

Cour fédérale



Federal Court

**Date : 20130523**

**Dossier : T-1595-12**

**Référence : 2013 CF 534**

**ENTRE :**

**DHL GLOBAL FORWARDING  
(CANADA) INC.**

**Plaintiff**

**and**

**CMA-CGM S.A.**

**Defendant**

**MOTIFS DE L'ORDONNANCE**

**LE PROTONOTAIRE MORNEAU**

[1] Il s'agit en l'espèce d'une requête de la défenderesse CMA-CGM S.A. (parfois, CMA CGM) en vertu de l'article 50 de la *Loi sur les Cours fédérales*, LRC 1985, c F-7, aux fins d'obtenir la suspension de l'action déclaratoire déposée le 28 août 2012 par la demanderesse, DHL Global Forwarding (Canada) Inc. (DHL), et ce, en raison d'une clause de juridiction se retrouvant à des connaissances et qui dispose essentiellement que :

**30. LAW AND JURISDICTION**

[...]

(2) Jurisdiction

All actions against Carrier under the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall be brought before the “Tribunal de Commerce de MARSEILLE” and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such action. Actions against the Merchant under the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading may be brought before the “**Tribunal de Commerce de MARSEILLE**” or, in Carrier’s sole discretion, in another court of competent jurisdiction. [Emphase à l’original]

(la clause de juridiction).

**Contexte**

[2] La présente action déclaratoire entreprise par DHL de même que la procédure entreprise par CMA-CGM S.A. devant ledit tribunal de Marseille en France (la procédure française) sont reliées aux frais de surestaries (*demurrage*) et de stockage (*storage*) qui se sont accumulés et qui s’accumulent toujours sur une base quotidienne (au 15 août 2012, ils étaient au total de l’ordre de 681 655,55\$US) en raison du fait que 68 conteneurs transportés par mer à partir d’Halifax par CMA-CGM S.A. demeurent sur les quais dans la ville de Ho Chi Minh au Vietnam vu que les connaissements en cause sont retenus par DHL et n’ont donc pas été remis au destinataire (*consignee*) Tan Mai Group Joint Stock Company (Tan Mai) pour ainsi permettre à Tan Mai d’obtenir de CMA-CGM S.A. une remise conforme de la cargaison.

[3] Sans devoir ici à l’explorer davantage, il appert que DHL retient les connaissements parce que HSB International (HSB) en tant qu’expéditeur (*shipper*) ne lui aurait pas repayé, en tout ou en partie, le fret qu’elle-même, DHL, aurait payé au transporteur CMA-CGM S.A. via l’agent de ce dernier au Canada, soit CMA-CGM Canada. Cette prise de position de HSB pourrait provenir d’un différent qui existe entre elle et Tan Mai.

[4] Quoiqu'il en soit, ayant accompli ses obligations de transporteur (*carrier*) des conteneurs, CMA-CGM S.A. n'accepte pas de devoir assumer les frais de surestaries et recherche donc dans la procédure française à obtenir paiement de ces frais de façon conjointe à l'égard, entre autres, de DHL et de Tan Mai.

[5] Suivant l'appréciation de la Cour, l'action présente de DHL fut entreprise par cette dernière en réaction évidente à la procédure française de CMA-CGM S.A. qui fut amorcée dès le 24 août 2012 par l'envoi, par procureurs français, d'une mise en demeure en ce sens. La procédure française en tant que telle fut instituée le ou vers le 14 septembre 2012. On se rappelle que l'action présente en notre Cour fut déposée dans l'intervalle le 28 août 2012.

[6] Ainsi, dans sa déclaration d'action dans le présent dossier, DHL recherche une déclaration la soustrayant quant à toute responsabilité des frais de surestaries. Les alinéas 1 a) et b) de cette déclaration d'action se lisent ainsi :

1. Plaintiff claims judgment declaring that:
  - a) Plaintiff is not liable to Defendant for the payment of the sum of \$681,655.55 (US\$681,655.55) or any other charges related to or arising from the performance of the contract(s) of carriage by ocean as evidenced by Defendant's bills of lading nos. CA1310736, CA1311126, CA1310767, CA1309771, CA1309411, CA1308901, CA1307765, CA1308170, CA1308265, CA1309047 and consequential services such as container demurrage and port storage services, and that,
  - b) with respect to the aforesaid bills of lading, Plaintiff is not bound by any of the terms and conditions stated therein.

[7] Pour apprécier la position de CMA-CGM S.A. et de DHL en les présentes quant à la responsabilité, ou non, de DHL à l'égard des frais de surestaries et l'application de la clause de juridiction, il y a lieu de constater les faits et documents relatés ci-après.

[8] CMA-CGM S.A. est un transporteur international de biens par conteneurs. Elle agit au Canada par le biais de son agent ou mandataire CMA-CGM Canada.

[9] Quant à DHL, il n'est pas remis en question qu'elle a approché CMA-CGM Canada et a agi en tout temps pertinent comme transitaire (*freight forwarder*).

[10] Il ressort que CMA-CGM Canada et DHL, en leur rôle et qualité respective, ont une relation d'affaires depuis de nombreuses années.

[11] Les relations pertinentes ici entre DHL et CMA-CGM Canada se mettent en branle entre le 23 décembre 2010 et le 24 février 2011 par une série de réservations (*booking*) à la demande de DHL pour le transport des 68 conteneurs d'Halifax à Ho Chi Minh.

[12] Pour confirmer le tout, CMA-CGM Canada émet une série de notes d'engagement ou notes de réservations de fret (*booking confirmations*).

[13] Par ailleurs, bien que DHL ait cherché à établir en preuve que ses relations d'affaires aient toujours été par le passé avec CMA-CGM Canada uniquement et que CMA-CGM Canada n'aurait pas révélé à DHL son rôle d'agent de CMA-CGM S.A., et bien que les affiants des

parties n'aient pas été contre-interrogés sur leur affidavit respectif, la Cour n'est pas convaincue que DHL ne savait pas au fond par expérience et connaissance du domaine que CMA-CGM S.A. était présente ultimement dans le décor et que CMA-CGM Canada agissait en tant qu'agente de CMA-CGM S.A. qui, elle, se chargerait d'émettre les connaissements et effectuerait le transport maritime des conteneurs.

[14] Si tant est que la présence et l'existence de CMA-CGM S.A. pouvaient ne pas être vues comme si apparentes pour DHL aux notes de réservation de fret de décembre 2010, les factures émises par après en février 2011 révèlent à coup sûr la présence de CMA-CGM S.A., et ce, même si ces mêmes factures indiquent, fort possiblement pour fins de commodité, qu'elles sont payables au Canada à CMA-CGM Canada.

[15] D'autre part, le libellé suivant de certaines clauses des notes de réservations où seule DHL est identifiée doit être gardé en tête pour apprécier si DHL n'est pas tenue par les termes et conditions des connaissements qui seront émis par après par CMA-CGM S.A. (désignée aux notes de confirmation ou aux connaissements comme CMA-CGM) par suite d'instructions données par DHL à CMA-CGM Canada.

[16] Dans la partie ou section Clauses en page 3 aux notes de réservations, on retrouve les clauses 6 et 7 qui se lisent comme suit :

6. Bill of Lading – All moves referenced in this Booking Confirmation are subject to the terms and conditions of the carrier issued long form bill of lading. The customer named on this

Booking Confirmation hereby acknowledges and agrees to all the terms and conditions of the carrier issued long form bill of lading.

7. Booking subject to CMA CGM terms and conditions available on web site <http://www.cma-cgm.com/ProductsServices/ContainerShipping/ShippingGuide/BLClauses.aspx> or in any CMA CGM agency.

[17] De plus, en page 2 de ces notes de réservations, on retrouve l'indication suivante:

Shipment shall be subject to CMA CGM bill of lading terms and conditions available in any CMA CGM agencies or on CMA CGM web site: [www.cma-cgm.com](http://www.cma-cgm.com)

It is reminded that if this shipment has been booked on a "freight collect" basis you guarantee and will be responsible for the payment of all freight and charges payable by the receiver and that you shall proceed with the full payment of all outstanding freight and charges should they remain unpaid for more than three consecutive days after discharge.

[18] On retient que bien que DHL soit identifiée comme transitaire aux notes de réservations et non à titre de « *customer* », seule sa présence y est expressément indiquée. Ce n'est qu'à l'étape des connaissements, par suite des instructions de DHL, que là HSB sera identifiée comme expéditeur, Tan Mai comme destinataire et DHL comme agent transitaire (*forwarding agent*).

[19] Quant aux termes et conditions des connaissements auxquels renvoient les notes de réservations, il y a lieu de noter les définitions suivantes des termes « *Merchant* » et « *Holder* » :

**Merchant** includes the Shipper, Holder, Consignee, Receiver of the Goods, any Person owning or entitled to the possession of the Goods or of this Bill of Lading and anyone acting on behalf of any such Person.

**Holder** means any Person for the time being in possession of this Bill of Lading by reason of the consignment of the Goods or the endorsement of this Bill of Lading or otherwise.

[Notre emphase]

### Analyse

[20] Pour les motifs qui suivent, je pense qu'il y a lieu de faire droit à la requête à l'étude de CMA-CGM S.A. et de suspendre l'action déclaratoire déposée par DHL dans le présent dossier.

[21] La Cour est d'accord en principe avec plusieurs distinctions que fait valoir avec force DHL.

[22] À cet égard, la Cour conçoit qu'un transitaire, tel DHL, peut agir comme principal s'il émet par exemple des connaissements ou détient la cargaison ou des intérêts dans cette dernière. Ici, et la Cour est d'accord, DHL a agi à titre d'agent ou mandataire de son client l'expéditeur HSB.

[23] La Cour conçoit également qu'une réservation (*booking*) et une note de réservation (*booking confirmation*) peuvent être vues comme des contrats préliminaires au contrat de transport en tant que tel.

[24] De plus, la Cour apprécie que DHL soutienne qu'elle a accompli toutes ses obligations sous les contrats préliminaires ici, soit les réservations et les notes de réservations, et que les frais de surestaries qui s'accumulent ressortent de ce qu'elle conçoit comme le deuxième contrat, soit le contrat de transport en tant que tel.

[25] Toutefois, les clauses reproduites ci-avant que l'on retrouve dès le départ aux notes de réservations, lesquelles renvoient et réfèrent aux termes et conditions des connaissements, ont pour but justement aux yeux de la Cour de rendre théorique le morcellement des contrats que DHL recherche.

[26] Dans cette foulée, la Cour considère qu'à l'étape des notes de réservations, la référence à la clause 6 (voir paragraphe [16], *supra*) au terme « *customer* » se doit de viser DHL puisqu'à cette étape seule l'identité de cette dernière était connue de CMA-CGM Canada et est mentionnée aux notes de réservations.

[27] Ainsi de par cette clause, DHL en tant que *customer* reconnaît et accepte les termes et conditions des connaissements.

[28] De plus, même si l'on tenait que DHL ne peut être visée par l'expression « *customer* », la clause 7 des notes de réservations dit bien que toute réservation est sujette aux termes et conditions des connaissements.

[29] DHL n'a pas recherché en aucun temps pertinent sur le terrain à dénoncer ou à clarifier l'effet ou la portée des clauses 6 et 7 des notes de réservations et je ne peux retenir la position de DHL à l'effet qu'elle n'est pas liée par le contenu des connaissements parce qu'il n'y aurait pas au dossier une preuve positive et expresse qu'elle a donné son consentement.



[30] Je pense que le contenu de la clause 6 aux notes de réservations par ses termes « ... hereby acknowledges and agrees » est suffisamment clair pour sécuriser le consentement de DHL. Au surplus, il n'a pas été mis en preuve que tout consentement positif et express de DHL était dans l'industrie maritime une mesure régulière et requise entourant le type d'ententes qui sont ici en jeu.

[31] Quant aux connaissements, rappelons ici les définitions de Holder et de Merchant qu'ils contiennent :

**Holder** means any Person for the time being in possession of this Bill of Lading by reason of the consignment of the Goods or the endorsement of this Bill of Lading or otherwise.

**Merchant** includes the Shipper, Holder, Consignee, Receiver of the Goods, any Person owning or entitled to the possession of the Goods or of this Bill of Lading and anyone acting on behalf of any such Person.

[Notre emphase]

[32] Quant à la définition de Holder, je considère ici qu'en tout temps pertinent et même présentement, DHL doit être vue au sens de cette définition comme toute personne autrement (*otherwise*) en possession des connaissements. Le fait, selon DHL, qu'elle n'ait que la simple possession physique des connaissements et qu'elle les détienne au nom et pour HSB ne change pas cette conclusion de la Cour. De plus, on doit remarquer que cette possession par DHL des connaissements lui permet de les retenir et de les brandir ou invoquer en chef pour obtenir paiement du fret qu'elle a auparavant payé à CMA-CGM Canada en début de parcours.

[33] Par ailleurs, si l'on devait retenir que DHL n'est pas le holder des connaissements mais que c'est HSB qu'il l'est, alors la définition de Merchant à sa toute fin rattrape DHL.

[34] Tel que le révèle entre autres l'extrait suivant de l'arrêt *Q.N.S. Paper Co. v Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 RCS 683, en page 698, les termes ou mots constituant un contrat seront des plus importants dans chaque situation d'espèce :

... Ainsi que le fait remarquer ma collègue, dans des affaires de ce genre, la question de savoir si un mandataire a contracté en son propre nom ou en qualité de mandataire uniquement (auquel cas seul le mandant est lié) relève de l'interprétation du contrat en cause. Je ne tiens pas compte, évidemment, des coutumes pouvant exister dans tel ou tel port ou dans une industrie donnée. En l'espèce, il ressort des documents pertinents que Chartwell a constamment essayé de faire comprendre à Q.N.S. qu'elle engageait sa responsabilité uniquement en tant que mandataire. Dans le corps de ses lettres, elle se présentait comme [TRADUCTION] "exploitante-gérante [c.-à-d., comme mandataire] pour les affréteurs" ou comme agissant "au nom de nos mandants", et elle a toujours signé [TRADUCTION] "en qualité d'exploitante-gérante uniquement". Quoique le simple ajout du mot "mandataire" ou [page699] de son équivalent après la

... As my colleague observes, in cases of this kind, the issue whether an agent contracted personally, or solely in the capacity of agent (in which case only the principal is bound), is a matter of construction of a particular contract. I leave aside, of course, any custom that may exist at any particular port or in a particular trade. In this case, the relevant documents reveal that Chartwell consistently attempted to bring home to Q.N.S. that its sole responsibility was as an agent. In the body of its letters, it identified itself as "Managing Operators [i.e., as agents] for the Charterers" or as acting "On behalf of our principals", and it consistently signed "as Managing Operators only". While the simple addition of the word "agent" or its equivalent following a signature can easily be read as a mere description of the signatory, that cannot be said of "as agent only". Those words do more. They are obviously directed to limiting or [page699] explaining a liability, and not merely to describing the

signature puisse facilement s'interpréter comme une simple description du signataire, il n'en va pas de même de l'expression "en qualité de mandataire uniquement". Ces mots font davantage. Ils visent manifestement à limiter ou à expliquer la responsabilité et non pas simplement à décrire le signataire ou son pouvoir de signer; voir *Universal Steam Navigation Co. v. James McKelvie & Co.*, [1923] A.C. 492 (H.L.), et en particulier, à la p. 500, les motifs de lord Sumner. Ce qui frappe particulièrement en l'espèce est l'insistance avec laquelle Chartwell a répété dans sa correspondance qu'elle agissait en tant que mandataire et le fait qu'elle a régulièrement signé [TRADUCTION] "en qualité de mandataire uniquement". (Je souligne.)

person signing or his authority to do so; see *Universal Steam Navigation Co. v. James McKelvie & Co.*, [1923] A.C. 492 (H.L.), and esp. at p. 500, per Lord Sumner. What particularly impresses in the present case is Chartwell's insistent repetition in its correspondence that it is acting as an agent and its repeated signature "as agent only". (Emphasis added.)

[35] Ici la revue effectuée au paragraphe [25] et suivants des clauses pertinentes nous indique que la responsabilité de DHL doit être retenue.

[36] Notons, sans que cela soit déterminant ici puisque chaque cas est un cas d'espèce, que dans deux arrêts de cette Cour, une définition quasi semblable de Merchant a amené la Cour à retenir que le transitaire tombait sous le coup de cette définition (voir les arrêts *Encan Liquidation General Canada Inc. v Transintra Canada*, 2000 CarswellNat 2989, et *CTO International Ltd. v Intercon Freight* (1992), 56 F.T.R. 94).

[37] Enfin, tel que mentionné auparavant, et tel que l'indiquent le paragraphe 14 de la déclaration d'action de DHL dans le présent dossier et le paragraphe 31 de l'affidavit Tassone produit par DHL, cette dernière se reconnaît un contrôle sur les connaissements au point de les retenir ou de les mettre en vente possiblement. Une telle position amène la Cour à conclure que DHL est là également un holder desdits connaissements. Ces paragraphes 14 et 31 se lisent :

14. HSB International has failed to pay in full to Plaintiff [DHL] the balance of freight and overland charges owed and in the exercise of its freight forwarding agent's right of detention / lien pursuant to the laws of the Province of Québec, Plaintiff withheld the delivery of the aforesaid ocean bills of lading from HSB International until payment in full was received.
31. I do not dispute the assertions of Ms Poirier in paragraphs 17 through to 29 of her Affidavit, save that DHL Canada has no contractual relationship with "Tan Mai", the consignee, and has no claim against this company; DHL Canada reserves its right to ask this Court to approve by judicial sale the transmission of the bills of lading to the highest bidder; thus far, Tan Mai has been totally unresponsive to any overture by DHL Canada to engage in settlement negotiations;

[38] Tel que mentionné au paragraphe [1], *supra*, le paragraphe 30(2) des termes et conditions des connaissements contient la clause de juridiction exclusive suivante :

### 30. LAW AND JURISDICTION

[...]

#### (2) Jurisdiction

All actions against Carrier [CMA CGM] under the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall be brought before the "Tribunal de Commerce de MARSEILLE" and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such action. Actions against the Merchant under the contract of Carriage evidenced by this

Bill of Lading may be brought before the “**Tribunal de Commerce de MARSEILLE**” or, in Carrier’s sole discretion, in another court of competent jurisdiction.  
[Emphase à l’original]

[39] Tout comme CMA-CGM S.A., je considère que l’action de DHL dans le présent dossier tombe sous le coup de cette clause et que DHL n’a pas établi – en autant même que notre Cour ait juridiction pour se prononcer sur ce point – que Marseille était autrement un forum *non convenient* au sens de la jurisprudence soulevée par DHL. À tout hasard, DHL n’a pas insisté sur ce point lors de sa plaidoirie orale.

[40] Ainsi, la requête de CMA-CGM S.A. sera accordée comme suit, le tout avec dépens que la Cour fixe à 1 640\$. La Cour suspend l’action de la demanderesse DHL dans le présent dossier au profit du Tribunal de Commerce de MARSEILLE.

« Richard Morneau »  
\_\_\_\_\_  
Protonotaire

**COUR FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** T-1595-12

**INTITULÉ :** DHL GLOBAL FORWARDING (CANADA) INC.  
v CMA-CGM S.A.

**LIEU DE L'AUDIENCE :** Montréal (Québec)

**DATE DE L'AUDIENCE :** 16 mai 2013

**MOTIFS DE L'ORDONNANCE :** LE PROTONOTAIRE MORNEAU

**DATE DES MOTIFS :** 23 mai 2013  
Modifiés le 24 mai 2013

**COMPARUTIONS :**

David G. Colford POUR LA DEMANDERESSE

Jean-Marie Fontaine POUR LA DÉFENDERESSE

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Brisset Bishop POUR LA DEMANDERESSE  
Montréal (Québec)

Borden Ladner Gervais POUR LA DÉFENDERESSE  
Montréal (Québec)