

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20140131

Dossier : T-2139-10

Référence : 2014 CF 118

[TRADUCTION FRANÇAISE CERTIFIÉE, NON RÉVISÉE]

Ottawa (Ontario), le 31 janvier 2014

En présence de monsieur le juge Harrington

ENTRE :

AK STEEL CORPORATION

demanderesse

et

ARCELORMITTAL MINES CANADA INC.

défenderesse

MOTIFS DU JUGEMENT ET JUGEMENT

[1] La présente affaire concerne le navire baptisé Rt. Hon. Paul J. Martin, un navire auto-déchargeur des Grands Lacs, et les difficultés que ce navire a rencontrées dans le déchargement d'une cargaison de boulettes de minerai de fer gelées.

[2] La demanderesse, AK Steel Corporation, était l'acheteur de la cargaison et l'affréteur au voyage du « Martin ». Elle a intégralement indemnisé le propriétaire du navire, Canada

Steamship Lines, une division du CSL Group Inc. (ci-après CSL), pour les frais supplémentaires entraînés par le déchargement de la cargaison gelée, par les surestaries et par la réparation des avaries causées au navire durant le déchargement. La défenderesse, ArcelorMittal Mines Canada Inc., avait vendu la cargaison à AK Steel, FOB cale du navire, à Port-Cartier. Il s'agit de l'expéditeur dont le nom figure sur le connaissement signé au nom du capitaine du navire. Je désignerai la défenderesse sous le nom de Québec Cartier Mining, ou QCM, le nom qu'elle avait lorsque ces événements se sont produits à la fin de décembre 2008.

I. Compétence de la Cour fédérale

[3] Il ne suffit pas que les parties s'accordent pour dire que la Cour a compétence. La Cour fédérale a été établie par le Parlement conformément à l'article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. La Cour est donc compétente uniquement : a) si l'objet du litige fait partie d'une des catégories de sujets relevant de la compétence fédérale; b) s'il existe des règles de droit fédéral applicables (par opposition à des règles de droit provincial), qu'il s'agisse d'une loi, d'un règlement ou de la common law fédérale, qui sont essentielles à la résolution du litige; et c) si l'application de ces règles lui a été confiée par le législateur (arrêt *ITO-International Terminal Operators Ltd. c Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 RCS 752, [1986] ACS n° 38 (QL) (l'arrêt *Buenos Aires Maru*).

[4] Puisque, à première vue, on peut assurément prétendre qu'il s'agit d'une action pour inexécution d'un contrat de vente – qui relèverait normalement de la compétence législative provinciale sur « la propriété et les droits civils » (paragraphe 92(13) de la *Loi constitutionnelle de 1867*) – il convient d'examiner la relation entre les parties pour déterminer si l'on a affaire ici

à une question de droit maritime canadien, qui relèverait de la compétence fédérale sur « la navigation et les bâtiments ou navires » (paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*).

[5] Québec Cartier Mining a vendu et livré une cargaison complète de 29 885 tonnes métriques de boulettes de minerai de fer, conformément à un contrat pluriannuel qui la liait à AK Steel. Le minerai de fer était soumis à des spécifications minimales et maximales, notamment pour sa teneur en humidité. Les parties reconnaissent que la cargaison ne respectait pas les spécifications sur un aspect, et sur un aspect seulement. La teneur en humidité était de 2,8 p. 100. Les spécifications prévoyaient une teneur type en humidité de 1 p. 100, pour un maximum admissible de 2,5 p. 100.

[6] La livraison était une livraison FOB cale du navire, à Port-Cartier, sur des navires affrétés par AK Steel. Il appartenait en revanche à AK Steel de veiller à ce que le navire affrété soit conforme aux règlements en vigueur à Port-Cartier comme il est indiqué dans l'avis de QCM aux navires. QCM portait trois casquettes. Non seulement l'entreprise fabriquait et vendait les boulettes de minerai de fer, mais elle exploitait aussi le port et agissait comme agent maritime.

[7] S'agissant du chargement, le contrat comporte les clauses types des contrats maritimes, par exemple les causes relatives à l'avis de mise à disposition, aux jours de planche, à l'indemnité de surestaries et à la célérité.

[8] Trois clauses du contrat méritent en particulier d'être signalées :

[TRADUCTION]

QCM s'engage à indemniser AK Steel pour toute réclamation ou amende se rapportant à toutes formes d'avaries causées au navire, autrement qu'en raison de l'usure normale ou de la pollution (que ce soit par l'eau, par l'air ou par le bruit), et résultant directement du chargement des boulettes.

[...]

Si, après livraison à la Nouvelle-Orléans, à Toledo, à Middleton et/ou à Ashland, AK Steel engage des frais additionnels à cause de boulettes gelées BAF de QCM, QCM remboursera à AK Steel tous les frais additionnels ainsi engagés. AK Steel mettra tout en œuvre, dans une mesure raisonnable, pour minimiser les frais en question.

[...]

AK Steel exigera du capitaine du navire qu'il remette à QCM, à Port-Cartier, un connaissement non négociable et dûment signé fourni par QCM avant que le navire ne quitte Port-Cartier.

[9] Ledit connaissement non négociable a été établi par QCM et signé par QCM en tant que représentant du capitaine. Le connaissement indique Québec Cartier Mining comme expéditeur et AK Steel comme destinataire, port de déchargement Toledo (Ohio).

[10] Sans élaborer, disons que le vendeur FOB de la cargaison est, en tout état de cause, partie à un contrat attesté par un connaissement, conformément à l'arrêt *Pyrene Company Ltd v Scindia Steam Navigation Company Ltd*, [1954] 1 Lloyd's Rep 321, [1954] 2 QB 198. Cependant, le connaissement prévoit expressément ce qui suit :

[TRADUCTION] Le fret (et les surestaries, s'il en est) sera payable conformément au contrat de transport ou autre contrat d'affrètement qui pourrait être en vigueur entre l'expéditeur ou le destinataire, selon le cas, et le transporteur concernant la cargaison. Les modalités de ce contrat seront réputées faire partie du présent connaissement, et le présent connaissement sera assujéti à telles modalités.

[11] Le contrat d'affrètement entre AK Steel et CSL prévoyait le transport de boulettes de minerai de fer au cours d'une période initiale de cinq ans commençant à l'ouverture de la saison de navigation 2008.

[12] La clause 2 précise que la cargaison consistera en « boulettes de minerai de fer ». Les boulettes [TRADUCTION] « devront se mouvoir aisément, pouvoir être manutentionnées par des vraquiers sans appareils ou par des navires auto-déchargeurs à bande transporteuse et mât de déchargement, enfin être exemptes d'objets étrangers qui pourraient endommager les navires ». Une autre clause prévoit que la taille des particules ne devra pas dépasser 2,5 pouces quelle que soit la direction. CSL avait le droit de refuser une cargaison ne répondant pas à ces spécifications, mais l'acceptation d'une cargaison ne valait pas renonciation à la clause applicable.

[13] La clause 3 dispose que, si un navire ou un équipement subit des avaries à cause d'une cargaison ne répondant pas aux exigences de la clause 2, alors AK Steel devra, sur présentation des factures requises, indemniser et mettre à couvert CSL pour les frais, réparations d'avaries et pertes de temps qui en découlent, et ce, au taux des surestaries en vigueur.

[14] Plusieurs navires furent désignés comme navires disponibles pour le transport, notamment le Rt. Hon. Paul J. Martin.

[15] Chaque proposition de navire et chaque voyage individuel présentaient tous les attributs d'un affrètement au voyage.

[16] CSL avait donc deux contrats d'affrètement dont les modalités étaient similaires, voire identiques. L'un des contrats avait été conclu avec Québec Cartier Mining aux termes du connaissance, et l'autre avec AK Steel, aux termes du contrat d'affrètement pluriannuel.

[17] Ces deux contrats sont régis par les lois applicables dans l'État de New York, les différends devant être réglés par arbitrage dans cet État. À l'évidence, les parties ont renoncé toutes deux à l'arbitrage.

[18] Si la cause d'action de AK Steel est de nature maritime, alors le droit maritime canadien comprend les règles du droit international privé (arrêt *Tropwood AG et autres c Sivaco Wire and Nail Co et autres*, [1979] 2 RCS 157).

[19] Cette analyse m'amène à conclure que la Cour a compétence.

[20] Je conclus que la présente réclamation relève du « droit maritime canadien », au sens des articles 2 et 22 de la *Loi sur les Cours fédérales*. Si, par exemple, la cargaison n'avait pas été conforme aux spécifications à cause de sa teneur en fer, la Cour n'aurait peut-être pas eu compétence. La teneur en humidité cependant intéressait l'aptitude de la cargaison à être expédiée. L'arrêt de la Cour suprême, *Monk Corp. c Island Fertilizer Ltd.*, [1991] 1 RCS 779, [1991] ACS n° 28 (QL) s'applique manifestement au présent litige. Cette affaire se rapportait elle aussi à la vente de marchandises. Cependant, le litige portait sur le volume de la cargaison livrée, les surestaries à payer et le coût de la location de grues de quai qui avaient servi à décharger la cargaison. La Cour suprême a donc conclu que l'affaire ne concernait pas la vente

en tant que telle, mais qu'elle présentait plutôt un lien intégral avec la navigation et la marine marchande. Pareillement, la présente action repose sur le fait que QCM a fourni une cargaison qui n'était pas adaptée au transport.

[21] L'action vise QCM en tant qu'expéditeur de la cargaison, et non en tant que vendeur. AK Steel exerce son recours en tant qu'affréteur au voyage, non en tant qu'acheteur. Autrement dit, il ne s'agit pas ici d'une vente de marchandises au sens large, mais plutôt d'une vente de cargaison. La vente de biens maritimes, du moins la vente de navires, relève de la compétence de la Cour (*Antares Shipping Corporation c Le Navire « Capricorn » et autres*, [1980] 1 RCS 553).

II. Points litigieux

[22] QCM fait valoir que ce n'est pas l'inexécution de ses obligations envers AK Steel qui est à l'origine du préjudice. Du reste, AK Steel a réglé intégralement la facture de QCM et n'a pas même exigé de rabais pour cause d'humidité excessive. Selon QCM, et je partage son avis, l'expédition était régie par les *Règles de La Haye-Visby*. La question est de savoir si le préjudice a résulté du fait que CSL n'a pas chargé, transporté, surveillé, déchargé et livré cette cargaison selon ce que prescrivent lesdites règles.

[23] Comme je l'ai dit, la position de AK Steel est que QCM n'a pas fourni une cargaison apte à être transportée. Hormis le risque de gel des boulettes pour cause d'humidité excessive, risque qui demeurerait théorique jusqu'à cette expédition, AK Steel ne voulait pas acheter de l'eau et payer quelqu'un pour la transporter.

[24] Si toutefois j'arrive à la conclusion que le préjudice a été causé par QCM et que QCM serait par ailleurs responsable, alors QCM fait valoir que la réclamation de AK Steel n'est pas recevable parce que, selon les lois de l'État de New York :

- a. AK Steel n'a pas donné avis de l'inexécution du contrat dans un délai raisonnable;
- b. AK Steel a autorisé « une altération de la preuve » en s'abstenant d'inviter QCM à une expertise conjointe du Martin. AK Steel a répondu qu'elle n'avait pas à donner d'avis parce que QCM savait parfaitement, avant l'arrivée du navire à Toledo, qu'elle avait manqué à ses obligations, que, en tout état de cause, un avis avait été donné dans un délai raisonnable, et que, dans ces circonstances particulières, il appartenait à QCM d'exiger une expertise conjointe si QCM souhaitait inspecter le navire.

III. Le Rt. Hon. Paul J. Martin

[25] Le Rt. Hon. Paul J. Martin est un navire de 225,5 mètres de longueur hors tout, avec une largeur hors membrures de 23,758 mètres et un creux sur quille de 14,75 mètres. Son tirant d'eau d'été en eau douce est de neuf mètres. Son port d'attache est le port de St. Catharines.

[26] Le navire est un navire auto-déchargeur, ce qui le distingue des autres vraquiers. Les cargaisons ne sont pas déchargées par levage hors des cales. Les cales ont plutôt une forme conique, un épais revêtement plastique recouvrant les cloisons d'acier. Le fond de chacune des cinq cales compte plusieurs trappes. Lorsque ces trappes sont ouvertes, la cargaison est aspirée par gravité dans un tunnel pourvu de deux bandes transporteuses. Les bandes transporteuses

déplacent la cargaison vers l'arrière, puis la cargaison est levée au moyen d'une boucle de transfert pour être déposée sur un mât de déchargement. La cargaison est déchargée par les bandes transporteuses sur ce mât de 250 pieds de long, qui se dresse au-dessus du quai.

[27] La cale n° 1 est équipée de quatre panneaux d'écouille, et chacune des quatre autres cales en compte cinq.

IV. Le chargement

[28] Le navire est arrivé au large de Port-Cartier le 21 décembre 2008 à 4 h 40, et c'est alors que son avis de mise à disposition fut à la fois présenté et accepté. Il a été amarré le long du poste de chargement à 5 h 20. Le chargement a commencé à 7 h 20.

[29] Le capitaine du Martin, le capitaine Taylor, ne pouvait pas voir la cargaison depuis le poste de chargement. Cependant, il savait parfaitement que la cargaison avait été empilée à l'extérieur, à la merci des intempéries. Il a remarqué durant le chargement que de la neige s'était glissée entre les boulettes de minerai de fer. Néanmoins, la cargaison se mouvait aisément. Il faisait très froid, environ -18 degrés Celsius, et il neigeait.

[30] La cargaison fut chargée dans un certain ordre et en deux « passes », afin de préserver la stabilité. La majeure partie de la cargaison fut chargée durant la première passe, en même temps qu'on procédait au déballastage. Cette opération fut suivie de la deuxième passe. Finalement, la cargaison fut nivelée par l'ajout de 800 tonnes à travers l'écouille n° 8 (cale n° 2) et l'écouille n° 18 (cale n° 4).

[31] Le chargement a pris un peu plus de temps que d'habitude. Il s'est achevé le 22 décembre à 4 heures. Selon le rapport d'escale de QCM, il y a eu quelques retards causés par des problèmes d'électricité. Le capitaine Taylor a retardé le départ du navire en raison des conditions météorologiques. Le Martin a appareillé à 18 h 10 ce jour-là, direction Toledo.

V. Le voyage

[32] Le voyage a lui aussi pris un peu plus de temps qu'à l'ordinaire, en raison d'un encombrement et de forts vents sur le lac Érié, ce qui a eu des effets malencontreux sur le niveau d'eau dans le chenal menant à Toledo. Le navire s'est amarré à quai le 29 décembre à 11 heures, et le déchargement a commencé à 11 h 32.

[33] Les cales à marchandises sont restées fermées hermétiquement tout au long du voyage. La cargaison n'a pas été inspectée. Cependant, l'eau présente dans la cargaison se serait écoulée par les trappes au fond des cales et infiltrée dans le tunnel. Des hommes travaillent en permanence dans le tunnel. Le tunnel et les bandes transporteuses étaient absolument secs tout au long du voyage ainsi qu'au début du déchargement.

[34] Il est vite devenu évident qu'une bonne partie de la cargaison avait gelé et ne pourrait pas franchir les trappes pour aboutir dans le tunnel situé en dessous. Il se trouve qu'environ 4 500 tonnes de marchandises avaient gelé. Les cales 1 et 2 étaient les plus touchées, les cales 3 et 4 un peu moins, et la cale 5 pratiquement pas. Des photos prises à l'époque montrent d'énormes amoncellements gelés.

[35] Deux réchauffeurs ont été loués, mais, pour une raison inexplicquée, ils n'ont pas fonctionné. D'autres réchauffeurs ont été livrés le lendemain; des appareils qui, eux, ont fonctionné.

[36] Le navire a changé de poste d'amarrage afin d'avoir accès à une grue. Plusieurs mesures ont été appliquées. On a laissé tomber un gros pneu de camion sur la cargaison dans l'espoir de la débloquent. Cela n'a pas fonctionné. On a ajouté un deuxième pneu. Cela n'a pas fonctionné non plus.

[37] Une lourde masse, un aimant de 13,5 tonnes, a ensuite été lâchée quelques pieds au-dessus de la cargaison. Cela a eu peu d'effet. Cependant, l'opération a permis de concasser quelque peu les parties latérales des tas. Il était inévitable, dans le mouvement d'oscillation de l'aimant, que les côtés des cales 1 et 2 soient frappés, endommageant ainsi le revêtement plastique. Plus tard, on s'est servi d'une benne preneuse. Quand les tas furent plus petits, les réchauffeurs ont été utilisés à nouveau, avec de meilleurs résultats. Pendant tout ce temps, l'équipage s'affairait dans les cales où la grue n'opérait pas. Les trappes ont été soumises à un vibrage. Une chargeuse ainsi que des pioches et des pelles ont été utilisées. Le déchargement s'est finalement achevé le premier janvier à 9 h 55.

[38] CSL s'était plainte à AK Steel le matin du 30 décembre.

[39] Michael Paddock, ingénieur métallurgiste chez AK Steel, qui était intervenu dans l'exécution du contrat conclu avec QCM, a téléphoné à son homologue Joaquim Eleuterio vers le

3 janvier. M. Paddock est resté vague sur la teneur de la conversation. Plus précisément, il ne se souvenait pas très bien s'il avait ou non affirmé qu'une réclamation serait déposée. Cependant, il est assez évident que l'état de gel de la cargaison fut évoqué. Quelques jours plus tard, M. Eleuterio lui a transmis le rapport d'inexécution de QCM. Dans le courriel qui accompagnait le rapport, il faisait état de la conversation.

[40] À la date de la conversation, M. Paddock ne savait pas que le minerai de fer ne répondait pas aux spécifications touchant la teneur en humidité. Le contrat obligeait QCM à faire une analyse. Lorsque la cargaison respectait les limites des spécifications, le rapport était produit, puis envoyé automatiquement par courriel. Cependant, si l'analyse montrait que la cargaison ne respectait pas ces limites, le rapport était d'abord envoyé au représentant du service à la clientèle de QCM pour qu'il en discute avec AK Steel.

[41] Divers échantillons furent prélevés sur la partie de l'amoncellement qui devait être chargée à bord. QCM savait, le 23 décembre, sinon avant, quelle était la teneur en humidité, et savait que cette teneur n'était pas conforme aux spécifications. C'est le 23 décembre qu'Anne Marie Rushworth, surveillante de laboratoire de QCM, a signé le certificat d'essai d'expédition faisant état de la non-conformité.

[42] Le contrat prévoyait que QCM devait expliquer pourquoi la cargaison n'était pas conforme aux spécifications et dire quelle mesure corrective serait prise.

[43] Selon le rapport de non-conformité établi par QCM le 23 décembre et remis à M. Eleuterio, entre autres, l'explication était la suivante :

[TRADUCTION] Nous avons beaucoup de glace et de neige dans notre stock BAF, et il n'était pas possible de trouver un autre endroit où prendre des boulettes fraîches ou des boulettes à teneur moindre en humidité.

[44] La mesure corrective proposée :

[TRADUCTION] Tout ce qui pouvait être fait dans les circonstances du moment a été fait. Cependant, nous continuerons de favoriser au maximum les mélanges dans nos pratiques de récupération et, quand cela sera possible, la production de boulettes fraîches en fera aussi partie.

[45] M. Eleuterio, qui a pris sa retraite, n'a pas été appelé à témoigner. La raison pour laquelle ce rapport n'a pas été envoyé avant le 6 janvier n'a pas été expliquée.

[46] CSL et AK Steel ont demandé au cabinet Hayes Stuart de mener une expertise conjointe quelques jours plus tard à Thunder Bay. L'expert du cabinet, Graydon Halge, a expliqué dans son rapport que la cale n° 5 n'avait pas été vraiment touchée parce qu'elle était contiguë à la salle des machines, laquelle émettait de la chaleur. Cependant, après qu'on lui eut montré durant l'instruction le plan général d'aménagement, il a reconnu s'être trompé. Le cuvelage des bandes transporteuses sépare la cale n° 5 de la cloison de la salle des machines.

[47] Comme je l'ai dit, la somme réclamée, partiellement exprimée en dollars US, a été payée intégralement par AK Steel ou ses assureurs. Les parties se sont entendues sur les taux de change. La somme réclamée se compose de ce qui suit :

- a. 78 885,15 \$ canadiens – réparations des avaries causées au navire;

- b. 105 840 \$ canadiens – frais de surestaries;
- c. le solde comprend les frais de la location d'équipement à Toledo et la part de 50 p. 100 de CSL dans le coût de l'expertise menée par le cabinet Hayes Stuart.

VI. La cause du gel de la cargaison

[48] Je suis persuadé que le gel de la cargaison résultait de l'état dans lequel se trouvait la cargaison avant son chargement. Le capitaine Taylor a témoigné que, au cours du voyage, il n'y a pas eu d'infiltration d'eau dans les cales par les panneaux d'écouille, ou par suite d'une fuite depuis des réservoirs. Son témoignage est confirmé par l'expert, M. Halge, qui a examiné les hiloires d'écouille et les plafonds de ballast.

[49] Nul ne conteste que la cargaison se mouvait d'une manière fluide lors de son chargement. Comme l'a expliqué le capitaine du port de QCM, M. Labrie, la cargaison est prise sur diverses parties de l'empilement et amenée au navire, puis descendue vers les écoutilles au moyen de plusieurs bandes transporteuses et toboggans. Selon l'endroit où sont prélevées les boulettes de minerai de fer, elles parcourent plus de 2 000 pieds, et moins de 4 000 pieds, et elles sont évidemment secouées en cours de route.

[50] Madame Rushworth a témoigné que rien n'avait été ajouté à l'empilement depuis le 5 novembre parce que le marché des boulettes de minerai de fer de QCM était à la baisse. Les boulettes de minerai de fer avaient été laissées exposées aux éléments durant au moins un mois et demi, et c'est ce qui explique la teneur excessive en humidité.

[51] Au cours du voyage de Port-Cartier à Toledo, une bonne partie de la cargaison avait gelé à nouveau.

VII. CSL s'est-elle convenablement occupée de la cargaison?

[52] Les deux parties ont produit les témoignages d'expert de capitaines de la marine marchande qui aujourd'hui agissent en qualité d'experts maritimes. QCM a appelé à témoigner le capitaine Kevin Quinn, qui connaît bien les vraquiers, mais n'a qu'une expérience très limitée des navires auto-déchargeurs.

[53] AK Steel a appelé le capitaine Joe Smith. Le capitaine Smith est expert et consultant depuis 1989. Avant cela, de 1972 à 1989, il avait travaillé pour CSL, d'abord comme capitaine à terre, puis comme directeur général adjoint des opérations maritimes, puis comme directeur des opérations maritimes et directeur de la flotte océanique. Il a participé activement au développement du programme des navires auto-déchargeurs de CSL.

[54] Le capitaine Taylor avait simplement présenté l'avis requis de mise à disposition, puis accepté la cargaison à bord. Il avait remarqué la présence de neige dans la cargaison, mais cela ne l'avait pas inquiété, car il avait chargé des cargaisons dans des conditions hivernales au moins 25 fois sans que leur déchargement ne pose de difficulté.

[55] Selon le capitaine Quinn, le capitaine Taylor aurait dû être conscient de la récession de 2008. Il aurait dû se rendre compte que la demande en produits sidérurgiques était à la baisse et aurait dû demander à QCM combien de temps les boulettes de minerai de fer avaient été

stockées à l'extérieur. Ce faisant, il aurait pris des précautions, au lieu de simplement réagir aux difficultés rencontrées lors du déchargement à Toledo.

[56] Le capitaine Quinn a aussi expliqué que le fait d'avoir procédé au chargement dans des conditions hivernales était la véritable cause du gel de la cargaison. Il a tenté d'expliquer, par l'ordre des opérations de chargement, la différence entre les niveaux de gel qui furent observés dans les diverses cales. Le navire aurait dû refuser de prendre la marchandise provenant du sommet de l'empilement. Cependant, comme je l'ai mentionné, il était impossible pour le personnel à bord de voir de quel endroit précis de l'empilement provenaient les boulettes de minerai de fer.

[57] Le capitaine Quinn a indiqué que le gel était pire dans les cales dont les écoutilles avaient été ouvertes le plus longtemps. Cependant, les deux écoutilles qui avaient été ouvertes le plus longtemps menaient aux cales n^{os} 2 et 4. Le gel le plus marqué se trouvait dans les cales n^{os} 1 et 2. Je ne puis donc voir aucune corrélation entre le gel de la cargaison et la neige tombée durant le chargement. Des cargaisons sont d'ailleurs chargées à Port-Cartier toute l'année, et par tous les temps.

[58] Le capitaine Quinn a également donné à entendre que le navire aurait pu embarquer des réchauffeurs, par exemple dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Des réchauffeurs pouvaient être installés sur le plafond des cales, ainsi qu'au niveau inférieur, dans le tunnel. Ce point était important, car on aurait dû voir que, puisqu'aucune humidité ne franchissait les trappes, la cargaison avait gelé.

[59] J'estime que ces explications sont sans fondement.

[60] Un capitaine de navire n'est pas un spécialiste en commerce international. Si quelqu'un devait prédire les difficultés qu'allait causer la durée d'empilement de la cargaison, c'était QCM.

[61] Comme l'a fait remarquer le capitaine Smith, les réchauffeurs fonctionnent au combustible fossile. Il faudrait que la cargaison soit chargée à plat et que les panneaux d'écouille soient laissés ouverts durant le voyage. Or, les panneaux d'écouille contribuent à assurer l'intégrité du navire, lequel ne pourrait pas naviguer en eau libre les écouilles ouvertes.

[62] Quant à l'installation de réchauffeurs dans le tunnel, le capitaine Smith a expliqué que ces réchauffeurs devraient être bien petits parce que l'accès au tunnel se fait par une porte dont la taille ne dépasse guère celle des portes qu'on trouve dans une maison. Il pourrait y avoir une ventilation, mais nul ne sait quel effet ces réchauffeurs auraient pu avoir.

[63] J'accepte l'avis du capitaine Smith pour qui, une fois la cargaison acceptée à bord, rien ne pouvait être fait. Le capitaine Taylor n'avait aucune raison de prédire que la cargaison ne serait pas fluide au moment de son déchargement.

[64] Le capitaine Quinn a rétorqué que, à tout le moins, des réchauffeurs auraient pu être tenus prêts pour utilisation avant l'arrivée à Toledo et qu'on aurait dû les vérifier au préalable pour s'assurer de leur fonctionnement. Je trouve que son propos manque de sérieux.

[65] Le capitaine Quinn frémit à l'idée que le revêtement plastique des cales n^{os} 1 et 2 ait été endommagé par l'aimant. Or, c'est grâce à l'aimant qu'on avait réussi à rompre les gros empilements. Il fallait choisir entre préjudice et retard. Le navire ne pouvait attendre jusqu'au printemps que la cargaison dégèle. CSL avait l'obligation de livrer la cargaison, et le Martin avait d'autres missions à accomplir.

[66] Ainsi que l'écrivait le lord Chancellor dans l'arrêt *Banco de Portugal v Waterlow and Sons Ltd.*, [1932] UKHL 1 :

[TRADUCTION] Lorsque la victime d'une inexécution de contrat se trouve, par suite de cette inexécution, aux prises avec des difficultés, les mesures qu'elle peut être conduite à adopter pour s'en relever n'ont pas à être analysées au microscope à l'instance de la partie à l'origine des difficultés occasionnées par l'inexécution. Il est souvent facile, une fois l'urgence passée, de faire la critique des mesures qui ont été prises pour y faire face, mais l'auteur de l'urgence a beau jeu de faire cette critique. La loi est respectée si la partie qui est mise dans une situation difficile en raison du manquement à une obligation dont elle est créancière a agi raisonnablement en appliquant des mesures de redressement, et elle ne sera pas jugée irrecevable à recouvrer le coût de telles mesures du seul fait que la partie à l'origine de l'inexécution prétend que d'autres mesures moins onéreuses pour elle auraient pu être prises.

[67] QCM accorde beaucoup de poids à un rapport rédigé par le capitaine en second du Martin, Ken Marsh, qui avait rejoint le navire au moment où le chargement était à peu près terminé à Port-Cartier. La véracité du contenu de son rapport a été reconnue, sans qu'il ait été appelé à témoigner. Il a écrit ce qui suit :

[TRADUCTION] Mon opinion est que l'entassement de la cargaison sur le quai est exposé à de fréquentes chutes de neige, ce qui produit une superposition de minerai et de neige dans le stockage au sol. Durant l'hiver, rares sont les jours qui dépassent le point de congélation à Port Cartier ou Sept-Îles, la neige ne fond pas et elle

imprègne la cargaison. J'ai observé des conditions de chargement similaires sur le CSL Niagara, le résultat étant que le minerai était arrivé gelé à Toledo et avait dû être extrait à l'aide d'une benne à TWI (2005). Cette même année, le navire qui avait pris un chargement avant nous, le Atlantic Huron, avait eu lui aussi une cargaison gelée à son arrivée à Toledo.

[68] Le capitaine en second Marsh n'a pas été présenté comme témoin expert. Cependant, ses observations sur les conditions ayant cours à Port-Cartier sont tenues pour exactes. Le CSL Niagara et le Atlantic Huron sont deux autres navires de la flotte de CSL qui auraient pu transporter la cargaison de AK Steel. Nous ne savons pas exactement quelle cargaison a été transportée. Le minerai de fer, les boulettes de minerai de fer et le concentré de minerai de fer sont tous des marchandises différentes. L'avis de QCM aux navires donne pour le concentré de minerai de fer une teneur type en humidité qui est beaucoup plus élevée que la teneur en humidité des boulettes de minerai de fer visées par le contrat.

[69] Je ne suis pas non plus persuadé que le CSL Niagara et le Atlantic Huron avaient pris leur chargement à Port-Cartier plutôt qu'à Sept-Îles. Le directeur de port, M. Labrie, travaille pour QCM depuis 1980, et M^{me} Rushworth depuis 1990. C'était la première fois qu'on leur signalait qu'une cargaison avait gelé. C'était également la première fois que M. Paddock apprenait que des grains d'acier provenant de QCM avaient gelé. Au cours de son interrogatoire préalable, QCM a affirmé que les expéditions faites pour AK Steel avaient commencé en 2002. L'expédition de décembre 2008 était la 260^e.

VIII. Le contrat entre QCM et AK Steel

[70] Comme je l'ai mentionné, QCM s'était engagée à indemniser AK Steel pour toute réclamation se rapportant à toutes formes d'avaries causées au navire et résultant directement du chargement des boulettes. Les avaries ont été causées par le chargement de boulettes de minerai de fer qui ne pouvaient pas être déchargées au moyen de l'équipement d'auto-déchargement du Rt. Hon. Paul J. Martin. En outre, le contrat prévoyait que, si, après livraison à la Nouvelle-Orléans, à Toledo, à Middleton ou à Ashland, AK Steel supportait des frais additionnels en raison de boulettes gelées, ces frais lui seraient remboursés par QCM.

M. Paddock a témoigné que les expéditions faites durant la saison de navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent étaient des expéditions vers Toledo. Cependant, durant l'hiver, les expéditions se faisaient vers des ports de la côte Atlantique des États-Unis, ou vers la Nouvelle-Orléans, d'où elles étaient redirigées vers l'une des aciéries de AK Steel. L'avocat de QCM a fait valoir que cette clause ne concernait que le gel qui se produisait après le déchargement. On pourrait imaginer un cas où la cargaison a été déchargée à Toledo, pour ensuite être exposée à la pluie verglaçante et à la neige, mais la mention de Middleton et de Ashland jette le doute sur le sens précis de la clause. Aucune de ces deux villes n'est un port des Grands Lacs. On pourrait imaginer que la marchandise gèle après sa livraison finale à ces endroits, mais on peut difficilement croire que la cargaison va geler après son déchargement à la Nouvelle-Orléans. La clause doit donc être interprétée comme une disposition réglant les cas de gel durant le transport par bateau depuis Port-Cartier.

[71] En outre, en intégrant au connaissance le contrat d'affrètement conclu entre AK Steel et CSL, QCM garantissait que la cargaison se mouvrait aisément.

[72] Les deux parties ont produit des avis sur le droit applicable dans l'État de New-York. Les rapports ont été considérés comme représentant l'interrogatoire principal des experts, et les deux parties ont renoncé à un contre-interrogatoire. Un rapport a été rédigé pour QCM par Glenn Jacobson et Alexandra Rigney, du cabinet Abrams, Gorelick, Friedman et Jacobson, LLP, de New York. Après examen des lois de l'État de New-York et des lois fédérales des États-Unis, ils ont exprimé l'avis que les assureurs de AK Steel disposaient d'un recours valable en subrogation, et que, si les avaries causées au navire découlaient d'un manquement de QCM à ses obligations, AK Steel serait fondée à obtenir des dommages accessoires et indirects. Cependant, ils faisaient observer que, s'il devait être établi que les avaries ont été causées par CSL elle-même à cause d'un chargement, transport ou déchargement défectueux des boulettes, alors QCM disposerait d'une défense valide.

[73] Même sans cette défense, QCM peut faire valoir deux autres moyens découlant du fait que AK Steel n'a pas donné en temps opportun l'avis relatif à l'inexécution du contrat, et n'a pas invité QCM à inspecter le navire après la découverte du préjudice et avant la réparation des avaries. Les avocats de QCM se fondent sur le *New York Uniform Commercial Code* et sur plusieurs précédents, dont *Great American Ins Co v M/V Handy Laker*, 2002 WL 32191640 (S.D.N.Y. 2002).

[74] AK Steel a produit en contre preuve un rapport rédigé par William R. Connor III et Christopher J. DiCicco, du cabinet newyorkais Marshall, Dennehey, Warner, Coleman et Goggin. D'après eux, aucun avis d'inexécution n'avait à être donné à QCM parce que QCM avait parfaitement connaissance de ce manquement. En fait, QCM avait connaissance de son manquement plus de 10 jours avant de le reconnaître devant AK Steel. Ils disent aussi que la conversation téléphonique entre Michael Paddock et Joachim Eleuterio a tenu lieu d'avis donné dans un délai raisonnable, aux termes du *New York Uniform Commercial Code*.

[75] Il s'ensuit qu'il n'y a pas « altération de la preuve » du fait que AK Steel n'a pas invité QCM à une expertise conjointe. QCM savait qu'elle avait manqué à ses engagements et elle était à même de demander une expertise conjointe.

[76] Je retiens l'opinion de MM. O'Connor et DiCicco. La décision *M/V Handy Laker* n'est pas applicable en l'espèce. Dans cette affaire, l'action visait un expéditeur qui avait vendu la marchandise FOB arrimée. Le préjudice était attribuable à un mauvais arrimage. Cependant, l'expéditeur n'en avait été informé qu'environ 30 jours après que le demandeur ait eu connaissance de la perte. Dans la présente affaire, QCM avait connaissance de son manquement avant que AK Steel ne l'apprenne.

[77] Rien ne prouve que QCM a été lésée du fait qu'elle n'a pas inspecté le navire avant les réparations. Les arguments selon lesquels CSL a pu tirer profit de la réparation d'avaries préexistantes ne sont que pures conjectures.

[78] Eu égard au texte des contrats, à l'opinion des avocats de New-York et à la preuve, j'estime que AK Steel a droit à une réparation intégrale. Il n'est donc pas nécessaire d'examiner si la cargaison aurait pu être considérée comme dangereuse. Voir la décision *Oceanex Inc. c Praxair Canada Inc.*, 2014 CF 6, et les précédents qui y sont cités.

[79] Les parties sont convenues que, si AK Steel obtenait gain de cause, l'intérêt simple au taux légal de 5 p. 100 serait calculé à compter du 1^{er} janvier 2009. Les parties ont demandé qu'il soit statué ultérieurement sur les dépens.

JUGEMENT

POUR LES MOTIFS EXPOSÉS CI-DESSUS;

LA COUR STATUE :

1. L'action est accueillie;
2. Il est ordonné à la défenderesse, ArcelorMittal Mines Canada Ltd., de payer à la demanderesse, AK Steel Corporation, la somme de 224 321,97 \$, avec intérêt simple fixé au taux de 5 p. 100 l'an à compter du 1^{er} janvier 2009 jusqu'à la date du jugement. Les intérêts après jugement s'appliqueront à la créance constatée par jugement (principal et intérêts), selon le même taux.
3. Il sera statué ultérieurement sur les dépens.

« Sean Harrington »

Juge

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-2139-10

INTITULÉ : AK STEEL CORPORATION c
ARCELORMITTAL MINES CANADA INC.

LIEU DE L'AUDIENCE : MONTRÉAL (QUÉBEC)

DATE DE L'AUDIENCE : DU 20 AU 22 JANVIER 2014

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

DATE DES MOTIFS : LE 31 JANVIER 2014

COMPARUTIONS :

Shawn K. Faguy
Vincent Doré
Jean-François Bilodeau

POUR LA DEMANDERESSE

POUR LA DÉFENDERESSE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Faguy & Co.
Avocats
Montréal (Québec)

POUR LA DEMANDERESSE

Robinson Sheppard Shapiro s.r.l.
Avocats
Montréal (Québec)

POUR LA DÉFENDERESSE