

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20110304

Dossier : T-856-06

Référence : 2011 CF 260

Ottawa (Ontario), le 4 mars 2011

En présence de madame la juge Johanne Gauthier

**ACTION RÉELLE EN MATIÈRE D'AMIRAUTÉ**

**ENTRE :**

**FEUILTAULT SOLUTION SYSTEMS INC.**

**demanderesse**

**et**

**ZURICH CANADA, KUEHNE & NAGEL  
LTÉE, BLUE ANCHOR LINE, OCEANSHIP  
BEHEER III, LE NAVIRE « MAERSK  
PALERMO » (AUTREFOIS APPELÉ LE  
« P&O NEDLLOYD AUCKLAND ») ET LES  
PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES AUTRES  
PERSONNES AYANT UN DROIT SUR LE  
NAVIRE « MAERSK PALERMO »  
(AUTREFOIS APPELÉ LE « P&O  
NEDLLOYD AUCKLAND »)**

**défendeurs**

**et**

**OCEANSHIP BEHEER III, LE NAVIRE  
« MAERSK PALERMO » (AUTREFOIS  
APPELÉ LE « P&O NEDLLOYD  
AUCKLAND ») ET LES PROPRIÉTAIRES ET  
TOUTES LES AUTRES PERSONNES AYANT  
UN DROIT SUR LE NAVIRE « MAERSK  
PALERMO » (AUTREFOIS APPELÉ LE  
« P&O NEDLLOYD AUCKLAND »)**

**tierces parties**

## MOTIFS DU JUGEMENT ET JUGEMENT

[1] Feultault Solution Systems Inc. (Feultault) poursuit son assureur maritime, Zurich Canada (Zurich), en vertu d'une police tous risques (Clauses (A) de l'Institut sur marchandises, voir l'annexe A)\* pour des dommages causés à quarante (40) machines Thomas II expédiées en Allemagne dans trois conteneurs distincts en mai 2005.

[2] Feultault avait intenté au départ une poursuite contre Kuehne & Nagel Ltée (K&N) ainsi que contre le transporteur maritime mais, peu avant le procès, elle a conclu un règlement avec ces deux parties<sup>1</sup>.

[3] En l'espèce, le principal point en litige consiste à savoir si la demanderesse s'est acquittée de son fardeau de prouver que la perte est attribuable à un cas fortuit, quel qu'il soit. Une autre question en litige est de savoir si les assureurs ont établi que la cause immédiate de la perte était le conditionnement insuffisant ou inapproprié des marchandises à l'intérieur des conteneurs (paragraphe 4.3 des Clauses (A) de l'Institut sur marchandises, à l'annexe A). Pour les motifs exposés ci-après, la Cour conclut que la demanderesse n'est pas parvenue à s'acquitter de son fardeau de preuve initial. Elle est convaincue aussi que les machines ont été insuffisamment conditionnées.

[4] Les faits pertinents de l'espèce sont simples, d'autant plus que les parties ont déposé un calendrier conjoint (pièce TX-70, annexe B) et deux recueils conjoints de documents (contenant

---

\* Clauses (A) de l'Institut des assureurs maritimes de Londres sur marchandises; le texte officiel de ces clauses n'existe qu'en anglais. Pour des raisons de commodité, une version française en a été établie à l'annexe A.

<sup>1</sup> Dans le cas du transporteur, le règlement a été conclu en prenant pour base que chacune des parties réglerait ses propres frais, tandis que Kuehne & Nagel Ltée a payé en règlement une somme de 25 000\$, tout compris. Il est

les pièces TX-1 à TX-66). Les quarante (40) machines ont été chargées dans trois conteneurs secs d'usage général de quarante (40) pieds dans les installations de Feuiltault :

- a. MAEU 738631-4 ('314) – 12 machines;
- b. MSKU 630522-9 ('229) – 14 machines;
- c. MAEU 811736-7 ('367) - 14 machines.

[5] Les douze (12) premières machines ont été chargées et assujetties dans le conteneur '314 par des employés de Feuiltault, selon leur pratique ordinaire (qui sera décrite plus loin), le 6 mai 2005<sup>2</sup>. Feuiltault a utilisé un grand nombre de pièces de bois pour éviter que les machines se déplacent, vers le haut et vers le bas, ou de côté, à l'intérieur du conteneur pendant le voyage. Une fois chargé, le conteneur '314 est resté pendant quelques jours dans la cour de Feuiltault. Il est arrivé au terminal de Montréal le 10 mai<sup>3</sup>.

[6] Le 18 mai, Feuiltault a fini de charger et d'assujettir 14 machines à l'intérieur du conteneur '229 – ce conteneur se trouvait dans la cour de Feuiltault depuis le 6 mai. Il a été livré dans la cour du port de Montréal le lendemain<sup>4</sup>. Le conteneur '367 a été chargé le 20 mai et livré dans la cour du port de Montréal le même jour.

---

établi qu'en l'espèce, compte tenu de la limitation de responsabilité applicable, le montant maximal qu'il aurait été possible de recouvrer du transporteur maritime était de 56 819,20 \$.

<sup>2</sup> Selon M. Picard, il faut de 5 à 6 heures environ pour charger un conteneur de ce type et assujettir les marchandises qui s'y trouvent. Il semble, d'après les photos prises avant l'expédition, qu'on utilise une lampe de grande taille à un certain moment au cours de l'opération. Personne n'a parlé de l'effet, s'il y en a eu un, que cela a pu avoir sur la température à l'intérieur des conteneurs.

<sup>3</sup> Voir les pièces TX-37 et TX-41.

<sup>4</sup> Le camion qui est venu chercher le conteneur a dû attendre deux heures chez Feuiltault (de 7 h à 9 h 15); il n'est pas clair si c'était parce que le chargement n'était pas encore terminé ou s'il s'agissait d'une autre raison.

[7] Le 23 mai, les trois conteneurs avaient été chargés à bord du « Maersk Palermo » (aussi appelé le « P&O Nedlloyd Auckland ») avec 1 345 autres conteneurs<sup>5</sup> pour le voyage jusqu'à Bremerhaven (Allemagne), via Rotterdam<sup>6</sup>.

[8] Il est convenu que les trois conteneurs ont été mis à trois endroits différents à bord du navire : deux sous le pont ('314 et '229), et le troisième ('367) sur le pont, mais protégé de tous les côtés, y compris le dessus, par d'autres conteneurs.

[9] Le voyage vers l'Europe s'est déroulé sans incident. En fait, on pourrait dire que, pour cette époque-là de l'année, le voyage a été idéal. M. Van Calcar, le capitaine du navire, a dit que le temps avait été magnifique, que le navire avait peu tangué ou roulé et qu'il n'y avait pas eu d'embruns par-dessus le pont.

[10] Les trois conteneurs ont été déchargés à Bremerhaven les 2 et 3 juin 2005. Ils ont été déposés au terminal de la mer du Nord, qui est situé à moins de 100 mètres de distance du quai, et ne pouvaient donc pas être touchés par des embruns qui auraient pu passer par-dessus le quai si la mer était agitée.

[11] Même s'il a été insinué à quelques reprises lors du contre-interrogatoire de l'un des experts de Zurich qu'à Bremerhaven les conditions atmosphériques n'avaient pas été particulièrement bonnes entre le 1<sup>er</sup> et le 7 juin, ce fait n'a pas été prouvé. En fait, la Cour souscrit au témoignage du capitaine Schmidt selon lequel les conditions atmosphériques lors du

---

<sup>5</sup> Notes sténographiques du 25 novembre 2010, à la p. 78; pièce TX-48, p. 10.

<sup>6</sup> Les trois conteneurs n'ont pas été déplacés lors de cette escale.

déchargement, et jusqu'au 7 juin, à Bremerhaven étaient un ciel couvert avec juste un peu de pluie<sup>7</sup>.

[12] Les conteneurs ont été livrés à l'acheteur de Feuiltault, Mohn Media Mohndruck GmbH, à Gütersloh (Allemagne), le 7 juin<sup>8</sup>. Il existe une preuve qu'il y avait des gouttelettes d'eau au plafond du conteneur '314, ainsi que sur les machines qui s'y trouvaient, de même qu'un peu d'eau sur le plancher quand on a ouvert les portes. Aucune photographie n'a été prise des conteneurs '367 et '229 au moment de leur livraison, et il n'y a aucune preuve de la part des personnes qui ont vu l'intérieur de ces conteneurs quand les portes ont été ouvertes.

[13] Cependant, nous savons que toutes les machines étaient rouillées à des degrés divers. La Cour souscrit au témoignage du capitaine Schmidt selon lequel c'étaient les machines mises dans le conteneur '314 qui présentaient les pires dommages. Les parties conviennent que, même s'il a été possible de récupérer une partie du matériel, le montant des dommages s'élève à 912 424 \$, plus les intérêts.

[14] Après l'arrivée du dernier conteneur, Feuiltault a fait part de la situation à son assureur, et le capitaine Schmidt, un agent agréé de la société Lloyd's, a été chargé pour le compte de Zurich d'estimer les dommages. Le 3 août 2005, peu après que le capitaine Schmidt eut terminé son rapport (pièce TX-58), Zurich a refusé d'honorer la police d'assurance pour les raisons suivantes :

---

<sup>7</sup> Notes sténographiques du 18 novembre 2010, p. 204 et 205. Le journal de bord intégré officiel du navire confirme que, le 1<sup>er</sup> juin, les conditions atmosphériques étaient bonnes et que, le 2 juin, le ciel était couvert (TX-48, aux p. 2 et 6).

<sup>8</sup> Au moment où des membres du personnel de Feuiltault se sont présentés chez le client dans l'après-midi, deux des trois conteneurs avaient déjà été déchargés et renvoyés.

[TRADUCTION] Les constatations de l'estimateur révèlent que les dommages sont imputables à la teneur en eau ou en humidité inhérente du bois qui a servi à assujettir les marchandises dans le conteneur. En conclusion, de l'avis de l'estimateur, c'est la condensation due à l'humidité du bois carré, de pair avec la protection insuffisante des marchandises, qui est la cause des dommages.

[15] Lors du procès, Zurich a établi que les trois conteneurs étaient en bon état avant le voyage et à l'arrivée. En fait, avant la fin du procès, Feultault a reconnu qu'il ne s'agissait plus d'un fait contesté. Lors du voyage, aucune eau douce ou salée (par opposition à de l'air humide) n'est donc entrée dans les conteneurs en question.

[16] La Cour est également convaincue qu'il a été établi, grâce au témoignage de M. Andrew Jones, qu'à l'exception de ces trois conteneurs et d'un conteneur frigorifique, dont le dispositif de réfrigération était tombé en panne, il n'y a eu aucune demande d'indemnisation pour dommages au contenu de l'un quelconque des 1 344 autres conteneurs qui se trouvaient à bord du navire.

[17] Avant le procès, la demanderesse était d'avis que les dommages avaient été causés par l'entrée d'eau de mer dans les conteneurs. Plus tard, quand il est devenu évident que ce fait était peu probable, il a été demandé à la Cour de se concentrer sur la période durant laquelle les trois conteneurs se trouvaient ensemble au terminal de la mer du Nord de Bremerhaven car là, du côté de la mer, de l'air salin (de l'air contenant des gouttelettes d'eau salée) pouvait, surtout par temps venteux, pénétrer dans les conteneurs par les petits orifices de ventilation qui y sont aménagés. Rien ne prouve à quel endroit exactement ces conteneurs avaient été empilés au terminal.

[18] Feultault a établi que ses machines étaient en bon état avant d'être chargées dans les conteneurs et que, avant 2005, elle avait envoyé plusieurs lots de machines semblables dans des conteneurs, préparés de la même façon, et que ces machines avaient été livrées sans dommages à des clients situés sur tout le territoire européen.

[19] Feultault a ensuite fait valoir que la Cour avait en main assez de preuves pour conclure que le type de rouille dont il était question dans la présente affaire était dû à ce qui a été appelé un [TRADUCTION] « agent agressif », comme du chlore ou du sodium. Cela, dit Feultault, était en soi une circonstance fortuite. Le fardeau de preuve s'était donc déplacé et il incombait à l'assureur de montrer exactement de quelle façon les dommages étaient survenus et d'établir que le risque exclu sur lequel il se fondait était la cause immédiate des dommages.

[20] Malheureusement, les choses ne sont pas si simples que cela. Mais avant de creuser davantage la question de ce qui a été établi - ou non - selon la prépondérance de la preuve, il est utile de décrire brièvement les éléments de preuve que les parties ont présentés.

[21] Feultault a présenté trois témoins ordinaires : M. Feultault, M. Picard et M<sup>me</sup> Kapfer, et Zurich en a présenté quatre : le capitaine Van Calcar, M. Jones, M. Rouette et le capitaine Schmidt.

[22] M. Dominique Feultault, président de la société Feultault, a décrit l'exploitation de l'entreprise de même que son historique. Mis à part le fait que certains boulons des

quarante (40) machines n'ont peut-être pas été recouverts de silicone et de graisse Cortec<sup>9</sup>, la Cour souscrit au témoignage de MM. Feuiltault et Picard au sujet de l'état dans lequel se trouvaient les quarante (40) machines quand elles ont été chargées et assujetties à l'intérieur des trois conteneurs. Elle souscrit également au témoignage de M. Feuiltault et de M<sup>me</sup> Kapfer selon lequel Feuiltault avait déjà expédié vers l'Europe des machines semblables sans grands problèmes<sup>10</sup>. Cela dit, toutefois, et même si Feuiltault tient semble-t-il un dossier sur toutes ses expéditions, y compris des photographies prises au préalable, aucun des témoins n'a donné de détails connexes, comme le moment de l'année où ces expéditions antérieures ont eu lieu, les couleurs des conteneurs précédents<sup>11</sup> ou, fait plus important, le type de bois utilisé pour assujettir les machines à l'intérieur des conteneurs.

[23] M<sup>me</sup> Sandra Kapfer, qui, à l'époque, était au service de Feuiltault, a témoigné au sujet du rôle qu'elle avait joué à l'égard de la vente de ces machines<sup>12</sup>, de sa préparation des documents d'expédition avant la mise en conteneur des machines, de même que le rôle qu'elle avait joué en Allemagne quand M. Picard et elle s'y étaient rendus en avion pour y installer les machines à leur arrivée à l'usine du client de Feuiltault. M<sup>me</sup> Kapfer a été façon générale un témoin digne de foi, mais la Cour ne souscrit pas à son opinion selon laquelle le capitaine Schmidt a reconnu d'une certaine façon, lors de son estimation, à Gütersloh, le 9 juin, que la cause la plus probable des dommages était une entrée d'eau salée. Après avoir entendu le capitaine Schmidt, qui a nié cela, et avoir tenu compte de la formation de ce dernier et du fait que les tests de nitrate qu'il

---

<sup>9</sup> Le capitaine Schmidt n'a pas pu confirmer la présence de ces produits sur les machines, et M. Picard n'a pas expliqué comment il a pu le faire avant l'expédition des machines. La Cour a étudié avec soin les photographies et les explications de M. Mapp (quelques boulons n'étaient vraisemblablement pas protégés) et de M. Lafrenière (quelques boulons étaient peut-être protégés par des pièces de bois). La Cour préfère l'explication que M. Mapp a donnée, vu les différents emplacements des boulons non rouillés sur les machines.

<sup>10</sup> Seules 20 % des expéditions de Feuiltault étaient envoyées outre-mer.

<sup>11</sup> Cela peut avoir, semble-t-il, un effet sur la température à l'intérieur du conteneur.

<sup>12</sup> L'une des raisons est qu'elle parle l'allemand. Elle a été envoyée en Allemagne pour faciliter les relations avec la clientèle au moment de l'installation.

avait exécutés étaient négatifs, la Cour juge que cela n'est tout simplement pas vraisemblable. Cela dit, ce fait n'a aucune incidence sur la manière générale de trancher les questions qui sont en litige en l'espèce.

[24] M<sup>me</sup> Kapfer a affirmé que, dans le passé, Feuiltault avait eu un problème avec le bois utilisé comme calage pour une cargaison expédiée en France<sup>13</sup>. En avril 2005, lorsqu'elle avait demandé un prix à K&N, elle avait aussi demandé des informations sur les exigences les plus récentes de l'Union européenne en rapport avec le bois utilisé comme calage (voir la pièce TX-67). Il n'y a aucune preuve que Feuiltault ait jamais utilisé auparavant le type de bois (traité sous pression et à la chaleur) qui a été employé pour les trois expéditions en question. En fait, M<sup>me</sup> Kapfer n'a pas semblé savoir exactement ce que Feuiltault avait commandé. Elle avait simplement transmis les renseignements qu'elle avait obtenus de K&N à la personne chargée des achats, qui avait passé la commande du bois livré le 4 mai et le 17 mai 2005. Il n'y a aucune preuve que M<sup>me</sup> Kapfer ou la personne chargée des achats était au courant qu'il ne fallait utiliser que du bois qui avait eu une chance de sécher convenablement après avoir été traité. Il n'y a aucune preuve que quelqu'un chez Feuiltault, et cela inclut M. Picard, était au courant que la condensation est un problème quand on expédie des conteneurs outre-mer. Feuiltault n'a jamais demandé conseil à un spécialiste du conditionnement, pas plus qu'elle ne possédait un guide écrit sur de telles questions.

[25] M<sup>me</sup> Kafer a également témoigné au sujet de la provenance des pièces d'acier envoyées à M. Lafrenière, l'expert qui a témoigné en rapport avec les substances trouvées sur ces objets (voir le paragraphe 38 qui suit). La machine d'où provenaient ces pièces était l'une de celles que

---

<sup>13</sup> Notes sténographiques du 15 novembre 2010, à la p. 174.

Feuiltault avait essayé de réparer et avait nettoyée. Cette machine remise à neuf avait été envoyée à un autre client allemand pour servir de modèle d'essai. L'essai avait échoué et la machine avait été retournée à Mohn Media pour être renvoyée à Feuiltault, avec les autres machines endommagées, à la fin de 2007 ou au début de 2008<sup>14</sup>. M<sup>me</sup> Kapfer n'a toutefois pas témoigné au sujet de la provenance de la pièce de bois dont s'est servi M. Lafrenière. Cela est particulièrement important parce qu'elle aussi a déclaré que Feuiltault ne commandait que la quantité de bois nécessaire pour chaque conteneur, car l'entreprise ne gardait pas de bois en stock et n'aimait pas dépenser de l'argent pour rien. Il aurait donc fallu expliquer pourquoi M<sup>me</sup> Kapfer aurait conservé jusqu'à l'été de 2008 du bois utilisé lors de l'expédition de 2005, étant donné surtout que l'on avait expédié quarante nouvelles machines en remplacement du lot endommagé en juin 2005, et ce, bien avant que le capitaine Schmidt produise son rapport critiquant le bois utilisé par Feuiltault. Nous savons qu'en ce qui concerne ces expéditions de remplacement, une pellicule imprégnée d'un inhibiteur de corrosion en phase vapeur enveloppait chacune des machines et les protégeait contre toute condensation (voir la pièce TX-64). En fait, le conditionnement de ces expéditions du mois de juin semble correspondre à ce qu'a décrit l'expert en conditionnement de Zurich dans son témoignage. Le coût total du matériel utilisé pour conditionner les expéditions de remplacement a été de 750 \$ pour les trois conteneurs.

[26] M. Marc-André Picard a témoigné à propos du rôle qu'il a joué en rapport avec les expéditions en litige. Plus particulièrement, il a expliqué que même s'il est mécanicien de formation, et technicien pour l'installation de ces machines, il a appris comment les assujettir dans les conteneurs auprès d'un homme qui travaillait autrefois pour Feuiltault. M<sup>me</sup> Kapfer et lui faisaient partie du [TRADUCTION] « groupe des huit » qui s'occupait des tâches les plus

---

<sup>14</sup> Notes sténographiques du 15 novembre 2010, aux p. 198 et 199. Dans les circonstances, il n'existe aucune preuve

importantes chez Feuiltault. En plus de faire les esquisses servant à planifier l'assujettissement des machines à l'intérieur des conteneurs, il était également présent le jour où le conteneur '314 a été déchargé à Gütersloh le 7 juin 2005. Il a parlé de l'état des conteneurs avant le chargement ainsi que de l'état du conteneur '314 au moment de son arrivée chez Mohn Media.

[27] M. Picard n'a pas témoigné au sujet du nombre de pièces de bois qu'il a utilisées pour assujettir les machines dans chaque conteneur. Il a juste fait remarquer qu'il s'était servi de la quantité de bois nécessaire<sup>15</sup>. À cet égard, il est utile de mentionner que le capitaine Fernandes, l'un des experts de Zurich, qui a plus de trente (30) années d'expérience dans l'estimation des conteneurs, a fait remarquer qu'il n'avait jamais vu autant de bois utilisé comme calage dans les conteneurs qu'il avait estimés jusque-là.

[28] M. Van Calcar, capitaine du « Maersk Palermo », a décrit les circonstances du voyage et fait des commentaires sur divers documents de bord produits. Il a été un témoin digne de foi. Comme il a été mentionné au paragraphe 9 qui précède, selon lui rien d'extraordinaire ne s'est produit au cours du voyage<sup>16</sup>.

[29] M. Andrew Jones, gestionnaire des solutions client auprès de Maersk Canada, a témoigné au sujet de divers documents produits en rapport avec les conteneurs au cours de la période

---

indépendante que les trois boulons et la tige n'avaient pas été nettoyés à un moment donné comme semblait l'avoir supposé M. Lafrenière dans son rapport.

<sup>15</sup> C'est donc dire que là encore (comme dans le cas du manque de preuves sur la provenance du bois donné à M. Lafrenière, voir le paragraphe 41 ci-après), un fait (70 pièces par conteneur) sur lequel s'est fondé l'expert de Feuiltault, M. Lagdhir, n'a pas été établi de façon indépendante.

<sup>16</sup> Lors des plaidoiries finales, l'avocat de la demanderesse a même reconnu que [TRADUCTION] « à bord du navire, les conditions atmosphériques étaient parfaitement ordinaires et normales » (notes sténographiques du 25 novembre 2010, à la p. 233).

applicable, de même qu'au sujet du système centralisé de demandes d'indemnisation qu'utilise Maersk Canada.

[30] M. Jean-François Rouette, surintendant principal auprès de la société Terminaux Montréal Gateway, a témoigné au sujet du chargement des conteneurs et de leur mise en place à bord du navire. Avant la fin de son témoignage, la demanderesse a reconnu à quel endroit les conteneurs avaient été mis en place pour ce voyage. M. Rouette n'a pas été contre-interrogé.

[31] Le capitaine Gottfried Schmidt<sup>17</sup> a discuté de l'estimation et de l'enquête qu'il a effectuées après avoir été informé de la demande d'indemnisation. Même si l'avocat de Feuiltault a tenté d'amoindrir sa crédibilité, en disant notamment que son enquête n'était pas particulièrement détaillée, la Cour souscrit aux constatations du capitaine Schmidt quant à l'ampleur des dommages, à l'état du conteneur qu'il a estimé, ainsi qu'aux renseignements factuels qu'il a recueillis lors de son enquête (lesquels sont distincts de ses conclusions). Aucun des faits sur lesquels il s'est fondé n'était imprécis ou substantiellement inexact. Il semble aussi, d'après des commentaires faits dans son témoignage, que, le 9 juin, quand il a fait son enquête chez Mohn Media, il ne savait pas encore tout à fait que ces machines, que l'on nettoyait déjà, finiraient par être considérées comme une perte totale sans grande valeur après sinistre.

[32] Il vaut la peine de signaler qu'avant que le capitaine Schmidt puisse se rendre aux installations du destinataire le 9 juin 2005, tous les conteneurs avaient quitté les lieux et le destinataire s'était débarrassé de la totalité du bois à l'exception d'une seule pièce (voir la photographie 15, dans le rapport déposé en tant que pièce TX-58). Il a soumis cette pièce de bois,

---

<sup>17</sup> Capitaine depuis 1976, M.B.A. en transports (1990), estimateur de cargaisons depuis 1991.

qui était humide au toucher, à plusieurs tests de nitrate d'argent. Aucun des tests n'a révélé la présence de chlore. De plus, avant son arrivée, 32 des 40 machines avaient déjà été nettoyées jusqu'à un certain point. Heureusement, il a pu examiner chacune des machines et, comme il a été mentionné plus tôt, en se fondant sur son expérience et le type de dommages qu'il voyait, et ayant l'avantage d'avoir en main des notes détaillées distinguant chaque machine, il a jugé que les douze machines se trouvant dans le conteneur '314 étaient les plus rouillées.

[33] Feuiltault a appelé deux experts : M. Aziz Laghdir et M. Luc Lafrenière. Zurich en a appelé cinq : M. Paul Cooper, M. Alfred McKinlay, le capitaine Mel Fernandes, M. Steve Bodzay et M. Christopher Mapp.

[34] M. Aziz Laghdir est titulaire d'un doctorat<sup>18</sup> et il travaille comme chercheur auprès du SEREX (Service de recherche et d'expertise en transformation des produits forestiers) depuis 2008. Avant de se joindre au SEREX, il a travaillé au Centre de recherche sur le bois. Il a aussi enseigné à l'Université Laval, au Département des sciences du bois et de la forêt, de 2000 à 2009, et il est l'auteur de plusieurs publications sur les propriétés du bois.

[35] M. Laghdir a été qualifié à titre d'expert en matière de propriétés du bois. Il a écrit, conjointement avec M. Suzhou Yin, un rapport (pièce TX-77) qui analyse la capacité du bois utilisé pour le calage des marchandises dans les conteneurs à retenir et à exsuder l'humidité. Il conclut en fin de compte que la quantité théorique d'humidité que pouvait libérer le bois utilisé

---

<sup>18</sup> Mécanique des matériaux et des milieux complexes, des structures et systèmes.

comme calage ne pouvait en soi expliquer la quantité d'humidité (buée/condensation) que M. Picard avait notée dans le conteneur '314<sup>19</sup>.

[36] M. Laghdir a été de façon générale un témoin digne de foi. Cependant, il est vite devenu évident qu'on ne lui avait pas communiqué tous les renseignements qu'il aurait fallu au sujet du bois utilisé dans les conteneurs. Il ne savait pas que le bois utilisé dans le conteneur '314 avait été traité sous pression quelques jours seulement avant que Feuiltault s'en serve. Quant à la quantité d'humidité présente dans le bois après le traitement sous pression, M. Laghdir semble s'être fondé en grande partie sur une conversation tenue entre une autre personne de son entreprise et un représentant de la société Goodfellow Inc., le spécialiste qui avait traité le bois décrit dans le certificat de traitement daté du 26 avril 2005, délivré pour une quantité de 880 pmp (pieds-planches) de bois (pièce TX-77, à la p. 6; pièce TX-7). On ne sait pas exactement quelle question a été posée à Goodfellow Inc. car la réponse citée diffère de celle qui a été donnée au capitaine Fernandes (voir la pièce TX-82A, page 9, dans le paragraphe figurant vis-à-vis du dernier point vignette), un expert de Zurich, qui est lui aussi entré en contact avec Goodfellow Inc. M. Laghdir en sait manifestement beaucoup sur le bois, mais il a admis qu'il n'est pas particulièrement au courant des opérations de traitement sous pression et à la chaleur. Cela, d'après moi, a eu manifestement une incidence sur son estimation concernant la quantité d'humidité présente dans le bois en question. À cet égard, la Cour s'en est plutôt tenue au témoignage de M. Cooper, dont la connaissance au sujet du traitement sous pression était nettement plus approfondie.

---

<sup>19</sup> Pièce TX-77, à la p. 16.

[37] L'expert de Feuiltault, M. Lafrenière, détient un baccalauréat ès sciences appliquées en génie des métaux (1984). Il est le coordonnateur de la Division Expertise du Centre de métallurgie du Québec, où il travaille depuis plus de 15 ans. Il est également l'auteur de trois ouvrages sur les bris de machine et la dégradation des matériaux. M. Lafrenière a procédé à plus de 600 études sur la corrosion et les bris de machine au sein de diverses entreprises de fabrication, mais il n'a aucune expérience des dommages qui seraient dus à l'eau de mer, ni du transport maritime.

[38] M. Lafrenière a été qualifié en tant qu'expert en métallurgie. Il a produit un rapport d'expert (pièce TX-76), qui traite de la nature et de l'origine possible des dommages dus à la corrosion que la cargaison de Feuiltault a subis. Son rapport est fondé sur un examen de plusieurs photographies ainsi que sur une analyse d'échantillons qui lui ont été fournis au cours de l'été de 2008, dont quatre types de pièces d'acier (une tige, trois boulons, une pièce d'acier galvanisé et une pièce d'acier peinte) provenant de l'une des machines endommagées, une pièce de bois excédentaire provenant censément du lot utilisé pour assujettir les machines dans les conteneurs en mai 2005, le sceau de l'un des conteneurs<sup>20</sup>, ainsi que les produits de silicone et la graisse Cortec que M. Picard et son équipe avaient censément utilisés<sup>21</sup>. Dans son rapport, il inclut plusieurs graphiques qui décrivent son analyse des pièces, du bois et des produits de protection au moyen d'une technique spectroscopique à rayons X, appelée spectroscopie X dispersive en énergie.

---

<sup>20</sup> Le sceau 0043 provenait du conteneur '367.

<sup>21</sup> Le produit Cortec remis à M. Lafrenière (et décrit à la p. 30 de la pièce TX-76) est un produit de pulvérisation, tandis qu'il est absolument clair que M. Picard a utilisé une graisse de marque Cortec qui a été appliquée au pinceau. De plus, on semble avoir dit à M. Lafrenière que toutes les pièces d'oxyde noir avaient été protégées de la sorte. Là encore, il ressort clairement de la pièce TX-11 et du témoignage de M. Picard que ces mesures de protection n'ont

[39] Se fondant sur l'examen des photographies qui lui ont été fournies, M. Lafrenière a fait sept observations<sup>22</sup>, dont la première et la septième sont les plus importantes et, en fait, reliées. Selon lui, la période durant laquelle les machines sont restées dans les conteneurs (de 2 à 4 semaines) n'était pas suffisante pour causer le type de corrosion que l'on aperçoit dans les photographies, sans l'intervention d'un agent agressif. M. Lafrenière soupçonne donc que les dommages sont attribuables à un ou plusieurs contaminants chimiques, en plus de l'eau ou de l'humidité.

[40] La conclusion finale de M. Lafrenière, qui tient compte des photographies et des résultats des tests chimiques, est que la corrosion a été causée par la présence d'eau de mer à l'intérieur des conteneurs<sup>23</sup>. Cette conclusion repose sur les éléments de calcium, de sodium, de potassium ou de chlore présents dans l'eau de mer et trouvés sur certaines pièces corrodées, en plus de l'absence de ces éléments dans le bois de calage et les produits de silicone et de marque Cortec<sup>24</sup>.

[41] Outre le manque de preuves indépendantes quant à la provenance du bois dont M. Lafrenière s'est servi et quelques lacunes dans les renseignements que M<sup>me</sup> Kapfer lui a transmis<sup>25</sup>, la Cour a quelques doutes au sujet de son approche. Premièrement, il est évident qu'on ne lui a pas demandé de déterminer ce qui avait pu se passer, mais plutôt de confirmer ce que croyait Feuiltault, à savoir que la corrosion était imputable à la présence d'eau de mer. Il n'a pas caché qu'il s'agissait là de la seule hypothèse qu'il avait véritablement prise en considération. Cela explique pourquoi il a tenté d'écarter certains faits qui ne concordaient pas

---

été appliquées qu'aux pièces extérieures, tandis que la chaîne de table n'a eu qu'un revêtement de silicone. C'est donc dire que la tige n'a pas été enduite.

<sup>22</sup> Pièce TX-76, aux p. 8 et 9.

<sup>23</sup> Pièce TX-76, à la p. 17.

<sup>24</sup> Pièce TX-76, à la p. 17.

<sup>25</sup> Voir la note 21.

avec sa conclusion. Par exemple, même s'il a signalé le fait inusité que de nombreux boulons n'étaient pas corrodés, il a attribué cela à la présence de pièces de bois diagonales, qui auraient pu les protéger. Quand on lui a demandé d'expliquer cette hypothèse en examinant la photographie, il n'y est pas arrivé. Il a justifié l'absence de chlore, de sodium, de potassium, de magnésium et de sulfate sur le sceau du conteneur qu'il avait vérifié en disant que ces substances auraient pu être lavées par la pluie. Là encore, on ne lui avait fourni aucune donnée objective (comme un bulletin météorologique) susceptible de confirmer cette hypothèse.

[42] Il a également eu tendance à faire des généralisations, sans fondement véritable pour les faire. Il signale, par exemple, que les pièces galvanisées n'étaient rouillées qu'à l'endroit où l'acier avait été découpé, percé ou plié, probablement à cause d'une lacune dans la protection de zinc à ces endroits.

[43] Malgré son expérience restreinte en matière d'eau de mer, ou peut-être à cause de cela, il a conclu que l'eau de mer était en cause, et ce, même si certains éléments importants de ce composé, comme le sulfate et le magnésium, n'avaient été trouvés sur aucune des pièces examinées. Il a aussi semblé à l'aise de tirer une conclusion en se fondant sur des tests qui, d'après MM. Bodzay et Mapp, sont peu concluants, surtout lorsqu'on considère que les pièces d'acier utilisées ont été manipulées et déplacées assez souvent entre le mois de juin 2005 et l'été de 2008.

[44] Plus important encore est le fait que, même s'il a dû procéder à une analyse en coupe des pièces d'acier pour mesurer l'épaisseur de leur revêtement, il n'a pas fait de commentaires sur ces pièces, ni semblé les avoir examinées, pour confirmer la présence ou l'absence de

[TRADUCTION] « piqûration ». Selon M. Mapp, dont la Cour retient le témoignage, tout métallurgiste judiciaire devrait savoir que cette « piqûration » se produit forcément si l'on utilise un agent agressif. Ce fait est particulièrement troublant quand on considère que M. Lafrenière a manifestement procédé à un certain nombre de tests dont il n'est pas question dans son rapport (comme l'évaluation du silicone dans de la vapeur saline, ce qui montre que cela n'offre aucune protection que ce soit). La Cour a eu la nette impression que M. Lafrenière n'avait peut-être pas inclus dans son rapport tous les éléments qui auraient pu être préjudiciables à la position de son client<sup>26</sup>.

[45] Le premier expert de Zurich, M. Paul Cooper, est titulaire d'un doctorat en sciences du bois (1991) et il a d'abord travaillé au Centre de la science et de la technologie du bois à l'Université du Nouveau-Brunswick. Il est professeur à la Faculté de foresterie de l'Université de Toronto depuis 1995. M. Cooper a publié plus d'une centaine de publications portant sur les propriétés du bois, et plus particulièrement sur le bois traité et la préservation du bois. Il est membre du Comité technique de la préservation du bois de l'Association canadienne de normalisation (CSA) et, cela étant, il connaît en détail la norme qu'a appliquée Goodfellow Inc. (pièce TX-7).

[46] M. Cooper a été qualifié en tant qu'expert dans le domaine des sciences du bois. Il a produit un rapport (pièce TX-80) qui répond au rapport SEREX de MM. Laghdir et Yin et qui analyse les propriétés du bois, et plus précisément la teneur en humidité, ainsi que les pratiques de l'industrie du bois de sciage en matière de séchage et de traitement préservatif du bois. Dans son rapport, il conclut que, contrairement à l'analyse du SEREX et à cause du traitement sous

---

<sup>26</sup> Par exemple, il ne fait pas de commentaires sur l'efficacité du produit de marque Cortec, et même s'il semble

pression du bois au moyen d'un préservatif à base d'eau, [TRADUCTION] « le bois contenait fort probablement assez d'eau pour produire les effets observés »<sup>27</sup>. La Cour a conclu de façon générale que M. Cooper était un témoin bien qualifié et digne de foi, et elle souscrit à son témoignage selon lequel le bois dont Feuiltault s'était servi, lequel bois, a-t-il été convenu, n'avait pas été séché au séchoir après avoir été traité sous pression et à la chaleur chez Goodfellow Inc., n'aurait pas pu sécher assez pour réduire à moins de 30 % le niveau d'humidité qu'il contenait. La Cour signale que, comme l'a mentionné M. Cooper, le fait que ce bois contenait un taux d'humidité aussi élevé ne pouvait pas être décelé en l'examinant ou en le touchant tout simplement. La Cour souscrit également à son opinion selon laquelle une partie du bois était visiblement couverte de moisissures<sup>28</sup> à son arrivée chez Mohn Media et que, dans certaines des photographies prises avant l'expédition, une partie du bois paraissait humide.

[47] M. Alfred H. McKinlay est titulaire d'un baccalauréat en administration industrielle et il est ingénieur professionnel en génie de fabrication. Il a travaillé pendant toute sa carrière professionnelle, laquelle s'étend sur plus de 60 ans, dans le domaine du conditionnement et de la manutention des colis. Il est l'auteur d'un ouvrage intitulé *Transport Packaging*, coauteur d'un ouvrage sur la prévention des réclamations-marchandises, et auteur collaborateur de trois autres ouvrages sur le conditionnement.

[48] M. McKinlay a été qualifié en tant qu'expert en matière de conditionnement de colis. Dans son rapport (pièce TX-81), il analyse les méthodes de conditionnement caractéristiques qui servent à protéger et à préserver les marchandises industrielles dans le cadre du processus de

---

avoir soumis les trois boulons à des tests, seuls deux graphiques sont inclus dans son rapport (pièce TX-76, à la p. 12, par. 3.3).

<sup>27</sup> Pièce TX-80, à la p. 12.

<sup>28</sup> Le capitaine Fernandes a confirmé lors de son témoignage que de telles moisissures dénoteraient que le degré d'humidité à l'intérieur du conteneur était d'au moins 80 %.

distribution. Il fait remarquer que les cargaisons que Feultault avait préparées offraient fort peu de protection contre la corrosion, tandis que, en général, on met en place autour des machines un obstacle contre le danger bien connu qu'est la condensation présente dans les conteneurs lors de leur transport maritime<sup>29</sup>. M. McKinlay décrit trois moyens d'éviter les dommages dus à la condensation : des contenants d'expédition non réutilisables et faits de bois ou de fibre de bois, une pellicule protectrice de plastique maintenue en place par du ruban adhésif résistant à l'eau, de même que des inhibiteurs de corrosion en phase vapeur<sup>30</sup>. Cela inclut la méthode employée par Feultault pour ses expéditions de remplacement. La Cour souscrit également à son témoignage selon lequel, quand on ne dispose pas de mesures précises au sujet du point de rosée, il est possible d'utiliser la règle approximative de l'industrie – c'est-à-dire que, de façon générale, une différence de température de 10 à 12°C suffira. Il convient de signaler que les opinions d'expert que M. McKinlay a formulées sur les méthodes de conditionnement ordinaires n'ont pas été réellement contestées par Feultault et que son témoignage à cet égard n'a pas été beaucoup remis en cause en contre-interrogatoire.

[49] Le capitaine Mel Fernandes est devenu capitaine de navire en 1968. En 1971, il a commencé sa carrière d'expert maritime, un travail qui inclut les enquêtes relatives aux dommages causés aux marchandises ou aux navires en transit afin d'en déterminer la cause pour le compte d'entreprises d'assurance. Il est directeur de la Division maritime de McLarens Canada depuis plus de vingt ans.

---

<sup>29</sup> Le fait que ce danger soit bien connu n'a pas été contesté. Il vaut la peine de signaler que des assureurs allemands publient un guide sur la prévention de la perte de cargaisons, où figure une section entière sur le sujet de la condensation.

<sup>30</sup> Pièce TX-81, à la p. 5.

[50] Le capitaine Fernandes a été qualifié en tant qu'expert en matière d'inspections maritimes, ayant une expertise dans le domaine des dommages de marchandises ainsi que des enquêtes connexes. Son premier rapport (pièce TX-82A) porte sur le sujet de la condensation et de ses effets sur les marchandises lors des transports maritimes, ainsi que sur son évaluation de la cause probable des dommages dus à la rouille dans la présente affaire. Il est raisonnable, conclut-il, d'imputer les dommages dus à la corrosion à la forte condensation présente dans les conteneurs lors du transport, et la source la plus probable de cette condensation est la haute teneur en humidité du bois traité sous pression et à la chaleur<sup>31</sup>. Le capitaine Fernandes conclut que les machines n'étaient pas assez bien conditionnées (des machines en acier non conditionnées, dans un conteneur rempli de bois non séché au séchoir et sans utilisation d'agents dessiccants) et que le bois utilisé comme calage était manifestement impropre à cause de sa forte teneur en humidité.

[51] Dans son deuxième rapport (pièce TX-82B), le capitaine Fernandes répond au rapport du SEREX en disant que les calculs théoriques peuvent parfois différer de la réalité. Il soutient que les photographies prises du conteneur au moment de la livraison et les caractéristiques des dommages illustrent un cas typique de condensation de conteneur.

[52] L'avocat de Feuiltault a tenté d'amoindrir la crédibilité du témoignage du capitaine Fernandes, ou le poids à accorder à ce témoignage, en disant que ce dernier n'avait pas utilisé les bulletins météorologiques appropriés (Mont Saint-Hilaire, qui est trop éloigné de Beloeil, où les marchandises ont été chargées) et qu'il avait dit des généralités sans être véritablement capable de mettre le doigt sur ce qui s'était exactement passé à l'intérieur de ces conteneurs (points de

---

<sup>31</sup> Pièce TX-82A, à la p. 10.

rosée, température, etc.). Cependant, la Cour souscrit de façon générale au témoignage de cet expert. Il est évident que le capitaine Fernandes n'avait pas une connaissance directe des circonstances dans lesquelles ces trois expéditions avaient été chargées à l'intérieur des conteneurs et transportées. Cela dit, le capitaine Fernandes est un estimateur de grande expérience, qui a été témoin de nombreux cas de condensation de conteneurs. La Cour souscrit à son évaluation selon laquelle la situation illustrée dans les photographies et décrite par M. Picard après l'ouverture de la porte du conteneur '314 dénote que la condensation des conteneurs est la cause la plus probable des dommages<sup>32</sup>. Quant au conditionnement, le témoignage de M. McKinlay corrobore sans conteste celui du capitaine Fernandes.

[53] M. Steve Bodzay est titulaire d'un doctorat en chimie (1986). Même s'il est manifestement bien qualifié en tant que chimiste pour se prononcer sur le poids à accorder au type de test qui a été effectué pour le compte de M. Lafrenière, son témoignage n'a pas été particulièrement utile, compte tenu du témoignage de M. Mapp, dont il sera maintenant question, et de celui d'autres experts de Zurich ayant une expérience plus pertinente en rapport avec les dommages dus à la condensation.

[54] M. Christopher Mapp est titulaire d'un baccalauréat en ingénierie, avec spécialisation en métallurgie (1967). Depuis 1975, il est président et propriétaire d'un laboratoire d'essais indépendant qui se spécialise dans la consultation métallurgique, les analyses de défaillance et les services non destructifs. L'avocat de Feuiltault reconnaît même qu'il s'agit de

---

<sup>32</sup> Voir, p. ex., la photographie 55 se trouvant dans la pièce TX-74 (format électronique) et la photographie figurant à la p. 22 de la pièce TX-76 (mieux visible dans la version électronique); notes sténographiques du 16 novembre 2010, aux p. 78 et 79.

[TRADUCTION] « la personne à laquelle s'adresser pour des examens métallurgiques » de cette nature<sup>33</sup>. Cet expert est bien connu et respecté dans le milieu maritime au Canada.

[55] M. Mapp a été qualifié en tant qu'expert en métallurgie. Son rapport (pièce TX-85) répond à celui de M. Lafrenière. Il signale que les essais de M. Lafrenière et son examen des photographies n'étaient pas la conclusion de cet expert, conclusion qui, à ce stade-ci, n'est rien de plus qu'une hypothèse. Si l'on suppose que ces substances étaient présentes à l'arrivée des machines en Allemagne, il pourrait y avoir de nombreuses autres explications plausibles, sinon plus probables, quant à la présence de sodium, de calcium ou de chlore, comme du sel de déglçage, sur le bois ou sur le plancher des conteneurs. Il est important de signaler ici que les services de M. Mapp, comme ceux de MM. Cooper et Bodzay, ont été retenus au départ par le transporteur, et cela explique pourquoi il n'avait pas pour mandat d'expliquer la perte, mais juste de répondre aux rapports d'expert de la demanderesse.

[56] Cela dit, la Cour souscrit au témoignage de M. Mapp, qui a été clair et net. En répondant à l'une des questions de la Cour, il a déclaré que, d'après son expérience, l'eau de mer contient des composés formés de divers éléments qui ne disparaissent pas à la longue; on ne peut donc pas conclure que de l'eau de mer est en cause, sauf si tous ces éléments essentiels sont décelés. Par exemple, il a mentionné que l'eau de mer contient du soufre (S) sous forme de sulfate (SO<sub>4</sub>) en quantité appréciable, mais aucune trace de soufre n'a été trouvée dans les analyses que M. Lafrenière a effectuées. Si l'eau de mer était bel et bien en cause, le type d'essai que M. Lafrenière a fait à l'aide de la machine que possède l'Université Laval aurait dû déceler des éléments tels que le soufre et le magnésium. M. Mapp a également confirmé que le silicone offre

---

<sup>33</sup> Notes sténographiques du 23 novembre 2010, à la p. 3.

peu de protection contre la corrosion. En outre, il a clairement affirmé que le type de rouille visible dans certaines des photographies du conteneur '314 a probablement été causé par la présence d'un agent agressif dans l'atmosphère ou dans l'eau – probablement présent dans le bois. Ici, la Cour se doit de signaler que M. Mapp n'était manifestement pas au courant de la façon dont les échantillons utilisés par M. Lafrenière avaient été manipulés depuis 2005, et qu'il a clairement supposé<sup>34</sup> en donnant sa réponse qu'il y avait bel et bien un peu de sodium, de chlore ou de potassium sur ces pièces à l'époque pertinente, c'est-à-dire à l'été de 2005.

[57] Comme j'en ferai état plus loin, ce fait n'a pas été établi à ma satisfaction. Certes, M. Mapp a indiqué que seule une faible quantité d'un agent agressif ou chimique serait nécessaire pour intensifier le type de rouille qu'il y aurait. Il a ensuite fait référence au fait que de simples marques de doigt, d'une main nue, pouvait contenir du sel et avoir un effet concret sur le type de dommage que causerait ensuite l'humidité ou l'eau. Il est possible de voir ce qui peut fort bien être des exemples de ce genre de marques de doigt sur la photographie 9 (version électronique), prise avant l'expédition des machines (pièce TX-73, surtout sur les deux machines de gauche et sur la première machine de droite), ainsi que sur les photographies prises après l'expédition des machines (pièce TX-74, photo 44 et photo 76).

[58] Comme je l'ai mentionné plus tôt, M. Mapp a affirmé que l'observation des pièces par microscope binoculaire pour déterminer le type de rouille et la présence de « piqûration » est un test que tout bon métallurgiste judiciaire devrait effectuer. À l'instar de la plupart des autres experts, M. Mapp a conclu dans son rapport que l'humidité découlait [TRADUCTION] « fort probablement » de la condensation présente dans les conteneurs ou du bois de calage humide. Il

---

<sup>34</sup> Cela, parce qu'il a signalé que les boulons et la tige n'avaient pas été nettoyés. Comme il a été mentionné plus tôt,

a également jugé que la source la plus probable d'un agent contaminant ou agressif était le bois de calage même.

[59] Je vais maintenant examiner une partie de la jurisprudence à laquelle les parties ont fait référence. Mes commentaires seront brefs, parce que les parties ont convenu que la présente affaire repose essentiellement sur des faits qui lui sont propres et que, à l'audience, il y a eu peu de désaccord sur les principes de droit qu'il me fallait appliquer.

[60] Les deux parties se sont fondées sur l'arrêt *British and Foreign Marine Insurance Co. v. Gaunt*, [1921] 2 A.C. 41 (H.L.), et surtout sur ce que la Cour suprême du Canada, dans l'arrêt *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Royal et Sun Alliance du Canada, Société d'assurances*, 2008 CSC 66, [2008] 3 R.C.S. 453, qualifie d'« énoncé classique » du sens des mots « tous risques » dans une police d'assurance tous risques (aux par. 79 et 80) :

[TRADUCTION]

Lorsqu'on interprète ces polices, il ne faut pas oublier qu'il s'agit de polices « tous risques ». Bien sûr, ces mots ne signifient pas que tous les dommages, quelle que soit leur cause, sont assurés, car ceux qui résultent inévitablement de l'usure normale et de la dépréciation inévitable ne sont pas couverts. Il existe peu de doctrine et de jurisprudence sur ce point, mais on trouve un exposé suffisamment exact du droit dans la décision rendue par le juge Walton dans *Schloss Brothers c. Stevens* au sujet d'une police au libellé semblable. Le juge a indiqué que les mots « tous risques terrestres et maritimes » employés dans la police en cause « visaient à couvrir toute perte accidentelle quelle qu'en soit la cause, survenant au cours du transit. [. . .] Il doit y avoir un sinistre. » Autrement dit, pour être couverts par des polices comme celles qui nous intéressent, les dommages doivent résulter de circonstances fortuites ou d'un sinistre.

Lord Sumner a ajouté ce qui suit, à la p. 57 :

[TRADUCTION]

L'expression « tous risques » comporte évidemment des limites. Il y a les risques et il y a les risques assurés. Par conséquent, l'expression ne vise pas le vice inhérent, l'usure normale ou la capture par les forces britanniques. Elle vise un risque, non une certitude; il s'agit de quelque chose qui arrive de l'extérieur à l'objet assuré, non du comportement naturel de l'objet assuré, compte tenu de sa nature, dans les circonstances entourant son transport.

[61] Ces passages bien connus expliquent essentiellement pourquoi un demandeur se doit, dans une affaire telle que la présente, d'établir selon la prépondérance de la preuve qu'il s'est agi d'un cas fortuit.

[62] Avant d'arriver à ma décision, je me suis arrêtée aussi à la décision qu'a rendue récemment la Cour suprême du Royaume-Uni dans l'affaire *Global Process Systems Inc. c. Syarikat Takaful Malaysia Berhad*, [2011] U.K.S.C. 5, le 1<sup>er</sup> février 2011, et dans laquelle la cour analyse la notion de cas fortuit dans le contexte d'une police d'assurance sur marchandises qui exclut les dommages causés directement par un vice inhérent du bien assuré<sup>35</sup>.

[63] Un point particulièrement intéressant est le fait que la cour a conclu que la décision rendue dans *Mayban General Insurance c. Alstom Power Plants*, [2004] 2 Lloyd's Rep. 609, une affaire sur laquelle Zurich s'était fondée au départ, était erronée<sup>36</sup>. La plus haute cour d'Angleterre a traité de manière très différente deux autres affaires que les défendeurs ont invoquées : *T.M. Noten B.V. c. Harding*, [1990] 2 Lloyd's Rep. 283 (C.A.)<sup>37</sup> et *Nelson Marketing*

---

<sup>35</sup> La Cour avait attiré l'attention des parties sur l'arrêt de la Cour d'appel d'Angleterre, que la Cour suprême du Royaume-Uni a maintenant confirmé.

<sup>36</sup> Voir l'arrêt *Global Process Systems Inc.*, précité, au par. 34.

<sup>37</sup> Voir l'arrêt *Global Process Systems Inc.*, précité, aux par. 115 à 118.

*International Inc. c. Royal and Sun Alliance Insurance Co. of Canada*, 2006 B.C.C.A. 327<sup>38</sup>. Ces deux arrêts, qui traitent de condensation et de vices inhérents ainsi que de la question de savoir si la demanderesse avait établi l'existence d'un cas fortuit, ont été jugés parfaitement compatibles avec les principes énoncés dans l'arrêt *Global Process Systems Inc.*, précité.

[64] Il est également utile de mentionner que, dans les arrêts *Noten* et *Global Process Systems Inc.*, précités, il est clair qu'il n'est pas nécessaire que le dommage soit dû de façon certaine à un vice inhérent. En fait, un tel dommage peut être [TRADUCTION] « tout aussi aléatoire dans son incidence qu'un dommage causé par les fortunes de mer »<sup>39</sup>.

[65] Il existe peu de jurisprudence au sujet de l'exclusion principale qu'invoque Zurich en l'espèce et dont le texte est le suivant :

[TRADUCTION]

4.3 Les pertes, détériorations ou frais tenant à l'emballage ou à la préparation insuffisante ou non conforme du bien assuré (pour l'application de la clause 4.3, « emballage » s'entend notamment de l'arrimage dans un conteneur ou un caisson mobile, dans le cas uniquement où cet arrimage a été effectué avant la prise d'effet du présent contrat d'assurance, ou par l'assuré ou ses employés).

[66] Cela est probablement dû au fait qu'avant l'adoption des Clauses (A) de l'Institut sur marchandises, les risques de cette nature tombaient souvent sous le coup de l'exclusion générale relative aux vices inhérents qui est énoncée au paragraphe 55(2) de la *Marine Insurance Act, 1906* (R.-U.), ch. 41<sup>40</sup>. Cela signifie que même s'il existe bel et bien des similitudes entre ces deux exclusions (ce qui fait en sorte que l'arrêt que la cour du R.-U. a rendu dans l'arrêt *Global*

---

<sup>38</sup> Voir l'arrêt *Global Process Systems Inc.*, précité, aux par. 120 et 121.

<sup>39</sup> Voir l'arrêt *Global Process Systems Inc.*, précité, au par. 117, et l'arrêt *Noten*, précité, à la p. 287 citant sir Joseph Arnould *et al* : *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16<sup>e</sup> éd., vol II (Londres : Stevens, 1981), à la p. 639, au par. 782.

<sup>40</sup> Disposition sur laquelle a été fondé l'article 53 de la *Loi sur l'assurance maritime* du Canada, L.C. 1993, ch. 22.

*Process Systems Inc.*, précité, est pertinent), il faut maintenant traiter l'exclusion que prévoit la clause 4.3 susmentionnée comme étant une exclusion distincte et l'interpréter comme telle.

[67] Les commentaires qu'a formulés la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, précité, relativement à la norme applicable à une exclusion liée à une « conception défectueuse ou inadéquate » dans une police tous risques, sont pertinents. En fait, même si l'exclusion qui est en litige en l'espèce est nettement différente de celle dont il était question dans cet arrêt, l'approche qu'a suivie la Cour suprême du Canada est tout de même instructive. Pour déterminer ce qui était défectueux ou inadéquat, la Cour a appliqué la norme dite de la personne ordinaire, raisonnable et prudente. Comme l'a mentionné la Cour suprême du Canada, cette norme est moins exigeante que la norme de perfection, qui tient compte de tous les risques prévisibles, mais il peut arriver qu'elle soit plus exigeante que celle de l'industrie, qui peut accepter l'utilisation des raccourcis pour réduire les coûts<sup>41</sup>. Il semble ne pas y avoir de bonne raison pour recourir à une norme différente afin d'évaluer si le conditionnement ou la préparation des marchandises est insuffisant.

[68] Après avoir examiné avec soin la totalité des éléments de preuve concernant le conditionnement et la préparation des machines que l'assuré a chargées dans les trois conteneurs dont il a été question, la Cour conclut que ce conditionnement et cette préparation étaient insuffisants. De plus, le bois utilisé pour caler les marchandises à l'intérieur des conteneurs était inapproprié si l'on tient compte de l'absence d'un emballage ou d'une protection des machines contre l'humidité additionnelle que ce bois introduisait dans cet espace clos (un conteneur sec d'usage général) où se trouvaient les machines. Ces dernières auraient dû être, à tout le moins,

emballées séparément, tout comme elles l'ont été pour les expéditions de remplacement de juin 2005. Il n'y a aucun doute dans l'esprit de la Cour que si cela avait été fait, les marchandises n'auraient pas rouillé, malgré la condensation. Il n'est pas nécessaire d'en dire plus vu ma conclusion suivante.

[69] En fait, la Cour conclut également que la demanderesse n'a pas établi, selon la prépondérance de la preuve, qu'un cas fortuit ou un fait accidentel quelconque est survenu au cours du transport assuré.

[70] Même s'il est possible dans certains cas que la Cour infère l'existence d'un cas fortuit là où des marchandises ont été endommagées dans des circonstances particulières, lorsqu'il existe une preuve qu'un certain nombre d'expéditions ont été effectuées dans des conditions étroitement comparables et qu'elles n'ont subi aucun dommage, ce n'est pas le cas en l'espèce. Comme dans l'arrêt *Noten*, précité, à la page 289, le fondement probant d'une telle inférence n'a pas été exposé de manière appropriée. En fait, l'absence de preuve de la part de Feuiltault que, dans les expéditions précédentes, du bois traité sous pression et à la chaleur a été utilisé pour assujettir les machines, suscite raisonnablement une inférence défavorable, plutôt qu'une inférence favorable.

[71] La présente affaire est analogue aux faits qui sont survenus dans les affaires *Noten* et *Nelson Marketing*, précitées. Rien ne donne à penser qu'un fait inapproprié ou inusité de quelque nature que ce soit a provoqué la condensation à l'intérieur des conteneurs. Les conditions atmosphériques n'ont pas été exceptionnellement mauvaises ou humides, ni exceptionnellement

---

<sup>41</sup> Dans ce cas particulier, la norme de l'industrie qu'a décrite M. McKinlay semble assez bien conforme à la norme

chaudes ou froides, à quelque moment que ce soit lors du transport assuré. Il n'a pas été établi que les conteneurs mêmes présentaient quelque chose d'inusité. Il n'y a aucune preuve d'entrée d'eau ou d'entrée inusitée d'air humide dans ces conteneurs lors du transport assuré, et cela inclut la période précédant la livraison finale des machines à Bremerhaven.

[72] Dans l'arrêt *Nelson Marketing*, précité, le juge Peter Lowry, un praticien bien connu du droit maritime avant d'être nommé juge, a refusé de supposer ou d'inférer simplement que les conditions présentes dans les cales du navire étaient anormales.

[73] Dans les arrêts *Noten* et *Nelson Marketing*, l'humidité présente dans l'air avait imprégné les marchandises avant d'être libérée de nouveau en raison du caractère continu du processus de condensation. Dans le cas présent, il a été établi qu'il était des plus probables que la condensation était due à l'air humide présent dans le conteneur ainsi qu'à l'humidité (eau) présente dans le matériau de conditionnement utilisé par l'assuré (le bois), mais cette distinction (l'humidité présente dans les marchandises par opposition à l'humidité présente dans le matériau de conditionnement utilisé) importe peu, vu la nature de l'exclusion examinée.

[74] Ce qui s'est passé est exactement ce qui, au dire du capitaine Fernandes, [TRADUCTION] « afflige l'industrie » depuis aussi longtemps qu'il puisse se souvenir. C'est, comme l'affirme M. McKinlay, ce contre quoi se protègent les expéditeurs de pièces et de matériel en acier depuis les soixante années qu'il travaille dans le domaine.

[75] L'avocat de Feuiltault a laissé entendre que la présence d'éléments comme ceux qu'a relevés M. Lafrenière (sodium, calcium, etc.) ainsi que la preuve qu'un agent agressif a vraisemblablement contribué à causer la rouille abondante que l'on distingue dans certaines des photographies du conteneur '314 devraient suffire pour établir selon la prépondérance de la preuve que quelque chose de fortuit est survenu.

[76] Tout d'abord, il n'a pas été établi à ma satisfaction que le sodium et le calcium, pour ne nommer que ces substances-là, étaient présents au moment pertinent, ni que le bois dont Feuiltault s'est servi ne contenait pas de substances semblables ou d'autres substances que l'on pourrait considérer comme étant un agent agressif. Personne n'a produit de preuve indiquant que les substances chimiques imprégnées dans le bois traité sous pression ne pouvaient pas avoir un tel effet<sup>42</sup>. Ce que nous savons c'est que, à l'arrivée, la pièce de bois humide que M. Schmidt a soumise à des tests ne contenait pas de chlore.

[77] Vu la nature des installations de Feuiltault à Beloeil, le fait que le bois avait été transporté au printemps sur un camion à plateforme<sup>43</sup> et que les employés de Feuiltault semblent avoir marché sur les machines et à l'intérieur du conteneur sans être au courant, semble-t-il, du fait que des substances telles que des sels de déglçage ou des produits de nettoyage pouvaient avoir un effet préjudiciable<sup>44</sup>, le scénario que propose l'avocat de Feuiltault n'est rien de plus qu'une possibilité parmi de nombreuses autres. De plus, si, comme on l'a laissé entendre, de l'air salin pouvait pénétrer dans les conteneurs par les orifices d'aération de très petite taille des

---

<sup>42</sup> La Cour signale que, dans les graphiques 2 et 3 qui se trouvent à la page 12 de la pièce TX-76, du chrome est présent, c'est-à-dire l'une des substances imprégnées dans le bois par Goodfellow Inc.

<sup>43</sup> Il n'y a aucune preuve au sujet de la manière et de l'endroit où le bois a été stocké dans la cour du détaillant.

<sup>44</sup> Il a fallu superposer chacune des rangées. Voir aussi la photographie 28 de la pièce TX-73. Il y a des traces d'origine inconnue sur la deuxième machine à partir de la droite, dans la photographie 37 de la pièce TX-73.

conteneurs, il n'y a aucune preuve que ce fait soit de quelque manière inusité. Pourquoi l'air, dans ce terminal, serait-il différent de ce qu'il est habituellement?

[78] Enfin, la Cour signale que la preuve selon laquelle un agent agressif a probablement été en cause ne se rapporte qu'à certaines machines présentes dans le conteneur '314, et ces machines, comme je l'ai mentionné, sont celles des trois lots qui ont été les plus endommagées. À la page 9 (troisième paragraphe) de son rapport, M. Mapp dit clairement que de l'eau douce (sans sels ou chlore) aurait elle aussi causé de la rouille dans un tel cas. Les pièces d'oxyde noir présentes à l'intérieur des machines n'ont été aucunement protégées, tandis que les chaînes de table étaient à peine protégées par du silicone, un produit qui n'est même pas présenté comme ayant une capacité de protection contre la corrosion (voir la pièce TX-76, à la p. 30).

[79] Il est manifestement fort regrettable qu'une entreprise dynamique et inventive telle que Feuiltault ait dû apprendre à la dure ce qu'est la condensation et les méthodes de conditionnement appropriées<sup>45</sup>. Cependant, même si la Cour compatit au triste sort de la demanderesse, l'action doit être rejetée. La Cour signale que M. Dominique Feuiltault semble avoir surmonté cette adversité, car, comme il l'a si éloquemment déclaré : « L'homme se mesure lorsqu'il fait face à l'obstacle ».

[80] Comme il est possible qu'il y ait quelques problèmes en rapport avec les offres de règlement, conformément aux articles 400 et 420 des *Règles des Cours fédérales*, la Cour taxera les dépens des défendeurs dans une ordonnance distincte. À ce stade-ci, il semble que ces dépens ne doivent pas être supérieurs au montant calculé en fonction du milieu de la fourchette prévue à

---

<sup>45</sup> C'est aussi de cette façon que l'entreprise a appris à garder un œil sur les règlements de l'Union européenne.

la colonne III du tarif B. Malgré les observations des avocats de Zurich, la Cour conclut qu'un seul avocat était nécessaire au procès.

[81] Quant aux honoraires d'experts, il va sans dire que seuls les experts ayant bel et bien témoigné peuvent être inclus dans les débours. Comme la Cour conclut que le témoignage de M. Bodzay n'a pas réellement été particulièrement utile, il ne faut inclure que la moitié de ses honoraires dans les débours des défendeurs.

[82] En gardant ces principes directeurs à l'esprit, les parties devraient être en mesure de s'entendre sur les dépens. Sinon, il leur est loisible de produire au plus tard le 31 mars 2011 de brèves observations écrites, lesquelles devraient inclure au moins le montant approximatif des dépens taxables calculé de la manière mentionnée ci-dessus ou un montant forfaitaire réclamé pour les dépens et les débours.

**JUGEMENT**

**LA COUR STATUE comme suit** : l'action est rejetée avec dépens, lesquels seront taxés dans une ordonnance distincte conformément aux commentaires faits dans les présents motifs du jugement.

« Johanne Gauthier »

---

Juge

Traduction certifiée conforme  
Jacques Deschênes, LL.B.

## ANNEXE A

[TRADUCTION]

1/1/82

### CLAUSES (A) DE L'INSTITUT SUR MARCHANDISES

#### RISQUES COUVERTS

1. Le présent contrat couvre tous les risques de perte ou de détérioration du bien assuré, à l'exception de ce qui est prévu aux clauses 4, 5, 6 et 7 ci-dessous.
2. Le présent contrat couvre les frais d'avarie commune et de sauvetage, rajustés ou fixés en fonction du contrat d'affrètement et/ou des règles de droit et des pratiques applicables, qui sont engagés pour éviter toute perte, quelle qu'en soit la cause, à l'exception des risques exclus aux clauses 4, 5, 6 et 7 ou ailleurs du présent contrat.
3. Le présent contrat vise à indemniser l'assuré de la part de responsabilité que prévoit la clause de « responsabilité partagée en cas d'abordage » du contrat d'affrètement, relativement à toute perte indemnisable qui y est prévue. Advenant la présentation d'une demande d'indemnisation quelconque de la part d'armateurs en vertu de ladite clause, l'assuré convient d'en informer les assureurs, qui auront le droit, à leur propres frais, de défendre l'assuré contre ladite demande.

#### EXCLUSIONS

4. En aucun cas, le présent contrat ne couvre :
  - 4.1 les pertes, détériorations ou frais imputables à une inconduite délibérée de la part de l'assuré;
  - 4.2 le coulage ordinaire, la perte ordinaire de poids ou de volume ou l'usure normale du bien assuré;
  - 4.3 les pertes, détériorations ou frais tenant à l'emballage ou à la préparation insuffisante ou non conforme du bien assuré (pour l'application de la clause 4.3, « emballage » s'entend notamment de l'arrimage dans un conteneur ou un caisson mobile, dans le cas uniquement où cet arrimage a été effectué avant la prise d'effet du présent contrat d'assurance, ou par l'assuré ou ses employés);
  - 4.4 les pertes, détériorations ou frais causées par un vice inhérent ou la nature du bien assuré;
  - 4.5 les pertes, détériorations ou frais directement causées par un retard, même si ce retard est imputable à un risque assuré (exception faite des frais payables en vertu de la clause 2 ci-dessus);

- 4.6 les pertes, détériorations ou frais découlant de l'insolvabilité ou de la défaillance financière des propriétaires, gestionnaires, affréteurs ou exploitants du navire;
  - 4.7 les pertes, détériorations ou frais découlant de l'utilisation d'une arme de guerre utilisant la fission ou la fusion atomique ou nucléaire ou toute autre réaction du genre, ou une force ou une matière radioactive;
5. En aucun cas le présent contrat ne couvre les pertes, détériorations ou frais découlant de :
- 5.1 l'innavigabilité du navire ou de l'embarcation, de l'inaptitude des conteneurs de transport ou des caissons mobiles pour ce qui est du transport en sûreté du bien assuré, dans les cas où l'assuré ou ses employés ont connaissance de cette innavigabilité ou cette inaptitude au moment du chargement du bien assuré;
  - 5.2 les assureurs renoncent à tout manquement aux garanties implicites de navigabilité du navire ainsi que d'aptitude de ce dernier à transporter le bien assuré jusqu'à sa destination, à moins que l'assuré ou ses préposés soient au courant de cette innavigabilité ou de cette inaptitude.
6. En aucun cas le présent contrat ne couvre les pertes, détériorations ou frais causées par :
- 6.1 toute guerre, guerre civile, révolution, révolte ou insurrection ou tout conflit civil en découlant, ou tout acte hostile par ou contre une puissance belligérante;
  - 6.2 la capture, la saisie, l'arrestation, la retenue ou la détention (piratage exclu), ainsi que les conséquences en résultant, ou toute tentative de ce faire;
  - 6.3 toute mine, torpille ou bombe abandonnée, ou toute autre arme de guerre abandonnée;
7. En aucun cas le présent contrat ne couvre les pertes, détériorations ou frais :
- 7.1 causées par des grévistes, des travailleurs en lock-out ou des personnes prenant part à un conflit ouvrier, à une émeute ou à des troubles de l'ordre public;
  - 7.2 résultant d'une grève, d'un lock-out, d'un conflit ouvrier, d'une émeute ou de troubles de l'ordre public;
  - 7.3 causées par tout terroriste ou toute personne agissant dans un but politique.

## DURÉE

- 8. 8.1 Le présent contrat prend effet à compter du moment où les marchandises quittent le magasin ou l'entrepôt au lieu désigné aux présentes pour débiter le voyage, demeure en vigueur pendant la durée ordinaire du transport et prend fin, soit :

- 8.1.1 à la livraison soit aux consignataires soit au magasin final ou autre entrepôt au lieu de destination désigné aux présentes;
  - 8.1.2 à la livraison à n'importe quel autre entrepôt ou lieu de stockage, soit avant l'arrivée au lieu de destination désigné aux présentes soit à ce lieu même, et que l'assuré a décidé d'utiliser, soit :
    - 8.1.2.1 pour stocker des biens dans des circonstances autres qu'au cours ordinaire du transport;
    - 8.1.2.2 pour fins d'affectation ou de distribution,  
ou
    - 8.1.3 à l'expiration de la période de 60 jours suivant la fin du déchargement sous palan des marchandises assurées par les présentes du navire maritime au port de déchargement final,  
  
selon la première de ces éventualités.
  - 8.2 si, après le déchargement sous palan du navire maritime au port de déchargement final, mais avant l'expiration du présent contrat, les marchandises doivent être expédiées à une destination autre que celle pour laquelle elles sont assurées par les présentes, la durée du présent contrat, lequel demeure sujet à résiliation de la manière prévue ci-dessus, ne s'étendra pas au-delà du début du transport à cette autre destination.
  - 8.3 Le présent contrat demeurera en vigueur (sous réserve de sa résiliation de la manière prévue ci-dessus, ainsi que des dispositions de la clause 9 ci-dessus) durant tout délai indépendant de la volonté de l'assuré, toute dérogation, tout déchargement forcé, toute réexpédition ou tout transbordement, ainsi qu'au cours de tout changement du voyage par suite de l'exercice d'une liberté accordée aux armateurs ou aux affréteurs dans le cadre du contrat d'affrètement.
9. Si, en raison de circonstances indépendantes de la volonté de l'assuré, le contrat de transport est résilié à un lieu autre que le lieu de destination désigné dans les présentes ou s'il est mis fin par ailleurs au transport avant que les marchandises soient livrées de la manière prévue à la clause 8 ci-dessus, le présent contrat sera lui aussi résilié à moins d'en donner avis dans les plus brefs délais aux assureurs et de demander que la couverture se poursuive pendant que l'assurance demeure en vigueur, sous réserve du paiement d'une prime additionnelle si les assureurs l'exigent, soit :
- 9.1 jusqu'à ce que les marchandises aient été vendues et livrées au lieu en question ou, à moins d'une entente spéciale, jusqu'à l'expiration du délai de 60 jours suivant l'arrivée des marchandises assurées par les présentes au lieu en question, selon la première de ces éventualités,  
ou
  - 9.2 si les marchandises sont expédiées au cours de ladite période de 60 jours (ou de toute prorogation de cette dernière) jusqu'au lieu de destination désigné dans les

présentes ou à tout autre lieu de destination, jusqu'à ce que le contrat soit résilié conformément aux dispositions de la clause 8 ci-dessus.

10. Si, après la prise d'effet du présent contrat d'assurance, le lieu de destination est changé par l'assuré, il y a couverture provisoire avec prime et conditions à être fixées, sous réserve d'aviser dans les plus brefs délais les assureurs.

#### DEMANDES D'INDEMNISATION

11. 11.1 Pour obtenir un recouvrement en vertu du présent contrat, l'assuré doit avoir un droit assurable sur le bien assuré au moment de la perte.

- 11.2 Sous réserve du paragraphe 11.1 qui précède, l'assuré a le droit d'obtenir un recouvrement s'il survient une perte assurée au cours de la période visée par le présent contrat, et ce, même si cette perte survient avant la conclusion dudit contrat, sauf si l'assuré était au courant de la perte, mais non les assureurs.

12. Si, par suite de la réalisation d'un risque visé par le présent contrat, il est mis fin au transport assuré à un port ou lieu autre que celui pour lequel le bien est assuré en vertu du présent contrat, les assureurs rembourseront à l'assuré tous les frais additionnels qu'occasionneront de manière appropriée et raisonnable le chargement, l'entreposage et l'expédition du bien jusqu'au lieu de destination pour lequel il est assuré en vertu des présentes.

La présente clause 12, qui ne s'applique pas aux frais d'avarie commune ou de sauvetage, est assujettie aux exclusions contenues dans les clauses 4, 5, 6 et 7 qui précèdent, et elle n'inclut pas les frais attribuables à toute faute, négligence, insolvabilité ou défaillance financière de l'assuré ou de ses employés.

13. Aucune demande d'indemnisation pour perte totale établie par déduction ne sera recouvrable en vertu des présentes sauf si le bien assuré est raisonnablement abandonné parce que sa perte totale réelle semble inévitable ou que le coût de sa récupération, de sa remise en état et de son expédition jusqu'au lieu de destination pour lequel il est assuré excéderait sa valeur à l'arrivée.

14. 14.1 Si l'assuré prend une assurance sur valeur accrue à l'égard des marchandises assurées par les présentes, la valeur convenue des marchandises sera réputée être majorée jusqu'à concurrence du montant total assuré en vertu du présent contrat et de toutes les assurances sur valeur accrue couvrant la perte, et la responsabilité en vertu du présent contrat sera de même proportion que celle que représente la somme assurée par les présentes par rapport au montant total assuré.

Dans le cas d'une demande d'indemnisation, l'assuré fournira aux assureurs une preuve des montants couverts par toute autre assurance.

- 14.2 **Dans les cas où la présente assurance est du type « valeur accrue », la clause suivante s'appliquera :**

La valeur convenue des marchandises sera réputée être égale au montant total assuré en vertu du contrat d'assurance principal et de toutes les assurances sur valeur accrue couvrant la perte et prises par l'assuré sur les marchandises, et la responsabilité en vertu du présent contrat sera de même proportion que celle que représente la somme assurée par les présentes par rapport au montant total assuré.

Dans le cas d'une demande d'indemnisation, l'assuré fournira aux assureurs une preuve des montants couverts par toute autre assurance.

#### BÉNÉFICE DE L'ASSURANCE

15. Le présent contrat ne s'appliquera pas au profit du transporteur ou de tout autre dépositaire.

#### MINIMISATION DES PERTES

16. Il incombe à l'assuré et à ses employés et préposés, à l'égard de toute perte recouvrable en vertu des présentes :

16.1 de prendre toutes les mesures raisonnables pour éviter ou minimiser de telles pertes

et

16.2 de veiller à ce que tous les droits opposables aux transporteurs, dépositaires ou autres tiers soient convenablement préservés et exercés.

et les assureurs, en plus de toute perte recouvrable en vertu des présentes, rembourseront à l'assuré tous les frais convenablement et raisonnablement engagés dans le cadre de ces obligations.

17. Les mesures que prennent l'assuré ou les assureurs dans le but de sauvegarder, de protéger ou de récupérer le bien assuré ne seront pas considérées comme étant une renonciation ou une acceptation d'abandon, et elles ne porteront pas préjudice par ailleurs aux droits de l'une ou l'autre des parties.

#### PRÉVENTION DES RETARD

18. Il est une condition du présent contrat que l'assuré agira avec une célérité raisonnable dans toutes les circonstances dépendantes de sa volonté.

#### DROIT ET PROCÉDURE

19. Le présent contrat est assujéti au droit anglais et à la procédure anglaise.

*NOTA : - Lorsqu'il prend connaissance d'un fait qui est « sous couverture provisoire » en vertu du présent contrat, l'assuré est tenu d'en aviser les assureurs dans les plus brefs délais, et le droit à cette couverture est subordonné au respect de cette obligation.*

**ANNEXE B**

**FEUILTAULT SOLUTIONS SYSTEMS – CALENDRIER**

<b>DATE</b>	<b>ÉTAPE</b>
26 avril 2005	Date du traitement du bois par Goodfellow.
29 avril 2005	Confirmation de réservation de K & N – 1 conteneur.  Le conteneur 7386314 a quitté le terminal de Racine, port de Montréal, pour être livré à Feuiltault par Maxijade Inc (transport organisé par K+N).
2 mai 2005	Le conteneur MSKU 6305229 a quitté le terminal de Racine, port de Montréal, pour être livré à Feuiltault par Maxijade Inc (transport organisé par K+N).
3 mai 2005	Le conteneur MAEU 7386314 est déposé dans la cour de Feuiltault.
4 mai 2005	Facture (n° 1) de J.O. Carreau pour le transport du bois.
5 mai 2005	Certificat de traitement de Goodfellow reçu par Feuiltault. Date de la facture concernant le conteneur 314.
6 mai 2005	Conteneur MAEU 7386314 empoté, 12 machines. Le conteneur MSKU 6305229 a quitté le terminal de Racine et a été déposé dans la cour de Feuiltault.  Certificats d'assurance délivrés.
9 mai 2005	Confirmation de réservation de K & N – 2 conteneurs.
10 mai 2005	Arrivée du conteneur MAEU 7386314 au terminal de Montréal à 10 h 52.
11 mai 2005	Date de la facture concernant le conteneur 229.
17 mai 2005	Facture (n° 2) de J.O. Carreau pour le transport du bois.
18 mai 2005	Conteneur MSKU 6305229 empoté, 14 machines.
19 mai 2005	Ramassage le même jour du conteneur 229 (après 13 jours dans la cour). Arrivée du conteneur 229 au terminal de Montréal à 9 h 40.  Le conteneur MAEU 8117367 est déposé dans la cour de Feuiltault.  Date de la facture concernant le conteneur 367.
20 mai 2005	Conteneur MAEU 8117367 empoté, 14 machines. Arrivée du conteneur 367 au terminal de Montréal à 13 h 33.
20 mai 2005	À 15 h « MV P&O Nedlloyd Auckland » (« Maersk Palermo ») à la section 78, Montréal. Début du chargement à 16 h 25.
20-22 mai 2005	Conteneurs au terminal Cast, section 78, port de Montréal.
21 mai 2005	Connaissance de Blue Anchor Line délivré pour les conteneurs 229 & 367. Conteneur 314 chargé à bord du navire à 15 h 07.
22 mai 2005	Connaissance de Blue Anchor Line délivré pour le conteneur 314. Conteneur 229 chargé à bord du navire à 11 h 10. Conteneur 367 chargé à bord du navire à 13 h 02
23 mai 2005	Départ du navire de Montréal à 2 h 40.

2 juin 2005	Arrivée du navire à 18 h 18 au terminal de la mer du Nord à Bremerhaven (Allemagne).
2/3 juin 2005	Conteneurs mis à quai, où ils sont restés jusqu'au 7 juin 2005.
7 juin 2005	Conteneurs transportés par camion jusqu'à Mohn Media, le destinataire.
8 juin 2005	Avis de perte signifié par Feuiltault à Kuehne & Nagel.
9 juin 2005	Estimation effectuée par Reck & Co. pour le compte des assureurs des marchandises. Les trois conteneurs avaient déjà été dépotés par le destinataire et l'expéditeur.
13 juin 2005	Le conteneur MAEU 8117367 est retrouvé dans un terminal à Brême et examiné par GK-Container Service Bremen. Il s'agissait du seul conteneur disponible pour examen.

**COUR FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** T-856-06

**INTITULÉ :** FEUILTAULT SOLUTION SYSTEMS INC. c.  
ZURICH CANADA .*ET AL.*

**LIEU DE L'AUDIENCE :** MONTRÉAL (QUÉBEC)

**DATE DE L'AUDIENCE :** DU 15 AU 25 NOVEMBRE 2010

**MOTIFS DU JUGEMENT  
ET JUGEMENT :** LA JUGE GAUTHIER

**DATE DES MOTIFS :** LE 4 MARS 2011

**COMPARUTIONS :**

David F.H. Marler POUR LA DEMANDERESSE

Marc D. Isaacs POUR LA DÉFENDERESSE ZURICH CANADA  
Bonnie Huen

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Marler & Associates POUR LA DEMANDERESSE  
Knowlton (Québec)

ISAACS & CO. POUR LA DÉFENDERESSE ZURICH CANADA  
Toronto (Ontario)