittée du fardeau qui lui incombait de prouver que l'action de B&W ne soulevait pas de véritable question litigieuse, puisqu'elle n'a pas établi que l'affaire était boiteuse au point où son examen à l'instruction n'était pas justifié (*The Source Enterprises Ltd c Canada (Sécurité publique et Protection civile)*, 2012 CF 966 (*The Source*)).

La question préliminaire

[24] À la réception du dossier de réponse de B&W, Deltrans a cherché à déposer un affidavit en réplique à l'affidavit de M^e Philip Louis du cabinet Faguy & Co, avocat de Deltrans (l'affidavit de Louis). Cet affidavit mentionne que M. Louis a effectué une recherche dans le Registre des entreprises du Québec et que Delmar est une société constituée sous le régime de la *Loi sur les compagnies*, RLRQ, c C-38, portant le numéro d'entreprise 1140128670, mais que Deltrans n'est pas une entreprise enregistrée au Québec, joignant en pièce jointe les résultats de recherche obtenus à cet égard. M^e Louis déclare que Deltrans est une société constituée sous le régime du *Companies Act of Barbados*, portant le numéro de société 27448, et joint en pièce jointe un certificat de constitution qui en fait foi.

[25] Lorsque Deltrans a comparu devant moi, elle a soutenu que l'affidavit en réplique devrait être admis, parce que, dans les observations écrites de B&W en réponse à la requête de Deltrans, B&W affirme, pour la première fois, que Deltrans et Delmar forment [TRADUCTION] « une seule

et même entité ». Ses actes de procédure ne contiennent pas cette allégation non corroborée. Bien que Delmar soit d'avis que, en fin de compte, cette question importe peu, l'admission de l'affidavit de Louis en preuve sert à empêcher la Cour d'être induite en erreur quant au statut juridique de Delmar et de Deltrans.

[26] Pour sa part, B&W s'oppose à l'admission de l'affidavit de Louis, bien qu'il puisse être pertinent, au motif que les Règles ne permettent pas les affidavits en réplique.

[27] Je fais remarquer que, dans ses observations écrites, B&W prétend que l'affirmation de Deltrans selon laquelle ses obligations aux termes du connaissement ont été remplies par l'arrivée de la cargaison au triage du CN repose en partie [TRADUCTION] « sur la prémisse d'une fausse distinction entre elle-même et Delmar » et que, [TRADUCTION] « [e]n réalité, la défenderesse [Deltrans] et Delmar forment une seule et même entité » et que les deux entités ont agi de façon à confirmer la position de B&W selon laquelle [TRADUCTION] « les deux entités sont confondues ». B&W fait cette prétention en se fondant sur les actions prises par Delmar. À cet égard, l'affidavit de Schwartz mentionne que, le 21 février 2017, les avocats de B&W ont envoyé une mise en demeure à Deltrans, aux soins de Delmar; le 23 février 2017, Delmar a répondu à la mise en demeure de B&W sans aucune allusion ni mention du fait que Deltrans et Delmar étaient deux entités distinctes; puis, lorsque B&W a introduit une instance contre Deltrans devant la Cour fédérale du Canada, la déclaration a été signifiée à l'établissement de Delmar, situé au 10636, chemin de la Côte-de-Liesse, à Lachine, au Québec. Dans ses observations écrites, B&W ajoute que l'affidavit de documents de Deltrans a été souscrit et signé par M. Di Salvo de Delmar et qu'il était également un représentant nommé par Deltrans à

l'interrogatoire préalable tenu dans le cadre de la présente action, mais n'a pas affirmé qu'il occupait un poste [TRADUCTION] « au sein de l'entreprise de la défenderesse Deltrans ni n'a fait allusion au fait qu'il avait été nommé expressément par Deltrans ». En outre, toutes les communications relatives au contrat de transport de la cargaison provenaient de Delmar, ce qui, selon B&W, renforce sa position selon laquelle Deltrans et Delmar ne sont pas des entités distinctes.

[28] B&W a raison de dire que les Règles ne prévoient pas expressément le dépôt d'affidavits en réplique aux requêtes. Toutefois, dans l'arrêt *Amgen Canada Inc c Apotex Inc*, 2016 CAF 121 (*Amgen*), la Cour d'appel fédérale s'est penchée sur la question de savoir si elle avait compétence pour permettre le dépôt d'une preuve en réplique dans le contexte d'une requête écrite présentée en vertu de l'article 369 des Règles, qui ne prévoit pas non plus le dépôt d'une preuve en réplique. La Cour d'appel a conclu que, bien que les Règles soient muettes sur la question, la compétence de la Cour découle des articles 55, 3, 4 et de la plénitude de compétence de la Cour fédérale. En outre, on pourrait également faire une analogie avec l'article 312 des Règles et la jurisprudence qui en découle quant à l'admission d'affidavits complémentaires dans les demandes. Dans l'arrêt *Amgen*, la Cour d'appel fédérale a conclu que le dépôt d'une preuve en réplique dans le cadre d'une requête ne serait autorisé que dans des circonstances inhabituelles, où des considérations d'équité procédurale et le besoin de rendre une décision appropriée l'exigent.

[29] L'admission de l'affidavit de Louis en preuve soulève des considérations semblables à celles que la Cour d'appel a relevées dans l'arrêt *Amgen*. La question dont traite cette preuve, à

savoir le statut juridique de Deltrans et de Delmar, est nouvelle et a acquis une importance que Deltrans n'aurait pas raisonnablement pu prévoir lorsqu'elle a déposé son dossier de requête initial. En outre, si la Cour refusait le dépôt de la preuve, la requête en radiation pourrait être tranchée de façon erronée, ou cela imposerait aux parties les frais d'un procès inutile sur le fond, ce qui, dans les deux cas, entraînerait une injustice. De plus, à mon avis, étant donné la nature de la preuve et son contenu limité, le fait d'admettre l'affidavit en réplique n'entraînera pas d'iniquité procédurale ou de préjudice à l'égard de B&W.

[30] Étant donné l'affirmation de B&W selon laquelle Deltrans et Delmar forment [TRADUCTION] « une seule et même entité » et la proposition selon laquelle cela sert à appuyer la compétence de la Cour à l'égard de la demande de B&W contre Deltrans, sans que ce soit mentionné dans la déclaration, et étant donné que l'acte de procédure ne désigne pas Delmar comme défenderesse, j'admettrai l'affidavit de Louis. Bien que l'affirmation de B&W soit fondée sur les actions de Delmar et de Deltrans, l'affidavit de Louis est important, puisqu'il établit, d'après la documentation des dossiers publics, que Delmar et Deltrans sont en fait des entités juridiques distinctes.

Analyse

Première question : la demande de B&W doit-elle être radiée pour défaut de compétence?

[31] Le critère applicable pour radier un acte de procédure en vertu de l'article 221 des Règles consiste à déterminer s'il est évident et manifeste que l'action ne révèle aucune cause d'action valable. Autrement dit, dans l'hypothèse où les faits énoncés dans la déclaration sont tenus pour

avérés, est-il évident et manifeste que la déclaration de la demanderesse ne révèle aucune cause d'action valable? S'il y a une possibilité que la demanderesse obtienne gain de cause, alors la demanderesse ne devrait pas être [TRADUCTION] « privée d'un jugement » (*Hunt c Carey Canada Inc*, [1990] 2 RCS 959, à la page 973; *R c Imperial Tobacco Ltée*, 2011 CSC 42 (CanLII), au paragraphe 17).

[32] Le critère du caractère évident et manifeste s'applique aussi lorsqu'une absence de compétence constitue le fondement de la requête en radiation (*Hodgson c Bande indienne d'Ermineskin n° 942* (2000), 180 FTR 285, conf. par (2000), 267 NR 143 (CAF) (*Hodgson CAF*), autorisation de pourvoi refusée : [2001] CSCR n° 67 (QL) (*Hodgson CF*); *Kona Concept Inc c Guimond Boats Ltd*, 2005 CF 214, au paragraphe 13; *Windsor (City) c Canadian Transit Co*, 2016 CSC 54, au paragraphe 24 (*Windsor City*); *Apotex Inc c Ambrose*, 2017 CF 487, aux paragraphes 36 à 39 (*Apotex Inc*); *General MPP Carriers Ltd c SCL Bern AG*, 2014 CF 571, au paragraphe 33). La partie qui sollicite la radiation d'actes de procédure doit s'acquitter d'un lourd fardeau de preuve (*Apotex Inc c Syntex Pharmaceuticals International Ltd* (2005), 44 CPR (4th) 23 (CF), au paragraphe 31).

[33] Toutefois, une requête en radiation au titre de l'alinéa 221(1)a), présentée au motif que la Cour n'a pas compétence, a été jugée différente d'autres requêtes en radiation, en ce sens que des éléments de preuve peuvent être présentés à l'appui du manque allégué de compétence, tandis que, dans d'autres cas, un demandeur doit accepter tout ce qui est plaidé comme étant vrai (*Hodgson*, au paragraphe 10; *MIL Davie Inc c Société d'Exploitation et de Développement d'Hibernia Ltée* (1998), 226 NR 369 (CAF) (*MIL Davie*)). Lorsque la compétence du tribunal est

contestée, la Cour doit être convaincue que des faits attributifs de compétence ou des allégations de tels faits étayent une attribution de compétence. L'existence des faits attributifs de compétence requis pourra habituellement être établie à partir des actes de procédure et des affidavits déposés à l'appui de la requête en radiation ou en réponse à celle-ci (*MIL Davie Inc; Trawlercat Marine Inc c Folden*, [2002] ACF n° 1601, au paragraphe 17 (1^{re} inst).

[34] À titre préliminaire, je note que B&W fait référence à la clause 29 du connaissance, la clause de droit et de compétence, qui exige que toute demande découlant du connaissance soit examinée par la Cour fédérale. Toutefois, les parties ne peuvent pas, par entente, conférer à la Cour une compétence qu'elle n'a pas autrement (*Saskatchewan (Procureur général c Première Nation de Pasqua*, 2016 CAF 133, au paragraphe 85). Par conséquent, l'existence de la clause 29 ne sert pas à établir la compétence.

[35] Au contraire, et comme il a déjà été mentionné, dans l'arrêt *ITO*, la Cour suprême du Canada a établi un critère à trois volets pour appuyer une conclusion selon laquelle la Cour fédérale a compétence (*ITO*, à la page 766; l'arrêt *Windsor City*, au paragraphe 34):

1. Il doit y avoir attribution de compétence par une loi du Parlement fédéral.
2. Il doit exister un ensemble de règles de droit fédérales qui soit essentiel à la solution du litige et constitue le fondement de l'attribution légale de compétence.
3. La loi invoquée dans l'affaire doit être « une loi du Canada » au sens où cette expression est employée à l'art. 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

[36] En l'espèce, Deltrans conteste la compétence en se fondant sur le premier volet du critère tripartite. Plus précisément, elle soutient qu'il est évident et manifeste que la Cour fédérale n'a pas compétence pour entendre la demande de B&W, parce qu'il n'y a pas d'attribution de compétence prévue par la loi.

[37] La première étape de l'analyse relative à la compétence consiste à déterminer la nature ou le caractère essentiel de la demande (*Windsor City*, au paragraphe 25; *Apotex Inc*, au paragraphe 47). La Cour suprême l'a exprimé ainsi dans l'arrêt *Windsor City* :

[26] Il faut dégager la nature essentielle de la demande selon « une appréciation réaliste du résultat concret visé par le demandeur » (*Canada c. Domtar Inc.*, 2009 CAF 218, par. 28 (CanLII), la juge Sharlow). La « déclaration [du demandeur] ne doit pas être prise au pied de la lettre » (*Roitman c. Canada*, 2006 CAF 266, par. 16 (CanLII), le juge Décary). Le tribunal doit plutôt « aller au-delà des termes employés, des faits allégués et de la réparation demandée, et il doit s'assurer que la déclaration ne constitue pas une tentative déguisée visant à obtenir devant la Cour fédérale un résultat qui ne peut par ailleurs pas être obtenu de cette cour » (*ibid.*, voir aussi *Canadian Pacific Railway c. R.*, 2013 CF 161, [2014] 1 C.T.C. 223, par. 36; *Verdicchio c. Canada*, 2010 CF 117, par. 24 (CanLII)).

[27] Par ailleurs, de véritables choix stratégiques ne devraient pas être dénigrés sous prétexte qu'ils constituent d'astucieux arguments. La question consiste à se demander si la cour a compétence à l'égard de la demande précise que le demandeur a choisi d'introduire, et non pas à l'égard d'une demande similaire que, de l'avis du défendeur, le demandeur aurait plutôt dû présenter, pour une raison ou une autre.

[38] La Cour a interprété ces propos comme voulant dire qu'elle doit déterminer les faits importants nécessaires pour examiner la question de savoir si la demande relève de la compétence conférée par la loi et énoncée dans le premier volet du critère de l'arrêt *ITO* (*Apotex Inc*, au paragraphe 48). En l'espèce, la déclaration est de nature sommaire. Comme il est

décrit dans la déclaration, la nature essentielle de demande de B&W est que Deltrans était le transporteur de la cargaison et qu'elle n'a pas respecté ses obligations contractuelles aux termes du connaissement, le contrat de transport, parce qu'elle n'a pas livré la cargaison. En outre, Deltrans a confié des contrats de sous-traitance à des tiers, comme l'exploitant de l'entrepôt intérieur, qui ont agi sans se soucier des conséquences et sachant que l'avarie ou la perte était susceptible de se produire, empêchant Deltrans d'invoquer les droits, exonérations ou limitations de responsabilité auxquels elle aurait autrement eu droit aux termes du contrat de transport ou de la common law. Deltrans a également fait preuve de négligence, de faute lourde et d'insouciance, en sachant que des dommages seraient probablement causés par la perte et qu'elle est donc responsable envers B&W, en matière délictuelle, pour le paiement des dommages-intérêts.

[39] Essentiellement, B&W intente une action devant la Cour en se fondant sur son allégation de violation par Deltrans du connaissement, qui, selon elle, est le contrat de transport applicable. En réponse à la requête en radiation de Deltrans, B&W s'appuie sur l'alinéa 22(2)f) de la *Loi sur les Cours fédérales* comme fondement législatif attribuant compétence de la Cour. Cet article prévoit que, sans préjudice de la portée générale du paragraphe 22(1), la Cour fédérale a compétence dans le cas d'une demande d'indemnisation, fondée sur une convention relative au transport par navire de marchandises couvertes par un connaissement direct ou devant en faire l'objet, pour la perte ou l'avarie de marchandises en cours de route.

[40] À cet égard, je fais remarquer que la Cour a conclu que la jurisprudence établissait que sa compétence pour entendre les demandes contre les transporteurs maritimes s'étendait au-delà du transport maritime, lorsque les marchandises poursuivaient leur route après leur déchargement

aux termes d'un connaissance direct. « Autrement dit, une demande relève de l'alinéa 22(2)f) de la Loi quand elle est présentée en application d'une convention de connaissance direct » (*Eloumi*, au paragraphe 11).

[41] En l'espèce, Deltrans ne conteste pas le fait que son connaissance est un connaissance direct, puisqu'il englobe le transport maritime et ferroviaire. Elle est plutôt d'avis que la Cour n'a pas compétence, parce que les obligations contractuelles de Deltrans aux termes du connaissance ont pris fin lorsque Deltrans a livré en toute sécurité la cargaison au triage du CN. Par conséquent, comme les obligations de Deltrans aux termes du connaissance ont été remplies avant le vol de la cargaison à l'entrepôt de Canchi, la demande de B&W n'est pas présentée aux termes du connaissance direct, pas plus qu'elle n'en découle, et la Cour n'a pas de compétence conférée par la loi aux termes de l'alinéa 22(2)f) ou autrement. À l'inverse, B&W est d'avis que la livraison de la cargaison à l'entrepôt de B&W devait se faire en toute sécurité, ce qui ne s'est pas produit. La Cour a donc compétence.

[42] La déclaration de B&W mentionne que Deltrans était, pendant toute la période pertinente, le transporteur de la cargaison; que le connaissance direct de Deltrans exigeait le transport et la livraison de la cargaison en bon état à B&W [TRADUCTION] « au port de Prince Rupert, en Colombie-Britannique, au Canada, ayant comme destination finale Montréal, au Québec (Canada) »; que la perte de B&W résulte directement de l'omission de Deltrans de ne pas avoir chargé, arrimé, manutentionné, transporté, pris soin, déchargé et livré la cargaison de B&W en bon état; Deltrans viole ainsi ses obligations contractuelles et est responsable envers B&W pour le plein montant de ses dommages. Il convient toutefois de faire remarquer que B&W ne prétend

pas dans sa déclaration que le connaissement exigeait, ou qu'il était dans l'intention des parties, que la cargaison soit livrée à l'entrepôt de B&W aux termes du connaissement. L'acte de procédure n'offre aucun fait ni aucun fait allégué à l'appui de la compétence de la Cour en fonction du lieu de livraison aux termes du connaissement ou de l'alinéa 22(2)f).

[43] Dans sa réponse à la requête de Deltrans, B&W s'appuie sur l'affidavit de Schwartz, dans lequel il y est déclaré, entre autres choses, ce qui suit :

- B&W a conclu un contrat avec Deltrans pour le transport de la cargaison jusqu'à l'entrepôt de B&W;
- Deltrans a délivré le connaissement;
- Il y a une pratique bien établie entre B&W et Deltrans [TRADUCTION] « (et/ou Delmar) » que B&W engage Deltrans pour le transport de ses marchandises jusqu'à l'entrepôt de B&W. Au cours des 20 dernières années, B&W a traité avec Deltrans [TRADUCTION] « et/ou Delmar » plus d'une centaine de fois, où B&W a retenu les services de Deltrans pour le transport de ses diverses cargaisons ayant pour lieu de livraison l'entrepôt de B&W;
- Aucune entité autre que Deltrans [TRADUCTION] « et/ou Delmar » n'a été engagée par B&W pour s'occuper du voyage à partir de Ningbo, en Chine, jusqu'à l'entrepôt de B&W, et il n'existe aucun autre document de transport entre B&W et Deltrans concernant le transport de la cargaison du triage du CN à l'entrepôt de B&W;
- Avant d'être avisée de la perte, B&W n'a jamais été mise au courant que Deltrans utilisait les services de l'entrepôt de Canchi pour entreposer de la cargaison en transit vers sa destination finale.
- Deltrans et Delmar ont adopté une ligne de conduite qui démontre qu'ils forment en fait une seule entité.

[44] À l'inverse, dans l'affidavit de Di Salvo, il est déclaré que B&W a présenté une référence de réservation à Delmar pour qu'elle organise le transport de la cargaison de Ningbo, en Chine, à Montréal, au Québec. Je remarque qu'aucune des parties à la présente requête n'a fourni une

copie de cette demande de réservation. Dans l'exposé des faits de ses observations écrites, Deltrans déclare que, le 12 décembre 2016, B&W a conclu un contrat avec Delmar pour organiser le transport de la cargaison de Ningbo, en Chine, jusqu'à l'entrepôt de B&W. À l'appui de cette affirmation, il est fait référence à des parties d'un interrogatoire préalable de M. Schwartz mené dans le cadre de la présente action, lesquelles sont incluses dans le dossier de requête de Deltrans. M. Schwartz y déclare que B&W a communiqué avec Delmar pour organiser la réservation de l'expédition; tous les courriels ont été échangés avec Delmar; bien qu'il n'y ait pas eu de contrat-cadre entre Delmar et B&W, B&W avait retenu les services de Delmar plus d'une centaine de fois, ce qui était habituellement fait par un courriel de B&W à Delmar, où elle faisait une demande de réservation. M. Schwartz décrit sa compréhension de la façon dont la cargaison serait transportée de Prince-Rupert à l'entrepôt de B&W, à savoir que le conteneur serait déchargé à ce port, qu'il serait transporté par train jusqu'au terminal de Montréal, où il serait ramassé et transporté jusqu'à un entrepôt, où le conteneur ferait l'objet d'un dépotage (en l'occurrence, la cargaison de B&W ne composait qu'environ 47 p. 100 du contenu du conteneur), et que la cargaison serait ensuite mise sur des palettes et livrée par camion à l'entrepôt de B&W. M. Schwartz déclare qu'il était au courant de la logistique, mais qu'il ne savait pas qui exécutait les différentes tâches.

[45] D'après l'affidavit de Di Salvo, il est clair que, conformément à la demande de réservation faite entre B&W et Delmar, la destination ultime de la cargaison était l'entrepôt de B&W. Toutefois, il est aussi déclaré dans cet affidavit que Delmar a communiqué avec Deltrans [TRADUCTION] « pour organiser une partie du transport de la cargaison », que Delmar a communiqué avec IPE pour fournir des services de logistique et que c'est IPE qui était chargée

de retenir les services de Canchi. Il est déclaré dans l'affidavit de Di Salvo que Deltrans n'a pas pris de dispositions pour l'entreposage de la cargaison, qu'elle n'a pas retenu les services de Canchi, qu'elle n'était partie à aucun contrat d'entreposage avec Canchi, qu'elle n'a pas participé au déchargement ni à l'entreposage de la cargaison à l'entrepôt de Canchi et que la cargaison n'a jamais été sous la garde, le soin et le contrôle de Delmar.

[46] Je suis consciente que, dans le cadre d'une requête en radiation fondée sur une absence de compétence sous le régime du paragraphe 221(1) des Règles, la prudence est de mise lorsqu'il s'agit de tirer des conclusions de fait en présence d'éléments de preuve pertinents et contradictoires. Dans la présente affaire, à mon avis, il est toutefois déterminant, au bout du compte, que le connaissement mentionne à première vue le lieu de livraison comme étant à Montréal, au Québec, et le type de livraison comme étant parc à conteneurs à parc à conteneurs, que la déclaration même n'affirme pas que le connaissement exigeait, ou qu'il était de l'intention des parties, aux termes du connaissement délivré par Deltrans, que la cargaison soit livrée à l'entrepôt de B&W.

[47] À cet égard, dans ses observations, B&W prétend que le connaissement est [TRADUCTION] « déficient », ce qui, à mon avis, constitue une reconnaissance du fait que le lieu de livraison de la cargaison n'est pas indiqué sur le connaissement comme étant l'entrepôt de B&W. Compte tenu de ce fait, B&W invite plutôt la Cour à accepter son observation selon laquelle Deltrans et Delmar forment [TRADUCTION] « une seule et même entité » et qu'il était dans l'intention des parties que la cargaison soit livrée à l'entrepôt de B&W, étant donné qu'il

s'agissait du cours précédent des activités entre les parties. Se fondant sur cela, B&W soutient qu'il est loisible à la Cour de déclarer que le connaissement prenait fin à l'entrepôt de B&W.

[48] Je tiens d'abord à souligner que B&W n'explique pas ce qu'elle considère être l'incidence juridique découlant de son affirmation selon laquelle Delmar et Deltrans forment une seule entité. Dans la mesure où B&W laisse entendre que les deux sociétés forment la même entité juridique, l'affidavit de Louis fournit la preuve du contraire. Ainsi, toute proposition selon laquelle tous les arrangements de transport de la cargaison pris par Delmar seraient attribuables à Deltrans (comme l'entreposage chez Canchi) et que Deltrans serait donc légalement responsable de la perte n'est appuyée par aucun élément de preuve. Autrement dit, B&W n'offre aucune théorie ni aucun fondement juridique étayant la proposition selon laquelle, comme Deltrans et Delmar forment « une seule et même entité », la Cour peut considérer tout contrat conclu par Delmar avec des tiers comme étant des contrats aussi conclus par Deltrans. Quoiqu'il en soit, le transport de la cargaison au-delà du trajet parc à conteneurs à parc à conteneurs n'est pas envisagé par le connaissement et ne rend donc pas la Cour compétente au titre de l'alinéa 22(2)f). De même, la preuve dont je dispose indique que toutes les relations d'affaires de B&W étaient avec Delmar. Dans la mesure où B&W laisse entendre que les modalités du connaissement ne sont pas celles qui ont été convenues avec Delmar, il s'agit d'une question entre Delmar, qui n'est pas partie à la présente action, et B&W, et d'un différend concernant la portée qui avait été envisagée pour le connaissement. Encore une fois, cela ne relève pas du champ d'application de l'alinéa 22(2)f). En outre, dans l'affidavit de Schwartz, il est affirmé qu'il s'agit d'une pratique bien établie entre B&W et Deltrans [TRADUCTION] « et/ou Delmar » selon laquelle le transport des marchandises de B&W serait effectué jusqu'à l'entrepôt de B&W.

Quoi qu'il en soit, cela ne signifie pas nécessairement que ce transport serait conforme aux modalités des connaissances applicables, par opposition à d'autres dispositions prises par Delmar pour le transport après la livraison du fret à un parc à conteneurs. Il convient de noter à cet égard que, le 20 février 2017, après le vol, B&W a avisé Delmar que, par suite du vol de la cargaison de B&W, alors qu'elle était sous la garde de Canchi, Delmar ne devait pas expédier aucun des envois de B&W à l'entrepôt de Canchi pour quelques services de logistique que ce soit fournis par un tiers pour B&W. Cet avis semble reconnaître que c'est Delmar qui prenait de telles dispositions. L'affidavit de Schwartz n'a pas non plus fourni de copies de connaissances antérieurs en tant que pièces.

[49] Je reconnais que ne ressort pas clairement des actes de procédure et des affidavits la nature de la relation d'affaires ou de toute autre relation entre Deltrans et Delmar. Toutefois, B&W n'a pas ajouté Delmar à titre de défenderesse, elle n'a invoqué aucun motif pour lequel Deltrans pourrait être tenue légalement responsable d'actes ou d'omissions de la part de Delmar, et elle n'a pas non plus laissé entendre qu'il s'agissait d'une circonstance où la Cour devrait percer le voile de la personnalité morale. Et, devant la présente requête en radiation, B&W n'a pas demandé l'autorisation de modifier sa déclaration, et la preuve présentée ne démontre pas non plus que l'autorisation serait justifiée.

[50] En outre, le fait qu'un transporteur maritime soit responsable de tout un segment visé par un connaissance n'étend pas la compétence de la Cour à entendre des demandes contre des parties à d'autres contrats de transport, comme les transporteurs ferroviaires et terrestres (*Elroumi*, au paragraphe 14). En l'espèce, l'essence de la demande de B&W, telle qu'elle est

alléguée dans sa déclaration, est le manquement au connaissance par Deltrans. Toutefois, à sa face même, le lieu de livraison est Montréal et le type de déplacement est de parc à conteneurs à parc à conteneurs. Rien dans la preuve dont je dispose ne donne à penser qu'un parc à conteneurs de livraison, autre que le triage du CN, était envisagé par Deltrans ou B&W. Ainsi, le connaissance direct était accompli lorsque la cargaison a été livrée en bon état au triage du CN. À mon avis, en l'absence d'ambiguïté dans les modalités du connaissance, il n'est pas nécessaire de recourir aux principes d'interprétation proposés par B&W, y compris que le connaissance doit être interprété strictement à l'encontre du transporteur et conformément à une pratique antérieure de longue date entre les parties (Tetley, à la page 176). Et, même si ce dernier principe s'appliquait, la coutume ne saurait être incompatible avec le connaissance (Tetley, à la page 191).

[51] Bien que B&W n'ait pas soulevé cet argument, il ne s'agit pas non plus d'une situation factuelle comme celle de l'arrêt *ITO*. Dans cette affaire, Mitsui O.S.K. Lines Ltd (Mitsui) a transporté des calculatrices par mer du Japon à Montréal pour Miida Electronics Inc. Mitsui a pris des dispositions pour que les marchandises à leur arrivée soient ramassées et entreposées au port à court terme par ITO, une compagnie de manutention et d'acconage. Des cartons de calculatrices ont été volés alors qu'ils étaient dans le hangar d'ITO. Le connaissance contenait une clause Himalaya aux termes de laquelle Mitsui a cherché à étendre la limitation de responsabilité à ceux qu'elle employait dans l'exécution du contrat de transport, ce qui comprenait expressément les compagnies de manutention. La Cour suprême du Canada était saisie de la question de la compétence de la Cour fédérale et de l'effet de la clause Himalaya. La Cour suprême a conclu que l'entreposage accessoire par le transporteur lui-même, ou par un tiers

lié par contrat avec le transporteur, était une affaire d'intérêt maritime en raison du rapport étroit existant en pratique entre le transit et l'exécution du contrat. Par conséquent, il était également possible de conclure que la manutention et l'entreposage accessoire, avant la livraison et pendant que la marchandise reste sous la garde d'un acconier dans la zone portuaire, étaient suffisamment liés au contrat de transport maritime pour constituer une affaire maritime qui relevait du droit maritime canadien. Ce n'est pas le cas en l'espèce.

[52] Les faits en l'espèce, plutôt, ressemblent plus à l'arrêt *Matsuura*. Dans cette affaire, un transporteur maritime, Nippon Yusen Kaisha Line (NYK), a accepté de transporter de la cargaison, aux termes d'un connaissement direct, du Japon à Toronto. La cargaison a été transportée par navire du Japon au New Jersey et, de là, conformément à une entente entre NYK et une entreprise de camionnage, les conteneurs ont été transportés par camion au terminal de NYK à Mississauga, toutes les parties ayant convenu qu'il s'agissait là de la destination de Toronto mentionnée dans le connaissement. Par la suite, à la demande du destinataire de la cargaison, l'entreprise de camionnage a transporté la cargaison à Oakville, où l'on s'est rendu compte qu'elle était endommagée. L'expéditeur et le destinataire de la cargaison ont intenté une action contre NYK et l'entreprise de camionnage, NYK a signifié un avis de mise en cause à l'entreprise de camionnage. La Cour d'appel fédérale a conclu qu'il était évident que la Cour avait compétence sur les réclamations des demandeurs contre NYK, aux termes de l'alinéa 22(2)f) de la *Loi sur les cours fédérales*. La question dont elle était saisie était de savoir si la Cour avait également compétence à l'égard des demandes d'indemnisation des demandeurs et de NYK contre l'entreprise de camionnage. La Cour d'appel fédérale a conclu que les seules demandes auxquelles fait référence l'alinéa 22(2)f) sont celles fondées sur une convention

relative au transport par navire de marchandises couvertes par un connaissance direct et que les demandes provenant des propriétaires de la cargaison contre NYK, en tant que transporteur maritime, étaient fondées sur une telle convention. Cependant, on ne pouvait pas en dire autant des demandes déposées contre l'entreprise de camionnage. Cette conclusion semble avoir été tirée malgré le fait que la première partie du transport par camion était couverte par le connaissance.

[53] Je souligne également la décision de la Cour dans la décision *Mediterranean Shipping*. Dans cette affaire, le transporteur maritime, MSC, a accepté de transporter la cargaison par mer, aux termes d'un connaissance, jusqu'au port de Montréal. Le conteneur a été livré à ce port, où il a été récupéré par une entreprise de camionnage non autorisée. Il n'a jamais été livré à son propriétaire légitime. La demanderesse a poursuivi MSC à titre de transporteur. MSC a adopté la position selon laquelle le contrat de transport a pris fin lorsqu'elle a livré la cargaison au terminal de Montréal, mais elle a néanmoins intenté une action par voie de mise en cause contre l'entreprise de camionnage pour demander une indemnisation dans le cas où un jugement serait prononcé contre elle. La Cour a conclu qu'elle n'avait pas compétence sur la demande d'indemnisation, que le contrat de transport ait pris fin ou non, parce qu'aucun contrat entre l'entreprise de camionnage et MSC ou les demandeurs n'avait été allégué. La demande de MSC n'était pas fondée sur l'exécution d'un contrat de transport de marchandises par mer ni sur les fonctions et les responsabilités de l'exploitant d'un terminal maritime. La Cour a conclu qu'une demande d'indemnisation directe par les demandeurs ou la mise en cause pour indemnisation par MSC ne pouvait être fondée que sur la responsabilité délictuelle ou extracontractuelle, une telle responsabilité découlant du rôle de l'entreprise de camionnage agissant au profit des voleurs

pour ramasser la cargaison ou encore à titre de voleuse agissant de son propre chef pour dérober la cargaison dans le terminal. Ce genre de cause d'action n'avait rien à voir avec le droit maritime canadien. La Cour a également interprété l'arrêt *Matsuura* comme appuyant la proposition selon laquelle le transport effectué par un transporteur terrestre, même s'il est sous contrat avec un transporteur maritime, et même si le segment du transport accompli par le transporteur terrestre fait partie d'un mouvement continu, n'est pas si intégralement lié aux affaires maritimes qu'il relève du droit maritime canadien au sein de la compétence législative fédérale, et elle a conclu que l'affaire ressemblait beaucoup plus aux faits dans *Matsuura*, *Sio Export Trading Co c Le « Dart Europe »*, [1984] 1 CF 256, et *Marley Co c Cast North America (1983) Inc*, [1995] ACF n° 489, qu'à la situation dans *ITO*.

[54] En conclusion, dans ces circonstances et d'après les actes de procédure et la preuve par affidavit dont je dispose, il est évident et manifeste, à mon avis, que la Cour n'a pas compétence sur la demande, comme elle est formulée, aux termes de l'alinéa 22(2)f) de la *Loi sur les Cours fédérales*, puisque la perte de la cargaison s'est produite après sa livraison sécuritaire au triage du CN; autrement dit, après l'exécution des obligations de Deltrans aux termes du connaissement. Et, bien que B&W plaide également la négligence de Deltrans, il ne s'agit que d'un simple argument. Sans plus, il ne peut pas autrement justifier la compétence de la Cour.

Deuxième question : la Cour doit-elle accorder un jugement sommaire?

[55] Étant donné ma conclusion selon laquelle la Cour n'a pas compétence, je n'ai pas à aborder cette question. Toutefois, même si je me trompais sur ce point, je conclus qu'il n'y aurait pas de véritable question litigieuse.

[56] Le paragraphe 215(1) des Règles prescrit que, 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. Aux termes de l'alinéa 215(2)b) des Règles, si la Cour est convaincue que la seule véritable question litigieuse est un point de droit, elle peut statuer sur celui-ci et rendre un jugement sommaire.

[57] Dans l'arrêt *Manitoba c Canada*, 2015 CAF 57, la Cour d'appel fédérale a analysé l'article 215 des Règles et, citant l'arrêt *Burns Bog Conservation Society c Canada*, 2014 CAF 170, elle a conclu qu'il n'y avait pas de véritable question s'il n'y avait pas de fondement juridique à la demande compte tenu du droit ou de la preuve invoquée. La Cour d'appel a conclu que cela concordait avec l'arrêt *Hryniak c Mauldin*, 2014 CSC 7, de la Cour suprême du Canada, qui a jugé qu'il n'y avait pas de véritable question litigieuse s'il n'y avait pas de fondement juridique à la demande ou si le juge disposait de la preuve nécessaire pour statuer justement et équitablement sur le litige.

[58] Il incombe à la partie requérante d'établir qu'il n'existe aucune véritable question litigieuse, mais l'article 214 des Règles exige que la partie qui répond à la requête en jugement

sommaire « présente sa cause sous son meilleur jour ». Cette exigence oblige la partie qui répond à la requête à « jouer atout ou à risquer de perdre » (*The Source*, au paragraphe 18). B&W n'a pas réussi à le faire, comme je l'ai démontré dans le contexte de mon analyse ci-dessus relativement à la compétence.

[59] Étant donné ma conclusion selon laquelle le connaissance direct a été accompli lorsque la cargaison a été livrée en bon état au triage du CN et qu'il ne s'étendait pas pour couvrir le transit jusqu'à l'entrepôt de B&W, la preuve selon laquelle Deltrans et Delmar ne forment pas la même entité juridique et l'absence de tout autre fondement juridique supposé pour quelque responsabilité que ce soit de Delmar qui serait attribuée à Deltrans, il ne reste aucune véritable question litigieuse. Pour les mêmes motifs, en ce qui concerne l'argument de Deltrans selon lequel la clause 5.4(P) l'exonère de toute responsabilité pour la perte, du fait qu'elle ne pouvait l'éviter ou l'empêcher par l'exercice de la diligence raisonnable, la clause 5.4(P) ne s'applique pas.

JUGEMENT dans le dossier T-436-17

LA COUR STATUE que :

1. la requête de Deltrans visant à faire radier la déclaration de B&W est accueillie, sans autorisation de la modifier;
2. Deltrans a droit à des dépens de 5 700 \$, tout compris.

« Cecily Y. Strickland »

Juge

Traduction certifiée conforme
Ce 12^e jour de juin 2019.

C. Laroche, traducteur

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-436-17

INTITULÉ : BLACK & WHITE MERCHANDISING CO. LTD c
DELTRANS INTERNATIONAL SHIPPING
CORPORATION

LIEU DE L'AUDIENCE : MONTRÉAL (QUÉBEC)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 13 MARS 2019

JUGEMENT ET MOTIFS : LA JUGE STRICKLAND

**DATE DU JUGEMENT
ET DES MOTIFS :** LE 27 MARS 2019

COMPARUTIONS :

Vanessa Major POUR LA DEMANDERESSE

Shawn Faguy POUR LA DÉFENDERESSE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

De Man Pillet POUR LA DEMANDERESSE
Avocats
Montréal (Québec)

Faguy & Co. POUR LA DÉFENDERESSE
Avocats
Montréal (Québec)