



T-1452-92

ENTRE :

M^E THIERRY VAN DOOSSELAERE,
syndic, ès qualités, représentant
de United Maritime Belgium N.V.,

demanderesse,

- et -

UNISPEED GROUP INC. et
SGS SUPERVISION SERVICES INC.,

défenderesses.

MOTIFS DU JUGEMENT

LE JUGE ROULEAU

La présente action, introduite en juin 1992, vise au recouvrement de la somme de 178 223,92 deutsch mark (130 674,00 \$ canadiens), au titre des frais de transport additionnels payés par la demanderesse à la défenderesse Unispeed Group Inc. (ci-après «Unispeed») pour le transport d'une cargaison par mer, de Sorel, au Québec, à Casablanca, au Maroc. La réclamation fut d'abord présentée par Alfons Koster International Forwarders Ltd. (ci-après «Koster»), d'Anvers, en Belgique. L'intitulé désignant la demanderesse fut modifié en février 1994 pour devenir «United Maritime Belgium N.V.» et par la suite modifié de nouveau en avril 1994 pour devenir M^c Thierry Van Doosselaere, syndic, ès qualités, représentant de United Maritime Belgium N.V., vu que la demanderesse a déclaré faillite en 1994 et que l'action a été continuée par le syndic. Le fondé de pouvoir de Koster était M. Marc De Wert.

La demanderesse, un transitaire international dont le siège était à Anvers, en Belgique, était associée à un courtier maritime du Maroc appelé Janismar Transport International (ci-après «Janismar»). Au cours des premiers mois de 1991, l'Office national de l'Énergie du Maroc (ci-après l'«O.N.É.») acheta à Domtar Inc., au Canada, des poteaux télégraphiques en bois créosoté et se mit en quête d'agents qui se chargeraient de transporter la cargaison de Québec à Casablanca.

Les négociations entre Koster et la défenderesse Unispeed, un transporteur de marchandises contre rémunération dont les affaires étaient gérées depuis Montréal, commencèrent le 18 avril 1991, date à laquelle Koster demanda un prix pour le transport des poteaux en bois créosoté vendus par Domtar à l'O.N.É., soit un poids de 1486 tonnes métriques ou un volume de 2314 mètres cubes. En juillet 1991, Koster réservait un espace auprès de Unispeed pour le transport des poteaux télégraphiques de Québec à Casablanca, au tarif de 85 deutsch mark le mètre cube. À son tour, Koster, par l'entremise de Janismar, s'engagea pour un prix fixe envers l'O.N.É., le destinataire.

Durant le chargement des poteaux sur le navire, on a découvert que la cargaison occupait davantage d'espace sur le navire qu'on l'avait prévu. Unispeed exigea un supplément pour l'exécution du contrat de transport, supplément dont la demanderesse fut incapable de recouvrer la majeure partie de son client. La demanderesse tente aujourd'hui de recouvrer ce qu'elle considère comme frais de transport additionnels, alléguant une rupture du contrat conclu avec Unispeed.

La défenderesse Supervision Services Inc. (ci-après «S.G.S.») a été engagée par la demanderesse pour mesurer l'espace occupé par la cargaison après un chargement partiel à bord du navire M.V. LIPNO, au Port de Sorel (Québec) et à Québec même, où le reste du chargement fut effectué. La demanderesse affirme que S.G.S. a failli à son obligation de bonne exécution de son mandat au nom de la demanderesse, S.G.S. ayant rapporté incorrectement l'espace que la cargaison occupait dans les soutes n° 1 et n° 4 du navire. En outre, S.G.S. aurait manqué à son obligation de bien mesurer les faisceaux restants de la cargaison sur le quai. La

demanderesse a dû en conséquence payer à Unispeed une somme plus élevée que ce qu'il lui aurait fallu payer si S.G.S. avait bien effectué les opérations de mesurage pour lesquelles elle avait été engagée.

Les faits conduisant à la présente action sont complexes, mais il importe de les relater pour une résolution adéquate du litige.

M. De Wert, qui s'occupait d'expéditions depuis quelque temps en Europe, connaissait bien Unishipping S.A.R.L. de Paris et savait qu'il existait des relations d'affaires entre la société basée en Europe et Unispeed de Montréal. Il communiqua avec Unispeed pour savoir si Unispeed accepterait de s'occuper du transport des poteaux en bois créosoté. Dans un télex en date du 18 avril 1991, M. De Wert demanda un prix pour le transport de 1486 tonnes métriques ou 2314 mètres cubes de poteaux, de Sorel à Casablanca, indiquant que la marchandise serait prête pour l'expédition vers juin ou juillet.

Unispeed répondit le même jour qu'elle pouvait prendre en charge le transport de la cargaison et qu'elle désignerait un navire dans un délai de vingt jours après qu'elle saurait la date exacte à laquelle elle pourrait accepter la livraison. Elle donna un prix de 95 \$ US la tonne. Environ deux mois plus tard, le 25 juin 1991, M. De Wert informa Unispeed qu'il avait été confirmé que la cargaison pourrait être chargée vers la fin de juillet, et il demanda confirmation du prix final d'Unispeed. Le 5 juillet 1991, Unispeed confirma qu'elle transporterait les poteaux créosotés sous le pont, à bord du M.V. ORAVA, au prix de 58 \$ US le mètre cube, le chargement devant avoir lieu entre le 21 juillet et le 25 juillet 1991.

Par la suite, plusieurs télex furent échangés entre les parties. Elles se demandaient si la cargaison serait expédiée de Québec ou de Halifax. Le 12 juillet 1991, Unispeed reçut un télex de M. De Wert indiquant qu'il avait reçu confirmation d'un autre transporteur qui s'offrait à transporter les poteaux de Halifax à Casablanca au tarif de 87 deutsch mark le mètre cube. Unispeed répondit par un télex en date du 18 juillet 1991 qu'elle était disposée à transporter la

cargaison «au tarif de 87 deutsch mark le mètre cube, pour un volume d'environ 2 500 mètres cubes».

Le 26 juillet 1991, Unispeed était informée que la marchandise serait prête pour expédition à la fin du mois au Port de Sorel. M. De Wert demanda aussi confirmation du tarif de fret de 87 deutsch mark jusqu'à Casablanca, et il demanda la désignation d'un navire. À la même date, Unispeed répondit qu'elle pouvait prendre en charge 1 500 tonnes métriques, soit environ 2 500 mètres cubes de poteaux, Sorel FOB Casablanca, sous le pont, au tarif de 85 deutsch mark le mètre cube. Unispeed demanda aussi que M. De Wert «se décide et confirme aujourd'hui en raison du manque d'espace». Elle désigna le navire M.V. BEROUNKA, qui devait être au Port de Sorel durant la 32^e semaine de l'année.

M. De Wert se demanda alors s'il pouvait compter sur le navire et pria Unispeed de répondre d'urgence à son interrogation. Cependant, Unispeed ne put, semble-t-il, confirmer le navire. Le 5 août 1991, M. De Wert communiqua de nouveau avec Unispeed afin de confirmer un navire pour le 10 août 1991 au plus tard. Il informa Unispeed qu'il avait communiqué avec les agents Wisser & Wisser et M.G. Shipping et que ces agents lui avaient dit qu'il devrait mettre fin à son entente avec la défenderesse. Apprenant que la demanderesse cherchait un autre transporteur, Unispeed promit de désigner un navire et confirma le taux de fret de 85 deutsch mark le mètre cube. M. De Wert confirma alors l'annulation de ses démarches auprès de M.G. Shipping et donna à Unispeed les coordonnées de la personne avec qui Unispeed devait communiquer au siège social de Domtar à Montréal pour les dispositions à prendre. Le télex de la demanderesse se terminait ainsi: «Indiquez également, comme nous l'avons déjà demandé, le nom du navire et la date approximative du chargement, car le soussigné se rendra sur place».

La défenderesse omit de nouveau de répondre, et M. De Wert envoya un autre télex le 12 août 1991, dans lequel il demandait confirmation du navire et de la date de chargement. Unispeed répondit que «aujourd'hui ou demain matin au plus tard, nous vous communiquerons le nom du navire et la date de chargement». Plusieurs conférences téléphoniques entre les parties eurent lieu par la suite et, le 22 août 1991, la demanderesse envoyait à Unispeed un télex où elle

demandait confirmation de la date exacte de chargement et où elle mentionnait le navire M.V. OTTAVA. Le même jour, Unispeed confirmait que le M.V.LIPNO «sera à Sorel la deuxième semaine de septembre pour le chargement de 1512 tonnes de poteaux, destination Casablanca, conformément aux conditions que nous avons fixées».

Le 23 août 1991, la demanderesse demandait les raisons du changement de navire et informait Unispeed que, si le chargement n'avait pas lieu le 26 août 1991, conformément à l'entente antérieure, la demanderesse perdrait une garantie de 39 000 deutsch mark, perdrait son client, l'O.N.É., et s'exposerait à des poursuites judiciaires pour manquement à ses obligations contractuelles. Unispeed répondit que le M.V. OTTAVA avait été retardé au chargement dans un port du Brésil en raison d'une grève. Les 27 et 29 août et les 2, 3, 4 et 5 septembre 1991, la demanderesse pria à plusieurs reprises Unispeed de lui communiquer un rapport officiel concernant la grève, afin de pouvoir transmettre le rapport à l'O.N.É., que la tournure des événements commençait d'impatisser. La demanderesse ne reçut aucune réponse d'Unispeed. Le 2 septembre 1991, la demanderesse envoya de nouveau un télex à la défenderesse, dans lequel elle mentionnait que le communiqué antérieur était resté sans réponse. Le télex mentionnait aussi: «Prière de confirmer que le LIPNO sera en place le 9 septembre pour le chargement». La défenderesse fut de nouveau avertie que la demanderesse courait le risque de perdre son client.

Finalement, le 16 septembre 1991, Unispeed envoya un télex à M. De Wert indiquant qu'elle chargerait la cargaison les 23, 24 et 25 septembre, sauf intempéries. À cause de tous ces atermoiements, Domtar envoya à l'O.N.É. un télex indiquant qu'Unispeed avait de nouveau communiqué un changement dans la date de départ et que le chargement de la marchandise sur le M.V. LIPNO aurait lieu le 25 septembre 1991. Néanmoins, il y eut un autre délai et, après une conversation téléphonique entre M. De Wert et la défenderesse, Unispeed confirma par un télex du 19 septembre 1991 que le chargement aurait lieu le 27 septembre 1991, que les poteaux seraient chargés sous le pont comme convenu à l'origine, que le navire se rendrait ensuite à Québec pour un arrêt final destiné à une autre cargaison, avant de partir pour Casablanca et que la date prévue d'arrivée, sauf intempéries, était entre le 13 et le 16 octobre.

Le chargement à Sorel eut lieu finalement le 3 octobre 1991. M. De Wert s'envola pour Montréal et, à son arrivée, il se présenta aux bureaux de Unispeed. C'est alors que lui-même et M. Hallack, fondé de pouvoir d'Unispeed, reçurent un message selon lequel soixante faisceaux de poteaux de douze mètres et six cent soixante-seize faisceaux de poteaux de dix mètres avaient été chargés à bord du navire. Cependant, la cargaison occupait en réalité plus de 3 500 mètres cubes d'espace, et il restait 1 500 mètres cubes de poteaux sur le quai. Il n'y avait plus d'espace sous le pont pour recevoir la cargaison restante.

M. De Wert envoya alors un télex à Domtar, depuis les bureaux d'Unispeed et informa Domtar que l'espace réel en mètres cubes ne correspondait pas à ce qu'on lui avait dit au départ: qu'il y aurait 2 314 mètres cubes de poteaux pour un total de 1 486 tonnes. Il expliqua que, en raison de l'écart, il faudrait qu'une partie de la cargaison soit chargée en pontée, et il demanda à Domtar d'envoyer un télex à l'O.N.É. indiquant qu'il y avait eu erreur dans ses mesures et qu'il y avait en réalité 5 125,10 mètres cubes au lieu des 2 314 mètres cubes que Domtar avait d'abord indiqués. La réponse de Domtar fut la suivante:

[TRADUCTION]

Il semble que votre compagnie attirée de mesurage de Sorel a pris l'espace total occupé par les faisceaux, y inclus l'espace vide, tandis que la mesure apparaissant sur notre pro forma est le volume compact que nous avons vendu à l'O.N.É. et qui ne tient nullement compte du déplacement. Nous n'acceptons pas votre point de vue, et votre problème doit être résolu avec vos cocontractants.

L'O.N.É. n'acceptait pas une livraison partielle et voulait le volume complet, sans quoi il annulerait la commande. M. De Wert décida de demander à un expert indépendant de mesurer la cargaison et il communiqua avec McLean Kennedy Inc. pour lui demander d'engager la défenderesse S.G.S. à cette fin. Le 7 octobre 1991, l'expert maritime de S.G.S., Gilles Dallaire, se rendit au Port de Québec pour mesurer le volume de la cargaison chargée à Sorel et le volume de la cargaison qui devait être chargée à Québec. Le jour suivant, S.G.S. remettait un rapport d'expertise indiquant qu'environ 3 500 mètres cubes avaient été chargés à Sorel et qu'il restait presque 1 600 mètres cubes sur le quai qui n'avaient pas encore été chargés.

Ce n'est que quelques jours plus tard que M. De Wert fut informé que M. Dallaire n'était pas entré dans les soutes du navire pour mesurer exactement leur contenu. Voici un résumé de l'explication donnée par l'expert à propos de la manière dont S.G.S. a procédé aux opérations de mesurage:

1. M. Ross Baldwin, de McLean Kennedy, nous a demandé, par téléphone, de mesurer les faisceaux de poteaux télégraphiques arrimés sur le M.V. Lipno, dans les soutes 1 et 4 (dans l'entrepont). Les opérations de mesurage ont eu lieu à Sorel, et M. Baldwin croyait que le volume des faisceaux était plus élevé que ce qu'avait indiqué l'expéditeur, étant donné qu'il faut laisser une partie du lot à Sorel.

2. Nous avons rencontré le capitaine le 4 octobre 1991, à la section 101 du port de Québec. Les soutes 1 et 4 étaient pleines et nous n'avons pas pu entrer pour mesurer les faisceaux. L'inspecteur en a informé McLean Kennedy.

3. Notre client nous a informés que les faisceaux restants à Sorel ont été transportés à Québec et nous a demandé de mesurer les faisceaux à la section 101 du port de Québec. Le 7 octobre 1991, nous avons mesuré certains faisceaux choisis au hasard sur le pont (10 poteaux par faisceau) et nous avons calculé un volume moyen pour les soutes 1 et 4. Le nombre de faisceaux dans les soutes 1 et 4 nous a été donné par le capitaine du M.V. Lipno. Les facteurs d'arrimage indiqués ont été calculés.

Nous ne sommes pas intervenus dans le chargement du navire et l'on nous a dit que les faisceaux de la section 101 étaient chargés sur le pont.

En raison de l'espace requis sous le pont et sur le pont pour le transport de la cargaison, la demanderesse fut priée de payer des frais additionnels. Le 9 octobre 1991, Unispeed exigeait que les frais additionnels soient payés dans un délai de cinq jours ouvrables avant l'arrivée du navire à Casablanca, sans quoi la cargaison ne serait pas délivrée et Unispeed ne fournirait pas un connaissement net. Le 9 octobre 1991, n'ayant d'autre choix, M. De Wert consentit à payer le supplément, mais informa Unispeed qu'il désignerait un expert indépendant pour l'évaluation de la cargaison à l'arrivée. L'entente conclue entre M. De Wert et Unispeed était que la demanderesse paierait les frais de transport par mer «en fonction du rapport final de cubage de S.G.S.».

Le M.V. LIPNO arriva à Casablanca le 23 octobre 1991. M. De Wert signifia clairement à Unispeed qu'il contestait l'exactitude du rapport de S.G.S. du 8 octobre 1991. En conséquence, deux experts maritimes indépendants, M. Farouk, nommé par l'O.N.É., et M. Sbihi, nommé par la demanderesse, assistèrent au déchargement de la cargaison durant la période allant du 24 au 26 octobre 1991, afin de mesurer de nouveau le volume en mètres cubes des poteaux de bois. M. Sbihi devait mesurer le volume des faisceaux, et M. Farouk celui des

poteaux eux-mêmes. La demanderesse voulait que les deux experts effectuent leur examen de cette manière pour que S.G.S. et Unispeed ne puissent par la suite contester les rapports des experts marocains.

Après les opérations de mesurage, il devint évident qu'il y avait un écart considérable entre l'espace effectivement occupé par les faisceaux de poteaux et l'espace inoccupé ou libre des soutes qui avait été facturé à la demanderesse, ainsi que l'espace occupé sur le pont. Les deux experts arrivaient tous deux à la conclusion que l'espace occupé par les faisceaux à bord du navire dans les soutes, ainsi que sur le pont, était de 3 214 mètres cubes, tandis que la demanderesse avait payé à Unispeed une somme correspondant à plus de 5 200 mètres cubes. L'O.N.É. accepta les rapports des experts marocains. Il paya donc la demanderesse pour le transport de 3 214 mètres cubes, au lieu des 2 314 mètres cubes convenus à l'origine.

M. De Wert demanda alors à Unispeed un remboursement. M. Hallack indiqua dans un téléx du 28 octobre 1991 qu'il ne pouvait prendre cette décision lui-même et qu'il lui faudrait consulter son siège social à Paris. Il déclara cependant qu'il aurait beaucoup de mal à expliquer les écarts à son siège social puisque les frais étaient fondés sur le rapport de S.G.S. que M. De Wert avait demandé et il proposa à la demanderesse de tenter un règlement de l'affaire auprès de l'O.N.É. Le 4 novembre 1991, Unispeed informa la demanderesse que son siège social à Paris n'accepterait aucune réduction du prix et ne ferait aucun remboursement.

La demanderesse forme aujourd'hui un recours devant la Cour fédérale, affirmant qu'elle a fait un paiement excessif à Unispeed et qu'elle a droit au remboursement des sommes qu'elle a payées, par erreur, sur le volume de la cargaison établi par la défenderesse S.G.S.

Sur cette toile de fond, la preuve produite au procès a permis d'établir plusieurs points pertinents. Il convient d'abord de noter que les poteaux télégraphiques en question avaient chacun un diamètre de 20 centimètres à la base, diamètre qui se réduisait progressivement jusqu'au sommet. Dix poteaux formaient un faisceau; chaque faisceau était composé de cinq poteaux dans un sens et de cinq autres dans l'autre sens, de telle sorte que la surface de chaque

extrémité d'un faisceau demeurait constante quelle que soit la longueur des poteaux, dix mètres ou douze mètres. L'avocat de la défenderesse S.G.S. s'est demandé si les poteaux avaient été décrits comme du bois plein ou creux, mais cet aspect n'a aucun rapport avec les points soulevés dans le procès. Les grumes occuperont le même espace, qu'elles soient pleines ou creuses, et le prix confirmé pour le transport de la cargaison n'était pas établi selon le poids, mais selon le volume. Cet argument n'est rien d'autre qu'une diversion.

Les éléments de preuve et les documents que j'ai mentionnés plus haut ont été produits surtout par l'intermédiaire du témoin M. De Wert. Dès le début, j'ai trouvé qu'il était un témoin très direct et tout à fait crédible. Il a témoigné que, à la suite de cette opération malheureuse, son entreprise est aujourd'hui en faillite et qu'il a lui-même subi des pertes financières considérables.

Selon son témoignage non contredit, Domtar lui avait dit que le volume des poteaux de bois serait d'environ 2 314 mètres cubes. Il a indiqué aussi qu'il avait insisté pour que les poteaux soient mesurés par la défenderesse S.G.S. parce qu'il connaissait l'entreprise et qu'il avait eu de bonnes relations commerciales avec elle dans le passé. M. De Wert a témoigné que, selon l'entente conclue avec Unispeed, le taux de fret serait payé selon le cubage officiel établi par S.G.S. et selon son rapport du 8 octobre 1991. Il a payé Unispeed selon le rapport de S.G.S. parce qu'autrement les poteaux ne seraient jamais partis pour Casablanca ou que lui-même n'aurait pu obtenir un connaissance net à l'arrivée.

Cependant, la preuve la plus convaincante soumise à la Cour est la preuve d'expert de M. Farouk, un expert maritime très qualifié, qui a été engagé par la demanderesse pour mesurer la cargaison à son arrivée à Casablanca. J'ai trouvé son témoignage au-dessus de tout reproche et j'ai adopté intégralement son avis professionnel. Il a indiqué que, dès qu'il a été engagé, il s'est rendu sur le quai à Casablanca dès les premières heures du jour le lendemain de l'arrivée du navire. Il a déclaré que la partie de la cargaison arrimée en pontée avait très bien voyagé, mais que la plupart des faisceaux étaient défaits au moment de leur enlèvement des soutes parce que les anneaux de métal qui servaient à les attacher avaient cédé. M. Farouk a témoigné que

lui-même et M. Sbihi avaient mesuré un faisceau en suspension durant son déchargement et que le faisceau contenait les dix poteaux requis. Après avoir procédé au mesurage, il est arrivé à la conclusion que la cargaison entière de 736 faisceaux, à raison de dix poteaux par faisceau, et compte tenu de l'espace perdu entre les poteaux, atteignait 3 214 mètres cubes.

Durant sa déposition, M. Farouk a fortement critiqué le rapport de S.G.S. du 8 octobre 1991, affirmant que M. Dallaire avait mesuré le volume des faisceaux sur le quai de Québec au lieu du volume de l'espace que les poteaux occuperaient une fois arrimés sur le navire. C'est ce dernier volume qu'il devait calculer. Il a témoigné que, de façon générale, lorsqu'on transporte des faisceaux de poteaux, la méthode employée au niveau international consiste à mesurer le volume de la marchandise et à ajouter 30% pour l'espace perdu qui existe entre les poteaux attachés en faisceaux. Il a aussi fait observer, avec beaucoup d'à-propos, que seule Unispeed était en mesure de connaître les dimensions des soutes du navire et leur capacité de recevoir les poteaux, puisque seule Unispeed connaissait la structure intérieure du navire, ses dimensions et les encombrements possibles. Quiconque à la place de M. De Wert n'aurait pu évidemment, depuis Anvers, avoir connaissance de ces considérations matérielles.

Il ressort de l'opinion d'expert de M. Farouk que la manière dont Domtar a décrit la cargaison, soit environ 1,5 mètre cube par tonne de bois, est en général reconnue dans l'industrie du transport maritime. Puisque la cargaison dans le cas présent était d'environ 1 500 tonnes, ce poids équivalait plus ou moins à 2 250 mètres cubes. Selon M. Farouk, dont je partage entièrement l'avis, quelqu'un du métier aurait été en mesure de faire de bons calculs en se fondant sur la description de la cargaison qu'avait fournie Domtar. Il a témoigné qu'il est tout à fait acceptable dans le transport maritime d'indiquer un prix, pas nécessairement en fonction du volume de la marchandise, mais en fonction de l'espace qu'elle occupera, et que l'espace requis pour telle ou telle cargaison variera selon le navire et selon la soute.

En conclusion, selon le témoignage de M. Farouk, seule la partie qui indique le prix applicable au transport d'une cargaison est en mesure de connaître le coefficient d'arrimage puisqu'elle seule connaît le navire qui sera affrété et ses dimensions. C'est donc le transporteur,

en l'occurrence Unispeed, qui prend la responsabilité du plan d'arrimage. De l'avis de M. Farouk, il était évident ici que, eu égard au plan d'arrimage, il était impossible de mettre tous les poteaux dans les soutes 1 et 4. Plus précisément, il y avait environ 40% d'espace perdu dans la soute 1 et environ 20% dans la soute 2. Selon lui, il ne fait aucun doute qu'Unispeed aurait dû savoir tout cela. J'accepte son point de vue.

Après examen de l'ensemble de la preuve et compte tenu des arguments des parties, ainsi que des dépositions des témoins et experts, j'arrive à la conclusion que c'est la preuve de M. Farouk qui est la plus crédible et la plus conforme aux faits.

L'autre témoin clé était M. Hallack, fondé de pouvoir de la défenderesse Unispeed. J'ai trouvé que ce témoin n'avait guère d'expérience dans le transport de poteaux télégraphiques ou de n'importe quel genre de poteaux. Ce qui ressort de la preuve, c'est qu'Unispeed était désespérément en quête de clients et n'avait pas suffisamment d'expérience pour exécuter le contrat de transport qu'elle avait conclu.

De plus, la preuve de M. Hallack comportait nombre de contradictions et de lacunes. Il ressort de la preuve documentaire qu'il ne cessait de tenir à distance M. De Wert jusqu'à ce qu'il puisse obtenir un navire pour le transport de la cargaison. La Cour n'a jamais entendu ce qu'il est advenu des navires M.V. BEROUNKA, M.V. OTTAVA ou M.V. ORAVA. Ce qui est apparu très clairement durant le procès, c'est que M. Hallack ne disait pas la vérité lorsqu'il a informé M. De Wert que le navire qu'il avait désigné au cours des négociations avait été la cible d'une grève au Brésil. Non seulement a-t-il dit un mensonge à M. De Wert, mais il le lui a dit sachant qu'il serait transmis au client de la demanderesse, l'O.N.É. Cette manière de faire a porté atteinte à la crédibilité de M. Hallack comme témoin durant ce procès.

Après son interrogatoire et son contre-interrogatoire, j'ai demandé à M. Hallack comment il fixait en général le prix du transport de telle ou telle cargaison. Il a répondu que le premier critère était la loi de l'offre et de la demande. Ce n'est pas là la réponse que l'on attendrait d'un transitaire compétent, lequel prendrait en considération les dimensions de la cargaison et de

l'espace qu'elle occupera. Il est également très évident que, lorsqu'il s'est engagé à transporter la marchandise et qu'il a donné un prix à M. De Wert, M. Hallack n'avait absolument aucune idée du navire qui serait utilisé. En conséquence, même si Unispeed savait en juillet 1991 combien de poteaux devaient être transportés, la dimension des poteaux, leur volume et leur poids, Unispeed ne savait pas si le navire qui éventuellement allait être utilisé pour les transporter serait capable de les loger tous.

Unispeed maintient néanmoins que la demanderesse s'était engagée à payer les frais de transport en fonction du cubage de la cargaison calculé par S.G.S. et en fonction du rapport de S.G.S. du 8 octobre 1991. Unispeed soutient donc que, même si le cubage était erroné, la demanderesse est liée par l'entente et n'a pas droit au remboursement des frais de transport excédentaires.

C'est une proposition que je ne puis accepter. D'abord, il n'est que logique qu'un armateur ou un affréteur raisonnable et prudent qui accepte de transporter des poteaux connaisse ou soit tenu de connaître le coefficient d'arrimage de ces poteaux. Unispeed n'avait pas cette connaissance parce qu'elle était inexpérimentée et mal préparée pour ce genre d'opération. La preuve confirme qu'Unispeed a commis une erreur dès le début en faisant une mauvaise évaluation de l'espace que les poteaux de bois occuperaient. Il est un fait établi que les poteaux sont transportés en faisceaux. Contrairement à un transporteur bien informé, qui ne présumera pas qu'on lui demande de transporter des poteaux en vrac et qui s'attendra à ce que ces poteaux soient mis en faisceaux pour que leur chargement et leur déchargement puissent se faire avec facilité, rapidement et en toute sécurité, et aussi pour minimiser leur détérioration, Unispeed n'avait aucune expérience du transport de ce genre de cargaison. Si les gens d'Unispeed avaient des doutes, alors ils pouvaient communiquer sans problème avec Domtar, qui se trouvait dans la même ville.

Cette erreur s'est dès lors aggravée en raison du fait que la défenderesse n'avait pas la moindre idée du navire qui allait servir à transporter la cargaison et qu'elle n'avait donc pas connaissance de la structure ou des dimensions du navire. À Sorel, quand on se rendit compte

que toute la cargaison ne pouvait être embarquée, Unispeed, voyant son erreur, tenta de jeter le blâme sur Domtar, puis sur la demanderesse elle-même.

Deuxièmement, les témoignages d'expert de M. Farouk et de M. Sbihi sont concluants et ne laissent planer aucun doute sur le caractère fautif du rapport de S.G.S. du 8 octobre 1991. L'ensemble de la preuve documentaire et testimoniale autorise parfaitement cette déduction. C'est la raison pour laquelle l'O.N.É. a payé la demanderesse à raison de 3 214 mètres cubes et non 2 314 mètres cubes. Il ne fait aucun doute non plus que, si la demanderesse a dû payer un supplément à Unispeed pour le transport des poteaux, c'est parce que le rapport de S.G.S. avait exagéré l'espace occupé par les poteaux. M. De Wert a protesté vivement, mais il n'avait d'autre choix que de payer.

Il est à mon avis bien établi en droit que, lorsqu'une entreprise professionnelle telle que S.G.S. est payée pour présenter un rapport d'expertise à un client, elle a l'obligation de préparer un rapport exact et fiable. Un organisme professionnel comme S.G.S. qui s'engage à fournir une information doit se soumettre à une norme relative de prudence, qui se définit par une mise en équilibre de l'utilisation connue de l'information et du préjudice pouvant résulter du caractère erroné de l'information. Une partie telle que la demanderesse, qui a besoin de l'information, est fondée à compter que le donneur de l'information, en l'occurrence S.G.S., s'acquittera de son obligation de prudence quand il sait manifestement l'utilisation à laquelle l'information est destinée et qu'il la fournit précisément à cette fin.

En conséquence, la demanderesse était certainement fondée de se fier à l'expertise de S.G.S. et à sa capacité de lui remettre un rapport valable et précis du volume de la cargaison transportée par Unispeed à bord du M.V. LIPNO en octobre 1991. Il appartenait à S.G.S., qui savait que son rapport servirait de base à une autre opération intéressant son client, de montrer le niveau de soin et de diligence auquel tout client, tel la demanderesse, serait en droit de s'attendre.

La preuve montre que S.G.S. a manqué à son obligation. La défenderesse admet que son expert, M. Dallaire, n'est pas monté à bord du navire à Québec pour mesurer la cargaison, s'en remettant plutôt simplement aux déclarations du capitaine du navire. M. Dallaire a affirmé durant son témoignage qu'il avait mesuré le volume des faisceaux sur le quai, mais je ne puis tout simplement pas le croire. Il est rigoureusement impossible qu'un faisceau de dix poteaux mesure 0,96 mètre à sa base ou en largeur et 0,72 mètre de hauteur. La preuve produite révèle qu'un poteau avait un diamètre de 20 centimètres. Il faudrait donc environ cinq poteaux pour arriver à la largeur d'un faisceau (0,96 mètre). Pour arriver à une hauteur de 7,2 mètres, il faudrait trois poteaux et demi. Selon les mesures de M. Dallaire, il aurait donc fallu au moins 17 poteaux et demi pour remplir l'espace occupé par un faisceau. Comme un faisceau ne contenait que dix poteaux, M. Dallaire aurait dû mettre en doute les dimensions que lui avait déclarées le capitaine. Une simple inspection visuelle de sa part lui aurait révélé l'inexactitude des mesures que lui avait données le capitaine et que M. Dallaire a décidé de faire siennes.

La demanderesse a subi un préjudice en raison de cette faute lourde et en raison du manquement de S.G.S. à ses obligations contractuelles dans la préparation du rapport, un rapport auquel la demanderesse était fondée à s'en remettre et dont S.G.S. savait que la demanderesse allait se servir aux fins de l'entente avec Unispeed. À cause du rapport trompeur de S.G.S., le volume de la cargaison a été mal calculé. Comme le rapport formait le fondement de l'entente entre la demanderesse et Unispeed, il a entraîné une violation indiscutable d'une disposition essentielle de cette entente.

C'est la démarche qu'a adoptée la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Resolute Shipping c. Jasmin Construction Inc.*, [1978] 1 R.C.S. 907. Dans cette affaire, Jasmin avait conclu une entente avec Resolute Shipping pour le transport de quatorze unités mobiles sur le pont de son navire, de Québec à l'Île Baffin, pour un prix fixe de 14 000 \$ l'unité. Jasmin Construction avait estimé le poids des unités à 20 000 livres chacune, plus deux unités à 30 000 livres chacune. Lorsque Resolute Shipping entreprit de charger les unités à bord de son navire, elle constata que Jasmin Construction avait sous-estimé le poids des unités, obligeant du même coup Resolute Shipping à louer des équipes et des grues additionnelles pour charger lesdites

unités à bord. L'entreprise de navigation poursuit alors Jasmin Construction pour rupture de contrat.

Voici les propos de la Cour suprême du Canada, aux pages 910, 911 et 912 :

À mon avis, le fait que le poids de ces unités était si largement supérieur à celui qui avait été convenu, constitue une violation d'une condition importante du contrat et il est clair que c'est l'opinion du juge de première instance qui a déclaré:

Je ne peux souscrire à l'argument de la défenderesse selon lequel le poids de ces unités n'avait pas d'importance, étant donné que le prix n'avait pas été fixé en fonction du poids, mais qu'il s'agissait d'un prix fixe de 14 000 \$ par unité. Je ne peux davantage me ranger aux arguments de la défenderesse lorsqu'elle affirme que la demanderesse a agi avec imprudence en ne prévoyant pas la pesée des unités avant de les charger. La Treco Compagnie, fournisseur de la défenderesse, a fabriqué les unités en cause selon les propres plans et devis de la défenderesse. C'est la défenderesse, s'appuyant prétendument sur les indications de la Treco, qui a fourni à la demanderesse les renseignements quant aux poids approximatifs, et ces poids ont été stipulés dans le contrat.

...

La Cour d'appel est d'avis que l'intimée s'est acquittée de son obligation contractuelle en livrant les «14 unités mobiles» sur le quai, quel que soit leur poids et même si les poids approximatifs font partie des conditions du contrat. Avec égards, je ne puis accepter cette thèse et encore moins la déclaration selon laquelle «le fait que les deux parties aient pu se tromper sur le poids de ces marchandises ne constitue pas une rupture du contrat par l'appelante». À mon sens, cette dernière affirmation ne tient pas compte du fait que l'intimée était en mesure de connaître le poids des unités qui avaient été construites selon ses plans, alors qu'en signant le contrat l'appelante devait se fier à l'engagement de Jasmin, confirmé par ses représentants qui déclaraient qu'il n'y avait aucune raison de s'inquiéter car les unités pesaient probablement moins que les chiffres fournis. L'appelante ne pouvait pas savoir que l'intimée lui remettait un chargement en pontée 30% plus lourd que le poids stipulé. À mon avis, on ne peut parler ici d'erreur mutuelle. Il n'est pas douteux que l'appelante a fait erreur en se fiant aux assurances de l'intimée quant au poids, mais rien ne suggère que cette dernière ait eu quelque motif de se tromper sur le poids des unités qu'elle avait elle-même conçues et fait fabriquer...

(non souligné dans l'original)

Je suis donc persuadé, eu égard à l'ensemble de la preuve, que la demanderesse s'est vue obligée de verser un supplément à Unispeed pour le transport des poteaux et que cette obligation était le résultat à la fois de l'incompétence d'Unispeed et de la négligence de S.G.S. au moment où S.G.S. a préparé son rapport du 8 octobre 1991. Dans ces conditions, il m'apparaît indiqué de tenir les deux défenderesses solidairement responsables du préjudice subi par la demanderesse.

Par ces motifs, les défenderesses sont solidairement condamnées à payer à la demanderesse la somme de 130 674,00 \$ canadiens, avec intérêt au taux des prêts commerciaux en vigueur en Belgique, plus 2% l'an, composé semestriellement, à compter du 15 octobre 1991, jusqu'à la date du jugement, ainsi qu'avec les intérêts après jugement au même taux, jusqu'à

COUR FÉDÉRALE DU CANADA
SECTION DE PREMIÈRE INSTANCE

AVOCATS ET PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER

N° DU GREFFE : T-1452-92

INTITULÉ : M^e THIERRY VAN DOOSSELEARE ET AL. c.
UNISPEED GROUP INC. ET AL.

LIEU DE L'AUDIENCE : MONTRÉAL (QUÉBEC)

DATE DE L'AUDIENCE : 15-18 AVRIL 1996, 11-13 JUIN 1996 ET
LES 17 ET 18 SEPTEMBRE 1996

MOTIFS DU JUGEMENT DE M. LE JUGE ROULEAU

EN DATE DU 27 JANVIER 1997

COMPARUTIONS :

Raymond Twyford Raymond

POUR LA DEMANDERESSE

Marc de Man

POUR LA DÉFENDERESSE UNISPEED GROUP
INC.

Philippe Ferland & Anne-Marie Ryan

POUR LA DÉFENDERESSE S.G.S.
SUPERVISION SERVICES INC.

PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER :

BERNARD RAYMOND
MONTRÉAL (QUÉBEC)

POUR LA DEMANDERESSE

GOTTLIEB & PEARSON
MONTRÉAL (QUÉBEC)

POUR LA DÉFENDERESSE UNISPEED GROUP
INC.

LAFLEUR BROWN
MONTRÉAL (QUÉBEC)

POUR LA DÉFENDERESSE S.G.S.
SUPERVISION SERVICES INC.