



T-279-96

ENTRE :

HALLA MERCHANT MARINE CO. LTD.,

demanderesse,

- et -

**PORTSERV LTD., TRANSMAR SHIPPING INC. et
NAZIR GULAMHUSEIN, LES PROPRIÉTAIRES ET
TOUTE AUTRE PERSONNE AYANT UN DROIT SUR LE FRET, LE SOUS-FRET ET
L'AFFRÈTEMENT DU NAVIRE « LOK MAHESHWARI »,**

défendeurs.

MOTIFS DU JUGEMENT

LE JUGE LUTFY

Sur le fondement des Règles 432.3 à 432.5 des *Règles de la Cour fédérale*, la demanderesse Halla Merchant Marine Co. Ltd. (Halla), armateur disposant du navire LOK MAHESHWARI (le navire), demande à la Cour de lui adjuger la somme de 635 009,71 \$¹ par jugement sommaire partiel à l'encontre de l'affrèteur, la défenderesse Transmar Shipping Inc. (Transmar). Les sommes réclamées correspondent en gros au fret du 1^{er} janvier 1996 au 15 mars 1996, moins les sommes correspondant au carburant se trouvant dans les soutes lors de la remise du navire et au temps perdu en raison de la panne d'une grue.

À l'appui de sa requête en jugement sommaire partiel, Halla produit l'affidavit de M. Chong-Kook Yoon, son premier vice-président exécutif. Transmar fonde sa défense sur le contre-interrogatoire de M. Yoon, ne présentant elle-même aucun affidavit.

¹ Sauf indication contraire, toutes les sommes citées ici sont en devises américaines.

Le 25 octobre 1995, Halla et Transmar sont convenues d'un affrètement à temps au tarif de 9 400 \$ par jour, moins une commission de 5 %, soit un fret net de 8 930 \$ par jour. Le versement d'une avance de 133 950 \$ devait être effectué à chaque début de quinzaine. Aux termes de la charte-partie, l'affrètement devait commencer le 1^{er} novembre 1995 et durer jusqu'à cinq mois. L'affrètement a débuté à 22 h 05 le 1^{er} novembre 1995, heure locale de Vancouver, soit 5 h 05, heure de Greenwich, le 2 novembre 1995.

Après avoir chargé sa cargaison, le navire a quitté Vancouver pour ses destinations en Indonésie et en Inde. Le navire est arrivé à Bombay le 21 janvier 1996, mais son déchargement a pris jusqu'au 15 mars 1996. Le différend qui oppose Halla à Transmar et aux autres défendeurs tient en partie aux circonstances entourant le retard intervenu dans le déchargement du navire.

Ce n'est que le 1^{er} février 1996, soit dix jours après son arrivée à Bombay, que le navire a finalement pu accoster. Ce retard s'explique par le fait que Transmar n'avait pas réglé à l'avance certains frais réclamés par l'administration portuaire. C'est ainsi que le déchargement qui, normalement, n'aurait pas pris plus de deux semaines, a pris un mois de plus, soit jusqu'au 15 mars 1996.

Dans ses arguments, Transmar attribue la lenteur du déchargement aux facteurs suivants :

- a) le refus, de la part de l'administration portuaire, de permettre au navire d'accoster;
- b) diverses pannes survenues aux engins de levage du navire et à ceux des débardeurs;
- c) le refus, de la part du capitaine, de livrer la cargaison si on ne lui remettait pas un exemplaire original des connaissements; et
- d) le fait que, du 24 février 1996 au 9 mars 1996, l'administration portuaire ait obligé le navire à quitter son poste d'amarrage en raison des lenteurs du déchargement.

C'est en raison des retards subis lors du déchargement que la défenderesse Portserv Ltd., sous-affrèteur de Transmar dans le cadre du contrat d'affrètement à temps, réclame le paiement de surestaries. Cette demande d'indemnisation, y compris une indemnité en raison de l'arrêt du

navire, pourrait atteindre la somme de 283 545 \$. Cette demande fait actuellement l'objet d'un arbitrage à Londres.

LES QUESTIONS EN LITIGE

Il n'est guère contesté que la cinquième période d'affrètement (5 h 05 heure de Greenwich, le 1^{er} janvier 1996 jusqu'à 5 h 05 heure de Greenwich, le 16 janvier 1996) et la sixième période d'affrètement (5 h 05 heure de Greenwich, le 16 janvier 1996 à 5 h 05 heure de Greenwich, le 31 janvier 1996) n'ont pas été réglées. Transmar est seule responsable du non-règlement à l'avance des frais portuaires, ce qui a entraîné un retard de dix jours dans l'accostage du navire à Bombay. En ce qui concerne les cinquième et sixième périodes d'affrètement, aucun élément de preuve n'est avancé qui permette d'établir sur ce point l'existence d'une question de fait litigieuse.

C'est également le cas en ce qui a trait aux 881,25 \$ réclamés par Halla comme reliquat des sommes dues relativement à la première période d'affrètement.

Transmar répond à la demande formulée par Halla en vue d'obtenir un jugement sommaire partiel en paiement des reliquats dus au titre de l'affrètement, par une défense en trois volets : a) en se rendant, vers le 1^{er} février 1996, à nouveau maître du navire, Halla a repris celui-ci à Transmar, ce qui a eu pour effet de décharger l'affréteur de toute obligation de paiement au titre du fret; b) subsidiairement, Halla n'est pas fondée à réclamer de paiement au titre du fret pour la période de retard indu entourant le déchargement de la cargaison; et c) en tout état de cause, Transmar est fondée à s'acquitter par compensation de la demande formulée à son encontre par Halla, au moyen du montant, actuellement en arbitrage, réclamé au titre des surestaries. L'avocat de Transmar reconnaît que la demande reconventionnelle en dommages-intérêts en raison de l'arrêt du navire, et des conséquences que cela a entraînées pour le banquier de Transmar, ne sont nullement comptées dans la demande de compensation formulée en réponse à la présente requête en jugement sommaire.

HALLA EST-ELLE EN DROIT D'OBTENIR UN JUGEMENT SOMMAIRE EN CE QUI CONCERNE LES SEPTIÈME, HUITIÈME ET NEUVIÈME PÉRIODES D'AFFRÈTEMENT (du 31 janvier 1996 au 15 mars 1996)?

En novembre et en décembre, Transmar n'avait pas réglé à temps les sommes dues au titre du fret. Au début du mois de janvier 1996, Halla a commencé à s'apercevoir des difficultés financières éprouvées par Transmar. Halla, ou ses représentants, ont communiqué de plus en plus fréquemment avec Transmar, et avec de plus en plus d'insistance. En réponse à une réclamation détaillée transmise le 8 janvier 1996 et portant sur le non-règlement de la cinquième période d'affrètement, une semaine auparavant, Transmar a répondu, le 9 janvier 1996 :

[Traduction]

Faisant suite au message des armateurs touchant le non-règlement du fret. Nous nous excusons de répondre si tard. La personne chargée de le faire était en déplacement. Les affréteurs éprouvent un problème provisoire de liquidités depuis le 9 novembre 1995, en raison des arrêts subis par la fonction publique américaine, entraînant un retard dans le versement, aux affréteurs, de sommes considérables pour le transport de certaines marchandises. Les affréteurs ont néanmoins réglé les sommes dues au titre de toutes les périodes d'affrètement, sauf la dernière, que nous comptons être en mesure de vous régler dans les jours qui suivent. Nous nous excusons de cela et nous pouvons vous assurer que nous avons effectivement l'intention de respecter toutes les obligations que nous impose la charte-partie. Nous remercions les armateurs de leur patience et, encore une fois, nous nous excusons du retard intervenu au niveau du paiement.

De telles communications se sont échangées presque quotidiennement. Les promesses de paiement n'ont pas été tenues. Le paiement pour la sixième période d'affrètement est arrivé à échéance le 16 janvier 1996. Transmar a expliqué son non-règlement par le fait que de nouvelles dispositions de financement avaient été retardées et qu'elle n'avait pas encore touché les sommes qui lui étaient dues pour le transport de certaines marchandises. Le 29 janvier 1996, les représentants de Halla se sont réunis avec le représentant de l'armateur. Le 30 janvier 1996, Halla a fait transmettre les deux messages suivants à Transmar (documents n^{os} 502 et 503) :

[Traduction]

[N° 502]

EN CE QUI CONCERNE LE RÈGLEMENT RAPIDE DES PROBLÈMES SURVENUS ENTRE NOUS ET LES AFFRÉTEURS, NOUS DEMANDONS INSTAMMENT AUX AFFRÉTEURS DE TRANSMETTRE UN MESSAGE OFFICIEL DE CONFIRMATION EN VUE DE LA REMISE DU NAVIRE À SES PROPRIÉTAIRES À BOMBAY APRÈS DÉCHARGEMENT DE LA CARGAISON ET RÈGLEMENT DE TOUTES LES SOMMES DUES AU TITRE DU FRET/LA PRIME DE LESTAGE/LES FRAIS PORTUAIRES

À BOMBAY, ETC. AINSI QU'UN CALENDRIER DE PAIEMENT.

N° 503] VOUS TROUVEREZ CI-JOINT NOTRE COMPTE - NOUS PRENONS L'OCCASION DE VOUS RAPPELER QUE LE RÈGLEMENT DE LA SEPTIÈME PÉRIODE D'AFFRÈTEMENT EST DÙ LE 31 JANVIER. EN CE QUI CONCERNE L'AVANCE À L'ÉGARD DE LAQUELLE VOUS ÉMETTEZ UN DOUTE, NOUS RÉSERVONS L'ENSEMBLE DE NOS DROITS EN VERTU DE LA CHARTE-PARTIE QUI NOUS LIE, EN DATE DU 25 OCTOBRE 1995, Y COMPRIS LE DROIT DE REPRENDRE LE NAVIRE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 29(B), POUR NON-PAIEMENT DU FRET.

LES SOMMES DUES LE 31 JANVIER PORTENT SUR LES CINQUIÈME, SIXIÈME ET SEPTIÈME PÉRIODES D'AFFRÈTEMENT, SOIT UN TOTAL DE 406 764,04 \$ US PLUS RÈGLEMENT ANTICIPÉ DES FRAIS PORTUAIRES.

On ne trouve dans le dossier, de la part de Transmar, aucune réponse écrite à ces deux messages.

La septième période d'affrètement devait être réglée le 31 janvier 1996, mais ne l'a pas été.

M. Yoon, premier vice-président exécutif de Halla, a rencontré le défendeur Nazir Gulamhusein, un des dirigeants et administrateurs de Transmar, à Markham (Ontario), les 31 janvier et 1^{er} février 1996, afin de discuter de la situation. D'après Halla, au cours de ces réunions, le représentant de Transmar a reconnu devoir plus de 400 000 \$ pour l'affrètement du navire. Transmar n'a pas pu fournir, en échange d'un délai de paiement supplémentaire, les garanties exigées par Halla. Par conséquent, après ces réunions, Halla a assumé le déchargement de la cargaison. Halla a envoyé un de ses employés à Bombay pour traiter avec les consignataires, a retenu, pour son propre compte, les services de l'agent de Transmar à Bombay, et a donné ses instructions au capitaine du navire.

D'après le contre-interrogatoire de M. Yoon, après qu'il a « secoué » Transmar, celle-ci avait pris des dispositions en vue d'un règlement partiel des frais portuaires à Bombay « le deuxième jour après notre réunion », le 1^{er} février 1996, ou peu de temps après la réunion de deux jours. Halla a par la suite réglé le reliquat des sommes réclamées d'avance par

l'administration portuaire. Il ressort du dossier que le versement partiel effectué par Transmar est intervenu après le 31 janvier 1996, date où devait être réglée la septième période d'affrètement.

Le navire a accosté le 1^{er} février 1996, et le déchargement a commencé. Halla a continué à veiller au déchargement de la cargaison à Bombay, Transmar ne prenant, semble-t-il, aucune part à cette opération.

Le 14 février 1996, Transmar a reçu de Halla une demande de paiement visant la huitième période d'affrètement (c'est-à-dire du 15 février 1996 au 1^{er} mars 1996) en plus du paiement des sommes en souffrance. Le 18 mars 1996, après le déchargement de la cargaison, Halla a envoyé son compte, demandant paiement pour la neuvième et dernière période d'affrètement, soit du 1^{er} mars 1996 au 15 mars 1996.

Le 19 mars 1996, quelque quatre jours après la fin du déchargement, Halla a envoyé à Transmar le courrier suivant :

[Traduction]

D'après nous, vos manquements répétés aux obligations financières qui vous incombent en vertu de la charte-partie, constituent une rupture de celle-ci. La présente a pour but de vous aviser que nous prenons acte de votre refus d'honorer vos obligations et de votre rupture de la charte-partie et nous nous réservons le droit de demander réparation de cette rupture de contrat, en plus du montant total du fret et des dépenses dues au déchargement, soit la somme de 1 052 987,54 \$ US.

Transmar fait d'abord valoir que Halla a repris possession du navire vers le 1^{er} février 1996 et qu'elle n'est, par conséquent, pas fondée à réclamer le paiement du fret au-delà de cette date. En cela, Transmar se fonde sur les mesures prises par Halla pour veiller au déchargement de la cargaison et à l'absence, dans la charte-partie, de toute disposition permettant au propriétaire du navire de reprendre celui-ci, si ce n'est par le jeu de la clause n° 5². Transmar

² La clause n° 5 de la charte-partie prévoit que, si l'affréteur ne règle pas à temps le prix de l'affrètement « [...] les propriétaires seront en droit de reprendre le navire, sans préjudice des autres recours qu'ils (les propriétaires) pourraient avoir contre les affréteurs ». La clause 29(b), clause anti-technicité, prévoit que l'affréteur aura 48 heures pour régulariser ses paiements.

fait valoir, subsidiairement, que par sa conduite à partir du 1^{er} février 1996, Halla a accepté la dénonciation, par Transmar, du contrat d'affrètement.

Après quelques hésitations, je conclus que l'état du dossier ne permet pas d'affirmer, dans le cadre de cette requête, que Halla a effectivement droit à paiement à partir de la septième période d'affrètement, soit au titre du contrat d'affrètement, soit au titre des dommages-intérêts. Il faudrait pour cela savoir exactement ce que les parties ont fait aux environs du 1^{er} février 1996 : a) Halla a-t-elle effectivement repris possession du navire comme l'affirme Transmar; b) Halla a-t-elle accepté, de la part de Transmar, la dénonciation de la charte-partie; ou c) les parties ont-elles convenu de maintenir en vigueur la charte-partie en attendant que la cargaison soit déchargée et que le navire soit alors remis à Halla?

Le caractère incomplet des éléments de preuve à cet égard me semble notamment ressortir du troisième message transmis à Transmar, le 30 janvier 1996, au nom de Halla : « PRIÈRE D'ENVOYER À NOUVEAU CE MESSAGE PAR TÉLEX DANS UNE «FORMULATION PLUS OFFICIELLE» NOUS AVISONS PAR LA PRÉSENTE LES PROPRIÉTAIRES QUE [...] ». Il semblerait que Halla n'ait pas été satisfaite de la réponse à la demande formulée dans le document 502 (reproduit ci-dessus) et ait demandé une réponse sans équivoque. Cette réponse ne figure pas au dossier et rien ne permet de savoir quelle en aurait été la teneur. À supposer qu'elle ait été à nouveau envoyée avec une « formulation plus officielle », cette seconde réponse ne figure pas, elle non plus, au dossier. La première réponse de Transmar, ou la seconde, si tant est qu'elle existe, pourrait constituer une preuve importante à la détermination juridique du comportement des parties.

D'ailleurs, le déchargement devait commencer peu après l'accostage du navire, le 1^{er} février 1996. M. Yoon pensait que ce déchargement durerait tout au plus deux semaines. L'administration portuaire de Bombay avait demandé que soit versée d'avance la somme de 25 000 \$ pour un séjour à quai de 14 jours. Dans un message à Transmar en date du 29 janvier 1996, le courtier de Halla estimait qu'il faudrait « 12-13 jours » pour décharger la cargaison. La demande de surestaries fait état de 15 jours de planche, chiffre sans doute fondé sur la durée de

l'affrètement à temps. Il était prévu qu'il faudrait près de deux semaines, mais pas plus, pour décharger le navire à Bombay.

Par conséquent, le temps prévu pour le déchargement aurait, en gros, coïncidé avec la septième période d'affrètement (du 31 janvier 1996 au 15 février 1996). Il se peut très bien qu'une somme soit due au titre de la septième période d'affrètement, sinon pour celle-ci, du moins au titre des dommages-intérêts, et cela, quelle que soit la portée juridique du comportement des parties vers le 1^{er} février 1996. Il me semble cependant plus prudent d'attendre pour cela que soit complété le dossier.

Enfin, les demandes de paiement visant les huitième et neuvième périodes d'affrètement soulèvent elles aussi des points litigieux dans la mesure où elles ne sont pas réglées par arbitrage. La période correspondant aux huitième et neuvième périodes d'affrètement (du 15 février 1996 au 15 mars 1996) comprend le dépassement du délai de deux semaines prévu pour le déchargement. Les questions de fait expliquant ces retards, et la répartition des responsabilités, sont elles-mêmes en litige et devront être tranchées soit par arbitrage, soit dans le cadre d'un procès.

TRANSMAR A-T-ELLE LE DROIT D'EFFECTUER UNE COMPENSATION ENTRE LE PAIEMENT RÉCLAMÉ AU TITRE DES SURESTARIES ET LES SOMMES QUE LUI RÉCLAME HALLA AU TITRE DU FRET?

Les 283 545 \$ réclamés au titre des surestaries correspondent au montant des dommages-intérêts pour le retard intervenu dans le déchargement du navire au-delà des jours de planche initialement prévus dans le cadre de l'affrètement à temps. Cette demande sera tranchée par arbitrage à Londres.

La demande de surestaries vise la période allant du 9 février 1996, c'est-à-dire date à laquelle a pris fin l'estarie, et le 15 mars 1996, date où le déchargement a été terminé. La somme adjugée dans le cadre de ce jugement sommaire partiel porte sur la période prenant fin le 31 janvier 1996, c'est-à-dire une date antérieure au début de la période de surestaries. Cela

étant, j'estime que, selon la jurisprudence, on ne peut pas effectuer de compensation entre la somme demandée au titre des surestaries et la somme accordée par la Cour au titre du fret.

Dans l'arrêt *Century Textiles and Industry Ltd. c. Tomoe Shipping Co. (Singapore) Pte. Ltd.* («*The Aditya Vaibhav*»)³, les affréteurs avaient déduit du fret les pertes et les dépenses qu'ils avaient encourues en raison d'un retard du navire dû à une violation de la charte-partie par les propriétaires. Ce non-respect, par les propriétaires, des conditions de la charte-partie avait entraîné un retard de quelque 14 jours. Les propriétaires ont demandé qu'on leur accorde par jugement sommaire le fret pour la période ne comprenant pas le retard et les affréteurs entendaient déduire de cette somme le montant de leurs dommages-intérêts. Le juge Saville a conclu qu'il n'y avait pas lieu d'effectuer une compensation selon l'*equity* (p. 574) :

[Traduction]

Il s'agit de savoir, en de telles circonstances, si, comme le font valoir les affréteurs, la compensation selon les règles de l'*equity* pour la réclamation du paiement du fret dans le cadre d'un affrètement à temps permet aux affréteurs de déduire de l'argent qu'ils sont tenus de verser les pertes et les dépenses qu'ils auront, selon la Cour, encourues en raison du fait que les propriétaires du navire n'ont pas, comme la charte-partie leur imposait l'obligation de le faire, fourni les services justifiant le paiement du fret ou si, comme les propriétaires le font valoir, les affréteurs ne peuvent que déduire le fret dû au titre de la période pendant laquelle de tels services n'ont pas été fournis.

J'estime que l'argument des armateurs correspond à l'état du droit. Le plus récent exposé autorisé du principe de la compensation selon les règles de l'*equity* dans un tel contexte figure dans le jugement de Lord Denning, M.R. dans l'affaire *Federal Commerce & Navigation Co. Ltd. c. Molena Alpha Inc. and Others*, [1978] 2 Lloyd's Rep. 132 à la p. 140, col. 1; [1978] 1 Q.B. 927 aux pp. 974-975 :

Une chose est claire : toute demande reconventionnelle n'autorise pas une telle compensation. Seules le peuvent les demandes reconventionnelles fondées sur une même transaction ou étroitement liées à celle-ci. Il ne peut s'agir, en plus, que des demandes reconventionnelles mettant en cause les réclamations de Halla, c'est-à-dire qui sont si intimement liées à ses réclamations qu'il serait manifestement injuste de lui permettre d'exiger le paiement abstraction faite de la demande reconventionnelle.

[...]

J'estime qu'un tel lien étroit existe effectivement s'agissant d'une demande de règlement du fret constituant en fait une réclamation portant sur une période pendant laquelle les propriétaires, en violation de la charte-partie, n'avaient pas fourni la chose devant constituer, justement, la contrepartie du paiement exigé [...] Cependant, en ce qui concerne les autres périodes, au cours desquelles les armateurs ont effectivement fourni la contrepartie du paiement exigé, on ne voit pas se profiler une telle injustice manifeste. S'il en est ainsi, c'est parce qu'une demande de règlement du fret portant sur ces périodes ne peut pas être mise en cause en affirmant que, en quelque sorte, les propriétaires demandent à être

³ [1991] 1 Lloyd's Rep. 573.

rémunérés pour un service qu'ils n'ont pas fourni. Autrement dit, il n'existe aucun lien entre la demande reconventionnelle et la période pendant laquelle le navire est mis au service de l'affrètement, si ce n'est que tout cela est lié à une même transaction. Cela, cependant, ne satisfait qu'à la première et non à la deuxième condition nécessaire à une compensation selon les règles de l'*equity*.

Le juge Saville a également conclu que le jugement sommaire par lequel il a fait droit à la réclamation formulée par les armateurs ne devrait pas être suspendu en attendant l'issue de la demande reconventionnelle présentée par l'affrètement [traduction] « [...] car, à toutes fins utiles, cela aboutirait au même ou à peu près au même résultat que si l'on autorisait une compensation en raison de la demande reconventionnelle. »

La remarque incidente de Lord Denning, M.R., dans l'arrêt *Federal Commerce & Navigation Co. Ltd.* (également cité sous la forme *The Nanfri*) sur laquelle le juge Saville se fonde dans l'arrêt *Aditya Vaibhav*, précité, a été reprise par la Cour d'appel dans l'arrêt *Atlantic Lines & Navigation Company Inc. c. Le navire Didymi*⁴. Se prononçant au nom d'une formation unanime de la Cour, le juge Stone, après avoir retracé le développement de la compensation fondée sur l'*equity* et la reconnaissance de ce principe par la Règle 418 des *Règles de la Cour fédérale*, a conclu (à la p. 20) :

Il ressort des arrêts que nous avons déjà mentionnés que l'existence d'un droit à une compensation selon l'*equity* requiert beaucoup plus que la simple présence d'une demande reconventionnelle. Ainsi que l'a énoncé lord Denning dans un passage déjà cité de l'arrêt *The Nanfri*, seuls peuvent faire l'objet de la compensation fondée sur l'*equity* « les demandes reconventionnelles fondées sur la même transaction que la demande principale ou étroitement liée à cette transaction » et « attaquant directement les prétentions du demandeur », de sorte qu'il serait « manifestement injuste de lui permettre d'obtenir le paiement demandé sans tenir compte de la demande reconventionnelle ». Cette affaire nous permet d'illustrer de façon pratique les circonstances dans lesquelles cette doctrine peut être invoquée. Le propriétaire d'un bateau recherchait le recouvrement du fret prévu dans un affrètement à temps. L'affrètement sollicitait la compensation des dommages qu'il avait subis parce que le propriétaire du navire l'avait à tort privé de l'usage de ce navire pendant que la charte-partie était en vigueur. La Cour d'appel a permis qu'il y ait compensation entre la demande reconventionnelle en dommages-intérêts et la réclamation du fret. La demande reconventionnelle non seulement était fondée sur l'entente invoquée par le propriétaire mais elle était directement reliée à la réclamation du fret, de sorte qu'elle pouvait être intentée pour réduire ou éteindre la revendication du propriétaire du navire. Il serait manifestement injuste de forcer l'affrètement à payer le fret sans lui avoir permis au préalable de faire valoir sa demande reconventionnelle pour le préjudice qu'il a subi lorsque le propriétaire du navire l'a privé à tort de l'usage de ce navire au cours de la période visée par la réclamation du fret.

(Non souligné dans l'original)

⁴ [1988] 1 C.F. 3 aux pp. 17-18 et à la p. 20.

On ne relève guère de différences notables entre les faits en l'espèce et les circonstances de ces autres affaires en ce qui concerne la question de la compensation fondée sur l'*equity*. La demande en paiement du fret auquel il sera fait droit par ce jugement sommaire porte sur une période qui prend fin avant le début de la période visée par la demande de surestaries. La demande avancée par Transmar, actuellement en voie d'arbitrage à Londres, ne peut pas, dans le cadre de cette requête en jugement sommaire, faire l'objet d'une compensation par rapport à la demande en paiement du fret déposée par Halla. Il n'y a pas non plus lieu de surseoir à l'exécution du jugement en attendant que la demande de surestaries soit réglée par arbitrage ou dans le cadre d'une instance.

DÉCISION

La requête en jugement sommaire partiel déposée par Halla sera accueillie en partie. Transmar sera tenue de verser à Halla la somme de 133 950 \$ pour chacune des cinquième et sixième périodes d'affrètement, ainsi que le reliquat de 881,25 \$ dû au titre de la première période d'affrètement, moins les sommes correspondant au temps perdu en raison d'une panne des engins de levage (1 800 \$) et à la valeur du carburant se trouvant dans les soutes lors de la remise du navire (56 630 \$). En ce qui concerne la déduction de ces deux sommes, je ne relève aucun point litigieux. Ni l'une ni l'autre des parties ne soulève, non plus, de point litigieux en ce qui concerne l'intérêt cumulé dû jusqu'au 30 septembre 1996 (pièce « O » de l'affidavit Yoon) au titre de la somme adjugée dans le cadre du présent jugement. En ce qui concerne cette somme, il n'y aura ni compensation avec le montant réclamé au titre des surestaries, ni sursis à exécution.

Conformément à l'article 11 de la *Loi sur la monnaie*, L.R.C., ch. C-52, les montants cités en devises américaines dans les présents motifs devront être convertis en devises canadiennes.

Les avocats des parties entendront peut-être présenter des arguments complémentaires dans les trente prochains jours s'ils ne parviennent pas à s'entendre sur le montant que le jugement représente en devises canadiennes, compte tenu des intérêts cumulés ainsi que des intérêts et frais avant jugement.

Conformément à la Règle 337(2)b), la demanderesse devrait préparer un projet de jugement approprié pour donner effet à la décision de la Cour et demander que ce jugement soit rendu.

Allan Lutfy

Juge

Ottawa (Ontario)
Le 26 février 1997

Traduction certifiée conforme

François Blais, LL.L.

**COUR FÉDÉRALE DU CANADA
SECTION DE PREMIÈRE INSTANCE**

AVOCATS ET PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER

N° DU GREFFE : T-279-96

INTITULÉ : Halla Merchant Marine Co. Ltd. c. Portserv Ltd.,
Transmar Shipping Inc. et Nazir Gulamhusein, les
propriétaires et toute autre personne ayant un droit sur le
fret, le sous-fret et l'affrètement du navire « Lok
Maheshwari »,

LIEU DE L'AUDIENCE : Toronto (Ontario)

DATES DE L'AUDIENCE : Les 25 et 28 novembre 1996

MOTIFS DU JUGEMENT

DE MONSIEUR LE JUGE LUTFY

EN DATE DU 26 FÉVRIER 1997

ONT COMPARU :

William Sharpe (agent) **pour la demanderesse**

Paul N. Richardson **pour la défenderesse,
Transmar Shipping Inc.**

PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER :

Meighen, Demers **pour la demanderesse**
Toronto (Ontario)

Strathy & Richardson **pour la défenderesse
Transmar Shipping Inc.**