

Federal Court



Cour fédérale

**Date : 20090716**

**Dossier : T-1340-07**

**Référence : 2009 CF 727**

**Vancouver (Colombie-Britannique), le 16 juillet 2009**

**En présence de monsieur le juge Harrington**

**ENTRE :**

**H. PAULIN & CO. LTD.**

**Demanderesse**

**et**

**A PLUS FREIGHT FORWARDER CO. LTD.  
SCANWELL LOGISTICS (TORONTO) INC.  
SCANWELL LOGISTICS (TAIWAN) LTD.  
et BALTRANS LOGISTICS (CANADA) LTD.**

**défenderesses**

**MOTIFS DU JUGEMENT ET JUGEMENT**

[1] Dans la présente action, Scanwell Logistics (Taiwan) Ltd., qui a délivré des titres de transport attestant le « fret payé d'avance », demande le versement du fret impayé à H. Paulin Co. Ltd., la destinataire finale, pour le transport de 29 conteneurs de Taiwan à Vancouver par mer, et de Vancouver à Edmonton, Toronto et Montréal par train. Trois contrats d'affrètement distincts couvraient ce transport combiné. H. Paulin, l'acquéreur du fret, a engagé

A Plus Freight Forwarder Co. Ltd. qui a engagé Scanwell Logistics (Taiwan) Ltd., lequel a engagé à son tour Orient Overseas Container Line Ltd. (OOCL). H. Paulin et l'un de ses fournisseurs ont payé le fret à A Plus et Scanwell a payé OOCL. Personne n'a payé Scanwell. Il est bien établi que A Plus n'existe plus.

[2] Ayant obtenu jugement à Taiwan contre A Plus, mais sans pouvoir recouvrer la somme due, Scanwell se tourne maintenant vers H. Paulin. La société invoque plusieurs raisons pour lesquelles H. Paulin est responsable à son endroit. L'une des raisons est que A Plus était son mandataire non divulgué, et une autre que Scanwell n'est pas liée par les titres attestant le « fret payé d'avance » qu'elle a délivrés. H. Paulin soutient que Scanwell a traité directement avec A Plus en tant que mandant. Je conclus en faveur de H. Paulin et je suis d'avis de rejeter la demande avec dépens. Scanwell est liée par son assertion selon laquelle le fret avait été payé.

[3] Avant de faire l'analyse des principes juridiques en cause, il m'incombe de décrire les relations existant entre les différentes parties, de tirer des conclusions à ce sujet et de présenter l'historique relativement complexe de ce litige.

### **Contexte**

[4] H. Paulin est un fabricant canadien et un importateur de divers dispositifs de fixation destinés aux fins domestiques ou industrielles. Il se peut bien que les écrous, les boulons et les vis vendus dans les quincailleries locales soient fournis par cette entreprise, ainsi que les boudins de roue et d'autres dispositifs de fixation pour les pièces d'automobiles.

[5] Les importations de la société proviennent régulièrement des États-Unis et de Taiwan. Trois de ses fournisseurs de Taiwan sont Zyh Yin Entreprise Co. Ltd., Super Cheng Industrial Co. Ltd. et Da Yang Entreprise Co. Ltd. Jusqu'en 2004, la société a effectué des acquisitions de Zyh Yin sur une base CAF (coût, assurance et fret), et des deux autres fournisseurs sur une base FAB (franco à bord). Les produits achetés à Zyh Yin étaient habituellement massifs et lourds. Les produits provenant des deux autres fournisseurs pouvaient déjà être emballés pour la vente au détail et ils étaient ainsi plus légers et plus volumineux. Étant donné le transport de tous ces produits par conteneurs, avec les limites de volume et de poids que cela suppose, H. Paulin s'est rendu compte de la possibilité de réaliser des économies sur le fret en regroupant des produits légers et lourds dans le même conteneur. C'est là qu'intervient A Plus.

[6] A Plus devait, entre autres, charger ou faire charger les conteneurs. H. Paulin a continué de traiter avec ses fournisseurs sur une base en partie CAF ou FAB. Zyh Yin a continué de payer le fret, mais à A Plus. Pour les envois effectués sur une base FAB, H. Paulin a payé le fret à A Plus. Quant à la relation globale entre les deux sociétés, nous devons nous fonder essentiellement sur les connaissances délivrés par A Plus. L'employé de H. Paulin qui a traité avec A Plus, Jack Adair, est décédé en juin 2007, le mois qui a précédé l'arrivée de cette cargaison au Canada. Bien que nous disposions de quelques courriels du mandant à A Plus, Anderson Chen, et que A Plus ait dûment reçu signification, la société A Plus n'a pas jugé bon de comparaître dans la présente instance.

[7] A Plus a délivré huit connaissements couvrant les 29 conteneurs. Cinq indiquent Zyh Yin comme expéditeur, deux indiquent Super Cheng et un, Da Yang. Tous les connaissements sont destinés à H. Paulin ou à l'une de ses divisions et mentionnent que la cargaison a été reçue à bord des navires de charge OOCL Britain ou OOCL Singapore, selon le cas. Dans la case « Fret », tous les connaissements portaient la mention [TRADUCTION] « fret maritime tel que prévu ». Toutefois, les connaissements de Zyh Yin portaient également la mention « fret payé d'avance ». Les connaissements de Super Cheng et de Da Yang ne portaient pas cette mention, mais je conclus que Zyh Yin ainsi que H. Paulin ont payé le fret à A Plus avant l'introduction de la présente instance. Les connaissements comprenaient également une autre case intitulée [TRADUCTION] « identification du transitaire » où figurait le nom de Baltrans Logistics Canada Limited.

[8] Tous les huit connaissements précisent qu'ils ne sont pas négociables à moins qu'ils ne soient consignés à ordre, ce qui n'était pas le cas. Ils mentionnent la délivrance de trois originaux et ajoutent que [TRADUCTION] « dans le cas où plus d'un original a été délivré, les autres exemplaires seront nuls à la remise de l'un d'entre eux ». Autrement dit, la livraison de la cargaison serait effectuée seulement contre remise du connaissement.

[9] A Plus a signé les connaissements à titre de [TRADUCTION] « mandataire du transporteur ». L'énoncé type précise que le capitaine a confirmé le connaissement et autorisé sa signature. Un connaissement signé par le capitaine constate d'habitude un contrat avec le propriétaire de navire ou, dans le cas où le navire est affrété, avec l'affréteur. Toutefois, ce ne

peut être le cas en l'espèce. Il n'existe aucune preuve que les capitaines de OOCL Britain et de OOCL Singapore étaient même au courant de l'existence de A Plus. Les connaissements portent l'en-tête de A Plus et précisent que le délivreur est le « transitaire » de la cargaison. En vertu de la clause 2, A Plus s'engageait à effectuer, par elle-même ou à son nom, tout le transport et assumait une responsabilité personnelle.

[10] Je conclus que A Plus agissait à titre de transporteur non exploitant de navires. Les connaissements étaient nominatifs, ce qui signifie que le titre de propriété des marchandises n'était pas transmis par consignation ou endossement. Il y était expressément prévu toutefois que la livraison de la cargaison était subordonnée à la remise d'un original du connaissement.

[11] La Cour a entendu seulement la preuve concernant un jeu de connaissements originaux. Rien ne prouve qu'ils ont jamais été en la possession des expéditeurs désignés. H. Paulin avait en sa possession des copies et non des originaux. Lorsque la présente action a commencé, les originaux se trouvaient en la possession de Baltrans.

[12] A Plus, à son tour, a retenu les services de Scanwell Logistics (Taiwan) Ltd. qui a délivré des [TRADUCTION] « Reçus de cargaison du transitaire ». A Plus est désigné à titre d'expéditeur et Baltrans Logistics Canada Ltd. à titre de consignataire. Scanwell a signé à titre de « transporteur ». Les reçus précisaient au recto qu'ils ne constituaient pas des titres et portaient la mention « fret payé d'avance ». Scanwell soutient qu'il est également un transporteur non

exploitant de navires et que ses reçus stipulaient les modalités des connaissements ultérieurs délivrés par OOCL. Il n'est pas nécessaire de trancher cette question.

[13] Pour ce qui est du troisième jeu de contrats, Scanwell a retenu les services de OOCL. Scanwell Logistics (Taiwan) Ltd. est désignée à titre d'expéditeur dans ses connaissements. Les consignataires sont ses sociétés canadiennes affiliées telle Scanwell Logistics (Toronto) Inc. Les connaissements précisent qu'ils ne sont pas négociables à moins qu'ils ne soient consignés à ordre, ce qui n'était pas le cas. De plus, le mot « lettre de transport » y était dactylographié. Tous les connaissements portent la mention « fret payé d'avance ». Le fret n'avait pas encore été payé, mais il l'a finalement été par Scanwell. Les connaissements comprenaient aussi la clause stipulant [TRADUCTION] « à la remise de l'un d'entre eux ».

[14] Enfin, OOCL a retenu les services du Chemin de fer Canadien Pacifique pour le transport des conteneurs de Vancouver à Edmonton, Toronto ou Montréal, selon le cas. La Cour n'a pas été saisie du contrat et des accords financiers conclus entre les deux sociétés.

### **L'action en justice**

[15] Les relations d'affaires entre H. Paulin et A Plus étaient assez intenses, avec l'expédition mensuelle de 20 conteneurs. Au début de l'année 2007, M. Adair a estimé que A Plus pratiquait la double facturation, majorait les factures et percevait des frais inappropriés. Il a commencé à déduire les frais des factures qui étaient dues. Il a déduit au moins 400 000,00 \$, mais n'a informé personne à H. Paulin de ce qu'il faisait exactement.

[16] Les chiffres sont quelque peu obscurs étant donné que le litige entre les deux parties n'a pas fait l'objet d'une instruction. M. Anderson Chen a reconnu certaines erreurs, mais il était toujours d'opinion que H. Paulin devait à A Plus environ 400 000,00 \$, lorsque les conteneurs en question ont été prêts à être livrés au Canada.

[17] Ne voulant pas courir le risque que l'expédition des 29 conteneurs soit retardée, H. Paulin a payé le fret au complet. Le montant du paiement correspond exactement au prix de l'affrètement; par conséquent, il ne s'agit pas d'une affaire où le débiteur n'a pas versé le montant dû, pour que le créancier soit alors en droit de le recouvrer comme bon lui semble (*Mount Royal/Walsh Inc. c. Jensen Star (Le)*, (1988) 17 F.T.R. 289, modifiée en appel, [1990] 1 C. F. 199). De plus, vu l'affidavit de M. Chih-Yuan Chen, directeur général adjoint de Zyh Yin, je suis convaincu que la société a payé à A Plus le fret qu'elle devait pour les expéditions effectuées sur une base CAF.

[18] Par contre, A Plus a demandé à Baltrans, qui détenait alors un jeu original de connaissements délivrés par A Plus, de ne pas les remettre et de ne pas prendre des dispositions pour la livraison de la cargaison.

[19] Par conséquent, en juillet 2007, H. Paulin a déposé une déclaration contre les défenderesses et a demandé une ordonnance exigeant la livraison des 29 conteneurs en question. L'action intentée contre A Plus comporte deux volets. H. Paulin réclame des dommages-intérêts

s'élevant à 1 100 000 \$ pour double facturation, majoration des factures et perception de frais inappropriés au cours de la période d'environ trois ans qu'ont duré leurs relations. En outre, il est allégué contre A Plus et les autres défenderesses que A Plus a retenu les services de Scanwell Corporations ou de Baltrans pour faciliter le transport, que le fret a été payé et qu'il faudrait enjoindre à toutes les défenderesses de remettre les 29 conteneurs qui n'étaient pas assujettis à des privilèges.

[20] La Cour a ordonné à H. Paulin de fournir une garantie en faveur des défenderesses selon leurs privilèges possessoires respectifs, et a ordonné à ces dernières de remettre les conteneurs. Toutefois, il se trouve que les défenderesses n'étaient en possession matérielle d'aucun des conteneurs, et que ceux-ci se trouvaient plutôt en la possession de OOCL ou du CFCP. Ces deux dernières ont été autorisées à intervenir dans l'instance et se sont vu accorder priorité sur une tranche de la garantie fournie. Par la suite, les conteneurs ont été remis.

[21] Scanwell (par convention, les deux sociétés Scanwell ont été considérées comme une seule personne morale), OOCL et le CFCP ont fait valoir des privilèges possessoires. A Plus, comme il a été mentionné, n'a jamais comparu. Il faut faire une distinction importante entre les prétentions de Scanwell, d'une part, et les prétentions de OOCL et du CFCP d'autre part. Scanwell alléguait un privilège possessoire pour le fret, tout au contraire de OOCL et du CFCP. OOCL alléguait un privilège possessoire pour les frais de surestaries sur ses conteneurs et le CFCP alléguait un privilège possessoire pour les frais d'entreposage encourus dans ses différents dépôts de conteneurs, vu que la cargaison n'avait pas été ramassée à temps. En fin de compte, il



n'est pas nécessaire de décider si l'une des sociétés avait un privilège possessoire. Sans aucun doute, elles exerçaient toutes un certain contrôle sur la remise de la cargaison. Le CFCP avait besoin du consentement de OOCL, qui à son tour avait besoin de celui de Scanwell, et cette dernière avait besoin du consentement de Baltrans, qui à son tour avait besoin de celui de A Plus!

[22] Les parties ont accepté que l'action se déroule par étapes. Les premières prétentions à examiner étaient celles de OOCL et du CFCP. Toutefois, les sociétés se sont finalement désistées de l'instance et une tranche de la garantie a été restituée à H. Paulin. Bien qu'elles semblent avoir renoncé aux privilèges possessoires ou aux droits réels éventuels sur la cargaison, ces sociétés ne semblent pas avoir renoncé aux prétentions à toute créance personnelle. Elles ont toutes les deux envoyé des factures à Scanwell, laquelle refuse de payer.

[23] Baltrans, qui détenait les connaissements originaux de A Plus, a engagé une interplaidoirie et a remis les connaissements à la Cour. La société a mis en cause Scanwell. Toutefois, au cours de l'instance, H. Paulin s'est désistée de son action contre Baltrans et par conséquent, l'action de recours de cette dernière a été abandonnée.

[24] Bien qu'elle ait prétendu initialement avoir un privilège possessoire, Scanwell a décidé de ne pas poursuivre sa réclamation et a simplement présenté une demande reconventionnelle contre H. Paulin pour fret impayé. Le solde de la garantie a été restitué.

[25] Il nous reste donc l'action de H. Paulin contre A Plus et Scanwell ainsi que l'action de Scanwell contre H. Paulin. L'action contre Scanwell se limite à des matières accessoires nécessaires pour obtenir la livraison de la cargaison. Les parties ont convenu de mettre l'action de H. Paulin en suspens et de procéder d'abord sur la demande reconventionnelle de Scanwell. Par conséquent, les seules questions dont je suis saisi à présent sont de savoir si H. Paulin est endettée envers Scanwell pour le fret, et si elle devrait être tenue de verser une indemnité si le CFCP ou OOCL obtiennent gain de cause.

[26] Les parties ont convenu de ne pas produire des témoins. La preuve a été constituée des affidavits déposés au début des procédures, de la transcription des interrogatoires préalables, des réponses aux engagements, des documents convenus et des avis demandant l'admission des faits.

### **Questions en litige**

[27] La présente affaire porte sur le connaissement, document important utilisé depuis des siècles dans le transport des marchandises. Selon sa formulation, il constitue une déclaration du transporteur que la cargaison a été reçue en vue de l'expédition ou qu'elle a été chargée à bord d'un navire convenu. En outre, même si le connaissement est délivré habituellement après la conclusion du contrat d'affrètement, il sert souvent de preuve des modalités de ce dernier (*The "Ardenne"* (1950), 84 Ll. L.R. 340, *Saint John Shipbuilding & Dry Dock Co. c. Kingsland Maritime Corp.* (1981) 126 D.L.R. (3d) 332 (C.A.F.)). Toutefois, en l'espèce, les connaissements accomplissent partiellement ce rôle parce que le fret dû par H. Paulin n'a pas été encore payé. Enfin, les connaissements peuvent être négociables, en ce sens que le titre sur la cargaison qui y

est mentionnée peut, dans certaines circonstances, être transmis par consignation ou endossement.

[28] Les connaissements sont souvent modifiés par des termes comme « négociable », « non négociable », « à ordre » et « nominatif ». Ils ont fait l'objet de longs débats dans l'arrêt de la Chambre des Lords, *J.I. MacWilliam Company Inc. v. The Mediterranean Shipping Company S.A. (The "Rafaela S")* [2005] UKHL 11, [2005] 1 Lloyd's L.R. 347, et plus récemment dans la décision rendue par le juge Blanchard de notre Cour, *Cami Automotive, Inc. et al v. Westwood Shipping Lines Inc. (The "WSL Anette")*, 2009 FC 664. Les questions examinées dans ces affaires étaient tout à fait différentes de celles en espèce. Dans *Rafaela S*, la question était de savoir si les règles de Hague-Visby s'appliquaient forcément au transport maritime couvert par un connaissement nominatif. Dans *WSL Anette*, la question était de savoir si le document couvrant le transport était un connaissement ou une lettre de transport. Néanmoins, ces précédents ainsi que les affaires et les auteurs qui y sont cités, constituent un contexte parfait pour les questions soulevées dans la présente affaire.

[29] La première question en litige est le sens du terme « fret payé d'avance » figurant sur les connaissements et les récépissés. Scanwell soutient que si, comme en l'espèce, le fret n'a pas été payé, cette mention vaudrait tout au plus renonciation au droit de garder la cargaison en sa possession ou de la faire saisir par une action réelle. En ce qui concerne l'expéditeur et le consignataire, cette mention n'emporte aucune responsabilité personnelle.

[30] Je conviens qu'entre le transporteur et l'expéditeur cette mention n'empêche pas une action pour le fret impayé. Toutefois, dans les circonstances de la présente affaire, la mention en question restreint le recours de Scanwell à une action personnelle contre A Plus. Cette mention empêche Scanwell de faire valoir tout privilège possessoire ou d'intenter une action réelle contre la cargaison ou une action personnelle contre le dernier réceptionnaire, H. Paulin.

[31] La question suivante à trancher concerne les rapports entre H. Paulin, A Plus et Scanwell. Si, à l'insu de Scanwell, H. Paulin était le mandant non dévoilé de A Plus, alors l'action intentée par Scanwell contre H. Paulin à titre d'expéditeur est bien fondée. Toutefois, je suis convaincu que A Plus a agi à titre de mandant pour son propre compte. Dans les circonstances, A Plus était la seule partie contre laquelle Scanwell pouvait exercer un recours.

[32] À titre subsidiaire, Scanwell soutient avoir droit de récupérer en tout ou en partie la valeur du service rendu. Je conclus le contraire.

[33] Scanwell a payé le fret à OOCL. En vertu de la clause Himalaya prévue par le connaissance de OOCL et des principes de la common law qu'atteste, entre autres, la loi de l'Ontario intitulée *Loi modifiant le droit commercial*, la société soutient qu'elle a le droit de recouvrer auprès de H. Paulin le montant versé à OOCL. Toutefois, à mon avis, ni le connaissance de OOCL ni la common law ne viennent appuyer Scanwell.

[34] Enfin, Scanwell fait valoir une théorie de la justice sociale équitable. Puisque le fret constituait seulement une petite partie de la valeur de la cargaison expédiée à H. Paulin et arrivée au Canada, mais qu'il constituait par ailleurs la totalité ou la quasi-totalité de la participation de Scanwell, même si H. Paulin était une partie innocente, ce qui n'est pas le cas, il vaudrait mieux que la société assume la perte. J'estime que cet argument manque singulièrement de fondement et je le rejette d'emblée. Scanwell a choisi de traiter avec A Plus à crédit. La société a choisi de délivrer des documents portant la mention « fret payé d'avance », dans l'espoir de réaliser des bénéfices. Elle a pris une décision à ses risques et périls. Elle doit en assumer les conséquences.

### **Analyse**

[35] H. Paulin a fourni les renseignements à inclure dans les connaissements de A Plus. H. Paulin savait que A Plus n'était pas transporteur à part entière. Elle a traité avec A Plus à l'exclusion des autres sociétés. Bien qu'elle ait été au courant que A Plus allait [TRADUCTION] « faire effectuer en son propre nom tout le transport », elle n'a appris l'existence de Scanwell que lorsque le présent litige a pris naissance.

[36] Entre les deux sociétés, comme il a été mentionné, A Plus était transporteur non exploitant de navires et non transitaire ni mandataire transitaire.

[37] Le rôle traditionnel initial d'un transitaire est bien connu. Comme l'a dit le juge Rowlatt dans *Jones v. European & General Express Company, Ltd.*, (1920) 25 Com. Cas. 296, à la page 298, propos approuvés par la Cour d'appel d'Angleterre dans *Marston Excelsior Ltd. v. Arbuckle, Smith & Co. Ltd.*, [1971] 2 Lloyd's L.R. 306, et *Gillespie Bros. & Co. Ltd. v. Roy Bowles Transport Ltd.*, [1973] 1 Lloyd's L.R. 10 :

[TRADUCTION] Il faut bien comprendre que le mandataire transitaire n'est pas un transporteur; il n'obtient pas la possession de la marchandise; il n'assume pas la responsabilité de livrer la marchandise, sauf si la cause de la perte fait l'objet d'une exemption ou de toute autre situation qui constitue une excuse. Il agit uniquement comme agent du propriétaire de la marchandise pour effectuer les arrangements nécessaires avec les personnes chargées d'effectuer le transport—exploitants de navires, de chemins de fer, etc.—et pour effectuer les arrangements nécessaires éventuellement dans les étapes intermédiaires entre le transport par mer et celui par train, la douane ou toute autre situation [...].

[38] Toutefois, il n'existe pas de règles fixes qui établissent les droits et les obligations concernant l'expéditeur et le transitaire. Dans la décision *Morlines Maritime Agency Ltd. c. IKO Industries Ltd.*, [1999] 180 F.T.R. 12, le juge Lutfy, plus tard juge en chef, a renvoyé à la troisième édition de l'ouvrage *Marine Cargo Claims* où le professeur Tetley a souligné que, de nos jours, il arrive également que le transitaire :

[...] agisse en tant que principal pour organiser le transport en son propre nom. Le chargeur paie une rémunération qui correspond aux frais de transport. Le transitaire trouve alors un transporteur qui accepte un tarif moindre et la différence entre ce qu'il reçoit et ce qu'il paie constitue son profit. Très souvent, un transitaire regroupe les marchandises d'un certain nombre de clients dans un seul conteneur, ce qui occasionne des économies tant pour lui-même que pour ses clients. Dans ce contexte, la responsabilité du transitaire face au chargeur est souvent celle d'un transporteur.

[39] Il s'agit exactement des rapports établis entre H. Paulin et A Plus en l'espèce.

[40] Il faut maintenant examiner les rapports entre A Plus, d'une part, et Scanwell, d'autre part. Au cours de la période de plus de deux ans durant laquelle les deux sociétés ont fait des affaires, Scanwell ne s'est jamais renseignée pour savoir qui représentait A Plus. La société a traité uniquement avec A Plus et non pas avec ses clients. Scanwell a facturé A Plus et le paiement des factures a été effectué uniquement par A Plus. Les reçus de cargaison indiquaient A Plus comme expéditeur. Ces reçus n'indiquaient pas Zyh Yin Entreprise Co. Ltd., Super Cheng Industrial Co. Ltd., Da Yang Entreprise Co. Ltd. ou H. Paulin comme expéditeur et la société n'a jamais traité avec ces dernières.

[41] Bien que les documents délivrés par Scanwell aient été intitulés [TRADUCTION] « reçus de cargaison du transitaire », ils indiquent que [TRADUCTION] « le transport effectué par le transporteur—est assujetti à la—formule régulière de connaissance—utilisée par ledit transporteur— ». Pourtant, Scanwell a signé comme « transporteur ». Agissant à titre de transporteur non exploitant de navires ou de transitaire, ce dernier avait en fait la cargaison sous son contrôle.

[42] Comme dans le cas du baillaire qui ne peut mettre en doute le titre de propriété du baillant, Scanwell ne pouvait pas aller plus loin que A Plus. Elle a traité avec A Plus comme mandant. Elle savait très bien qu'en choisissant de délivrer un connaissance attestant le fret payé d'avance elle a accepté de faire valoir une éventuelle demande de paiement contre A Plus,

plutôt que contre la cargaison ou le consignataire. (Fait admis dans l'interrogatoire préalable de Scanwell).

[43] En même temps, bien que ce ne soit pas important en soi, Scanwell a traité avec OOCL comme mandant. D'une façon ou d'une autre, le consentement de Scanwell était nécessaire pour effectuer la livraison des conteneurs à H. Paulin, vu que la société figurait à la fois comme expéditeur et consignataire dans les connaissements de OOCL.

#### **Signification du terme « fret payé d'avance »**

[44] Plusieurs décisions de notre Cour et des tribunaux provinciaux portent sur la signification de ce terme. Les affaires dont notre Cour a été saisie se limitent au transport maritime. Il faut se montrer prudent dans l'examen des décisions d'autres cours parce qu'on invoque beaucoup les pratiques habituelles, notamment dans l'industrie du transport routier.

[45] Dans la décision *Chastine Maersk (Le) c. Trans-Mar Trading Co. Ltd.*,

[1974] A.C.F. n° 1003 (QL), le juge Mahoney, plus tard juge en chef, a conclu ce qui suit :

L'inscription « Fret payé d'avance » signifie seulement que le transporteur, pour le paiement du fret, doit s'adresser à l'affréteur et non pas au destinataire et qu'il est tenu, en l'absence d'autres considérations, de livrer la cargaison au destinataire sans s'assurer si effectivement le fret a été payé.

[46] L'affaire invoquée le plus souvent est *C.P. Ships c. Les Industries Lyon Corduroys Ltée*,

[1983] 1 C.F. 736. Dans cette affaire, la demanderesse figurait au connaissement comme



affréteur. Le connaissement portait la mention « fret payé d'avance ». La défenderesse a engagé Ketra Overseas Transport Canada Ltd. pour s'occuper du transport de ses marchandises, croyant, semble-t-il, que cette dernière était mandataire de C.P. Ships et qu'elle était autorisée à recevoir le paiement du fret en son nom. Ketra a envoyé la facture à la défenderesse et a été payée, mais a subséquemment déclaré faillite sans rembourser C.P. Ships. Cette dernière avait le droit d'être rémunérée pour ses services. Le juge Addy a déclaré ce qui suit :

Lorsqu'un débiteur choisit de payer un tiers au lieu de son créancier, il le fait à ses risques. Si l'argent n'est pas remis au créancier, le débiteur doit alors prouver :

- (1) que le créancier a réellement autorisé le tiers à toucher l'argent en son nom,
- (2) que le créancier a laissé croire que le tiers était ainsi autorisé à agir en son nom,
- (3) que le créancier, par son attitude ou autrement, a fait en sorte que le débiteur en vienne à cette conclusion, ou
- (4) qu'en vertu de l'usage ayant cours dans ce genre d'entreprise et dans de telles circonstances, le créancier et le débiteur s'attendent normalement à ce que le paiement soit fait à un tiers.

[47] Depuis lors, les observations du juge Addy ont été considérées comme une règle. Les tribunaux s'en sont servis comme base de l'analyse nécessaire des faits. (*Mondel Transport Inc. c. Afram Lines Ltd.*, [1990] 3 C.F. 684; *American President Lines, Ltd. c. Pannill Veneer Co.* (1997), 36 B.L.R. (2d) 1, et *Mediterranean Shipping Co. S.A. c. BPB Westroc Inc.*, 2003 CF 942, 238 F.T.R. 135).

[48] Je suis tout à fait d'accord avec l'analyse du juge Addy, mais je ne crois pas qu'il voulait que ses observations soient prises *au pied de la lettre*. Il établissait l'application pratique du droit

en matière de mandat. Durant l'audience, j'ai comparé le paiement du fret au mouvement d'un volant de badminton. Le transfert de l'argent de H. Paulin à A Plus est-il resté du côté de la cargaison plutôt que du côté du transporteur? J'ai conclu que A Plus était transporteur et que H. Paulin a effectué ainsi le paiement.

[49] Scanwell aurait eu un rôle tout à fait différent si elle aurait délivré un document portant la mention « fret payable à destination », ou à tout le moins si elle n'avait pas inscrit la mention « fret payé d'avance ». H. Paulin savait que A Plus n'était pas un transporteur substitué, mais qu'elle concluait des contrats avec d'autres sociétés en son propre nom. Même si elle n'était pas personnellement responsable, H. Paulin n'aurait pas été en droit d'obtenir la livraison car Scanwell aurait été en droit d'exiger le paiement. Sachant et acceptant que A Plus voulait conclure un contrat de sous-traitance elle aurait été liée par l'inscription « fret payable à destination » aux documents de Scanwell (*Morris v. C.W. Martin & Sons Ltd.*, [1966] 1 Q.B. 716, [1965] 2 Lloyd's Rep. 63 et *K.H. Enterprise (The) v. Pioneer Container (The)*, [1994] 2 A.C. 324, [1994] 1 Lloyd's L.R. 593).

[50] Scanwell s'appuie fortement sur deux décisions de la Cour d'appel du Québec : *2318-1654 Québec inc. c. Swiss Bank Corp. (Canada)*, J.E. 2000-1475, et *SGT 2000 inc. c. Molson Breweries of Canada Ltd.*, 2007 QCCA 1364, J.E. 2007-2013.

[51] Dans la décision *Swiss Bank*, un fabricant de papier du Québec avait vendu ses produits à divers clients des États-Unis. Les connaissements précisait que le fret avait été payé d'avance.

L'entreprise de camionnage n'avait pas été payée pour ses services. L'expéditeur a déclaré faillite. Swiss Bank était cessionnaire des créances en vertu d'une cession des créances comptables. La société prétendait avoir droit à la totalité du montant des factures de vente cédées, y compris le fret impayé. En première instance ([1996] Q.J. No. 3606 (QL)), le juge a entendu le témoignage d'un expert selon lequel le terme « payé d'avance » ne veut pas dire que le fret a été réellement payé. Cela indique simplement l'engagement de l'expéditeur à payer le fret, parce que le transport est organisé d'habitude selon les modalités de crédit.

[52] Le juge a poursuivi en concluant que le transport était régi par la *Loi sur les connaissements*. L'article 2 prévoit ce qui suit :

2. Tout consignataire de marchandises, nommé dans un connaissement, et tout endossataire d'un connaissement qui devient propriétaire de la marchandise y mentionnée par suite ou en vertu de la consignation ou de l'endossement, entrent en possession et sont saisis des mêmes droits d'action et assujettis aux mêmes obligations à l'égard de cette marchandise que si les conventions contenues dans le connaissement avaient été arrêtées avec ce consignataire ou cet endossataire.

2. Every consignee of goods named in a bill of lading, and every endorsee of a bill of lading to whom the property in the goods therein mentioned passes on or by reason of the consignment or endorsement, has and is vested with all rights of action and is subject to all liabilities in respect of those goods as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself.

[53] Le juge a conclu que les consignataires et l'expéditeur étaient assujettis aux mêmes obligations à l'égard du paiement du fret et que le fret aurait pu être retenu par les consignataires

et versé directement à l'entreprise de camionnage. Il a conclu que ces montants ne constituaient pas une créance du failli, mais plutôt des montants perçus au nom de la compagnie de transport.

[54] La Cour a rejeté l'appel, en se fondant encore sur l'article 2 de la *Loi sur les connaissements*. En prenant possession des connaissements, les consignataires sont devenus assujettis aux mêmes obligations que l'expéditeur, y compris à l'obligation de payer le fret.

[55] On ne trouve pas la moindre mention des décisions rendues par notre Cour.

[56] Dans l'affaire *Molson Breweries*, la Cour d'appel du Québec n'a fait que suivre sa décision, cette fois encore sans aucune mention des décisions de notre Cour.

[57] Ces affaires se distinguent de l'espèce pour la seule raison que H. Paulin n'est pas devenue la propriétaire de la cargaison en vertu des connaissements qui n'étaient pas négociables et qui apparemment ne se sont jamais trouvés en la possession de l'expéditeur. Il semble y avoir une présomption, au moins en ce qui concerne les affaires relatives au transport par camion, selon laquelle le contrat est conclu entre le propriétaire de la marchandise et le transporteur. Il s'ensuit que le consignataire est responsable du paiement du fret (Palmer, *Bailment* (2<sup>e</sup> éd.) 1991, aux pages 1015-1016). Une telle présomption n'existe pas relativement au transport par mer. De plus, en toute déférence, je ne peux pas suivre les décisions en question.

[58] Les connaissements ne comprenaient pas l'ensemble du contrat conclu entre l'expéditeur et le transporteur. Le contrat global comprenait l'obligation de l'expéditeur de payer le fret. Même si le titre de propriété a été transféré en vertu des connaissements, les consignataires sont assujettis aux obligations prévues par la Loi comme « si les conventions contenues dans le connaissement avaient été arrêtées avec ce consignataire ou cet endossataire » [non souligné dans l'original]. Le contrat en question précisait clairement que le fret avait été payé.

[59] La mention « fret payé d'avance » constituait une affirmation du transporteur, tout comme la déclaration de bon état de la cargaison, ou la déclaration selon laquelle la cargaison a été expédiée. Une déclaration délibérément fautive lors de la délivrance d'un connaissement net alors que la cargaison est visiblement endommagée constitue un complot entre l'expéditeur et le transporteur. Il s'agit d'une assertion frauduleuse du transporteur faite avec l'intention qu'on y ajoute foi.

[60] La mention du fret payé d'avance ne constitue pas une affirmation visant l'expéditeur et le transporteur, mais les autres parties, pour reprendre les propos du lord Morris dans *Brown, Jenkinson & Co. Ltd. v. Percy Dalton (London), Ltd.*, [1957] 2 Lloyd's Rep.1, à la page 7 :

[TRADUCTION] Le propriétaire d'un navire vise manifestement à ce que l'on ajoute foi au connaissement qu'il délivre. Il vise à ce que les personnes entre les mains desquelles le connaissement se retrouve à juste titre y ajoutent foi : consignataires, banquiers et endossataires, il doit les avoir tous en vue.

[61] J'examinerai maintenant la question de la valeur du service rendu comme base non contractuelle pour établir la valeur des services rendus. Elle est souvent présentée comme un recours en equity permettant la restitution en cas d'enrichissement injustifié. Ce recours n'est pas applicable en l'espèce. H. Paulin ne s'est pas enrichie injustement, elle a payé le fret. Scanwell a fourni à A Plus des services contractuels à crédit. C'est Scanwell qui doit accepter le risque de non-paiement, non H. Paulin.

[62] Scanwell soutient qu'elle répondait avec les autres parties, y compris avec H. Paulin, du paiement du fret à OOCL. Ayant payé le fret, la société a le droit de recouvrer conformément à l'article 2 de la *Loi modifiant le droit commercial* (Ontario). Si je comprends bien, la loi en question n'est pas citée pour elle-même mais plutôt comme un reflet et une codification des règles de common law qui constituent le droit maritime anglais, et partant le droit maritime canadien. Cet argument n'est pas fondé étant donné que Scanwell, et uniquement Scanwell, était personnellement responsable auprès de OOCL. Les connaissements de OOCL stipulent que toute personne qui entre en possession du connaissement, par voie de transfert ou d'endossement, ou par remise en vue d'obtenir la livraison, devient partie à un contrat de transport avec OOCL. H. Paulin n'a rien fait de tel.

[63] Scanwell a vaillamment essayé de se libérer de ses propres stipulations. Bien que le personnage Humpty Dumpty puisse dire « quand moi j'emploie un mot [...] il veut dire exactement ce qu'il me plaît qu'il veuille dire – ni plus ni moins », Scanwell ne le peut pas. Cette dernière est liée à H. Paulin par son assertion, à savoir que le fret avait été payé d'avance. Il ne

m'appartient pas de décider si Scanwell est responsable envers OOCL et le CFCP. Toutefois, je peux affirmer, pour les motifs susmentionnés, que, même si tel était le cas, la société n'a pas droit à une indemnité de la part de H. Paulin.

**JUGEMENT**

**LA COUR ORDONNE** que la demande reconventionnelle introduite par Scanwell Logistics (Toronto) Inc. et Scanwell Logistics (Taiwan) Ltd. contre la demanderesse H. Paulin & Co. Ltd. soit rejetée avec dépens.

« Sean Harrington »

---

Juge

Traduction certifiée conforme  
Semra Denise Omer

**COUR FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** T-1340-07

**INTITULÉ :** H. PAULIN & CO. LTD. c.  
A PLUS FREIGHT FORWARDER CO. LTD. et al.

**LIEU DE L'AUDIENCE :** Toronto (Ontario)

**DATE DE L'AUDIENCE :** Les 2 et 3 juillet 2009

**MOTIFS DU JUGEMENT  
ET JUGEMENT :** LE JUGE HARRINGTON

**DATE DES MOTIFS  
ET DU JUGEMENT :** Le 16 juillet 2009

**COMPARUTIONS :**

Marc Isaacs POUR LA DEMANDERESSE

Personne n'a comparu POUR LA DÉFENDERESSE  
A PLUS FREIGHT FORWARDER CO. LTD.

Gavin Magrath POUR LES DÉFENDERESSES  
Sarah O'Connor SCANWELL LOGISTICS (TORONTO) INC.  
SCANWELL LOGISTICS (TAIWAN) LTD.

Personne n'a comparu POUR LA DÉFENDERESSE  
BALTRANS LOGISTICS (CANADA) LTD.

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Isaacs & Co. POUR LA DEMANDERESSE  
Toronto (Ontario)

Personne n'a comparu POUR LA DÉFENDERESSE  
A PLUS FREIGHT FORWARDER CO. LTD.

Magrath, O'Connor POUR LES DÉFENDERESSES  
Toronto (Ontario) SCANWELL LOGISTICS (TORONTO) INC.  
SCANWELL LOGISTICS (TAIWAN) LTD.

William M. Sharpe POUR LA DÉFENDERESSE  
Toronto (Ontario) BALTRANS LOGISTICS (CANADA) LTD.