

**Date : 20061129**

**Dossier : T-1140-02**

**Référence : 2006 CF 1445**

**Ottawa (Ontario), le 29 novembre 2006**

**EN PRÉSENCE DE MADAME LA JUGE SNIDER**

**ACTION RÉELLE EN MATIÈRE D'AMIRAUTÉ**

**ENTRE :**

**INTERTECH MARINE LIMITED, personne morale**

**demanderesse**

**et**

**RICARDO MENÉNDEZ, MARIA MENÉNDEZ,  
LES PROPRIÉTAIRES, ET TOUTES LES AUTRES  
PERSONNES AYANT UN DROIT SUR  
LE YACHT NAUTICA et le yacht NAUTICA**

**défendeurs**

### **MOTIFS DU JUGEMENT ET JUGEMENT**

#### **1. Introduction**

[1] M. Ricardo Menéndez et son épouse, Maria Menéndez, (collectivement, les propriétaires) ont conclu une série de contrats avec InterTech Marine Limited (ITM) pour faire construire le *Nautica*, un yacht de 49 pieds. La construction du yacht, entamée en février 2000, a essentiellement été terminée en juin 2001, même s'il restait encore quelques tâches à achever, et ITM a conservé le

yacht. Les évaluations des coûts ont augmenté considérablement pendant la période de construction. Les propriétaires ont versé, au total, 484 635 \$ à ITM. Comme les parties à l'instance le reconnaissent, le yacht achevé est de qualité exceptionnelle.

[2] Pendant la période de construction, M. Menéndez et M. Branko Mizerit, le président d'ITM, ont discuté de la possibilité de conclure une sorte d'entente prévoyant l'utilisation du *Nautica*, une fois achevé, pour promouvoir la vente de yachts jumeaux. ITM prétend avoir choisi de renoncer à certains frais pendant la période de construction en vue de cette entente. Par exemple, ITM n'a pas ajouté sa marge de profit habituelle aux frais qu'elle a imputés aux propriétaires et leur a, à un moment donné, seulement facturé la moitié de certains frais de finition. Malheureusement, la relation entre MM. Menéndez et Mizerit s'est détériorée, et l'entente relative à la vente de yachts jumeaux ne s'est jamais concrétisée. En août 2001, lorsqu'il est devenu clair que cette entente n'aboutirait pas, ITM a transmis une dernière facture à M. Menéndez réclamant le paiement d'une somme supplémentaire de 247 773,77 \$. Cette somme représentait censément les frais auxquels ITM avait renoncé ainsi que les travaux non prévus qui ont été faits à la demande de M. Menéndez.

[3] Lorsque les propriétaires ont refusé d'acquitter cette somme, ITM a intenté la présente action contre les propriétaires et le yacht *Nautica* pour recouvrer la somme de 247 773,77 \$ et obtenir d'autres réparations (dont il est question ci-dessous). En outre, ITM a fait saisir le *Nautica* en juillet 2001. Le yacht est amarré à Halifax depuis la saisie et a en pratique été laissé de côté. En réponse, les propriétaires ont présenté une défense et une demande reconventionnelle afin d'obtenir une déclaration confirmant la levée immédiate de la saisie du *Nautica* ainsi que les réparations énumérées ci-dessous.

## 2. Questions en litige

[4] Les questions suivantes doivent être tranchées dans le cadre de la présente instance :

1. Ayant renoncé à certains paiements pendant la construction du navire, ITM était-elle habilitée à réclamer la totalité ou une partie de ces paiements lorsque le navire a été parachevé aux termes des contrats entre les parties?
2. Quelles sommes, s'il en est, les propriétaires doivent-ils remettre à ITM aux termes des contrats?
3. ITM a-t-elle droit comme réparation à des paiements fondés sur le *quantum meruit*?
4. Le yacht a-t-il été saisi à tort?

## 3. Les plaidoiries

[5] ITM a demandé les réparations suivantes aux propriétaires et au yacht *Nautica* :

- le recouvrement de la somme de 247 773,77 \$ (somme qui a été réduite de quelque 3 870 \$ pendant l'instance);

- subsidiairement, le recouvrement du travail supplémentaire accompli relativement au yacht en fonction de la valeur du service rendu;
- les frais d'entreposage, d'assurance, de transport et autres qu'ITM a engagés;
- l'intérêt couru au taux commercial entre le 1<sup>er</sup> octobre 2001 et la date du jugement;
- des dommages-intérêts généraux;
- des ordonnances pour faire évaluer et vendre le yacht;
- les dépens.

[6] Les propriétaires ont demandé les réparations suivantes à ITM :

- des dommages-intérêts spéciaux, c.-à-d. la dépréciation de la valeur du *Nautica*, l'intérêt versé sur l'hypothèque pendant la période où ITM les a empêchés de prendre possession du yacht, et les débours;
- des dommages-intérêts généraux;
- une déclaration précisant que toutes les sommes dont les propriétaires étaient redevables envers ITM ont été réglées et qu'il n'y a plus de sommes exigibles;

- une déclaration précisant que les propriétaires ont le droit de prendre possession du *Nautica* immédiatement;
- une injonction empêchant ITM de vendre, de modifier, d'hypothéquer ou de mettre en nantissement le *Nautica*, ou de s'en départir par ailleurs ou de le grever d'une charge pendant l'instruction de la présente instance;
- l'intérêt avant jugement;
- les dépens.

#### **4. Les témoins**

[7] J'ai entendu le témoignage de deux témoins. Le premier témoin, M. Branko Mizerit, le président d'ITM, a comparu pour le compte de la demanderesse. Le deuxième témoin était M. Ricardo Menéndez. Chaque témoin a été crédible et sincère. La majeure partie du témoignage de ces témoins concordait. Les deux hommes partagent une vision commune de la plupart des événements qui ont donné lieu au différend. Les seuls points de divergence ont trait à leur perception : a) du degré auquel l'entente relative aux yachts jumeaux a été arrêtée définitivement et acceptée; b) du moment, s'il en est, auquel M. Menéndez a donné l'ordre à ITM de ne plus investir d'argent dans le yacht et c) des accessoires fixes du yacht qui devaient être compris dans le produit fini comparativement aux « accessoires non prévus ».

## 5. Analyse

### 5.1 Démarche et sommaire

[8] La réclamation d'ITM repose principalement sur l'allégation que les propriétaires lui doivent 247 773,77 \$ aux termes de contrats intervenus entre eux. Voici la séquence de mon analyse :

1. J'entame mon analyse en posant la question suivante : ITM a-t-elle droit à la totalité ou à une partie du paiement aux termes des contrats entre les parties? Comme il ressortira de ce qui suit, j'ai conclu qu'ITM n'a droit qu'à une part infime des 247 773,77 \$ aux termes des contrats écrits intervenus entre les parties.
2. Dans sa réclamation subsidiaire, ITM prétend avoir droit au montant intégral revendiqué en vertu du principe d'*equity* connu sous le nom de *quantum meruit*. Cette réclamation repose sur l'entente dont les parties ont parlé, notamment pour utiliser le *Nautica* comme « bateau d'exposition ». Selon cette entente, les deux parties devaient tirer profit de la vente de yachts jumeaux, et plus particulièrement ITM aurait pu récupérer les coûts supplémentaires qu'elle n'avait pas imputés aux propriétaires pendant la construction du yacht. J'estime que la réparation fondée sur la valeur du service rendu (ou *quantum meruit*) est inapplicable en l'espèce.
3. Enfin, je me suis penchée sur la demande reconventionnelle qui porte sur la légalité de la saisie du *Nautica* et sa dépréciation pendant la longue durée de la saisie. Comme j'estime

que la réclamation d'ITM est valide à l'égard d'une tranche du montant intégral réclamé, je dois conclure que la saisie était valide, et je rejette la demande reconventionnelle.

## **5.2 Paiement aux termes des contrats**

### **5.2.1 Contexte général**

[9] Les questions à trancher ne peuvent être dissociées des liens complexes entre ITM et les propriétaires. Les quatre contrats distincts, mais liés, prévoyant la construction du yacht représentent une grande partie de ces liens. Je vais donc commencer par examiner la genèse du différend. Je vais traiter de certains volets significatifs des contrats, notamment le désaccord des parties quant au sens du quatrième (et dernier) contrat.

[10] J'estime qu'un fait dominant prépare le terrain pour bon nombre de questions qui ont été soulevées : ni ITM ni M. Mizerit n'avaient jamais construit de yacht. Il appert de la preuve que bien que M. Mizerit soit un architecte, un musicien et un artiste accomplis, il ne possédait pour ainsi dire aucune expérience de la conception de navires et aucune expérience de la construction de navires. Le *Nautica* constituait une première initiative pour M. Mizerit et son entreprise. M. Mizerit a créé ITM expressément pour construire des yachts et a recruté M. Brian Smythe, ingénieur en mécanique et ingénieur électricien possédant une vaste expérience de la construction de yachts. M. Smythe a mis ITM et les propriétaires en contact.

[11] De même, il appert de la preuve que M. Mizerit souhaitait ardemment percer le marché lucratif de la conception et de la construction de yachts de luxe. Je crois qu'il est juste de dire que M. Mizerit misait sur le *Nautica* pour lancer une entreprise internationale prospère. Cela ne

s'est jamais concrétisé : le *Nautica* est le seul yacht qu'ITM a mené à bien. Malheureusement, ITM a cessé d'exercer ses activités en août 2002.

[12] Éducateur de profession, M. Menéndez rêvait d'avoir un voilier à la retraite. M. Menéndez et son épouse ont fait les premiers pas pour réaliser leur rêve lorsqu'ils ont acheté à Bruce Roberts, concepteur de bateaux australien, une « trousse » pour construire un yacht de 49 pieds à coque d'acier. Comme les propriétaires avaient besoin de quelqu'un pour souder la coque, ils se sont adressés à M. Smythe. Les pourparlers ont mené à la série de contrats dont il est question ci-dessous.

#### **5.2.2 Premier contrat – 7 février 2000**

[13] Le premier contrat, daté du 7 février 2000, entre les parties précisait seulement qu'ITM accomplirait les travaux de métallurgie pour une coque nue à partir du devis accompagnant la trousse achetée par les propriétaires à Bruce Roberts. Même si le contrat faisait référence aux autres étapes requises pour compléter le yacht, il était évident que les parties allaient devoir engager d'autres négociations en vue des étapes ultérieures. Le contrat prévoyait un paiement de 42 000 \$. Cette somme ne tenait pas compte du prix de la trousse, soit 44 594,50 \$, que les propriétaires ont versé directement à Bruce Roberts.

[14] Le contrat contenait la disposition suivante : [TRADUCTION] « Aucune modification ne peut être apportée aux plans et aux devis après la signature du contrat, à moins que toutes les parties n'y consentent par écrit ». De plus, l'article 2.0 intitulé [TRADUCTION] « Modifications ou ajouts » des modalités était libellé de la façon suivante :



[TRADUCTION]

Le constructeur et l'acheteur, ou leurs mandataires, doivent convenir des modifications apportées aux plans ou aux devis pendant la construction du navire et ils doivent parafer les plans ou devis modifiés.

Tous les ordres de modification doivent contenir des renseignements sur les répercussions que les modifications auront sur la livraison, le prix, le poids et la performance. Les modalités de paiement de tous les coûts supplémentaires doivent être acceptées avant le début des travaux.

[15] Nombre d'ajustements ont été effectués pendant la première phase. Il importe de souligner que les parties n'ont jamais observé les formalités énoncées dans le contrat quant à la modification des plans ou devis. Les parties se sont plutôt entendues sur les ajustements dans le cadre de courriels et d'entretiens téléphoniques. Par conséquent, l'insertion de cette clause dans le premier contrat et dans les deux contrats qui ont suivi importe peu. Jusqu'à la conclusion de l'addenda relatif à la phase 4, les parties n'ont pas observé cette clause. Comme il est indiqué ci-dessous, la situation a changé avec le dernier contrat.

[16] Après la signature du premier contrat, les parties ont commencé à traiter de l'achèvement du yacht. Comme il appert des nombreux courriels déposés en preuve et du témoignage des témoins, il est vite devenu manifeste que les propriétaires étaient disposés à demander à ITM de leur remettre un yacht fini. Il était toutefois aussi évident que M. Menéndez se souciait du coût, plusieurs courriels faisant état de ces préoccupations.

### **5.2.3 Addenda relatif à la phase 2 – 11 avril 2000**

[17] Le 11 avril 2000, les parties ont conclu l'addenda relatif à la phase 2. Le prix qui y est établi pour amener le yacht à l'étape du « moteur installé » s'élève à 88 033,16 \$. En outre, l'addenda contient une liste préliminaire de coûts applicables aux étapes de construction ultérieures (qui seront visées par d'autres addenda) se chiffrant à quelque 186 500 \$ et comporte la note suivante :

[TRADUCTION]

Nous avons dressé une liste de coûts par article pour chaque étape. Il ne s'agit que de prix préliminaires qui seront arrêtés définitivement dès que nous connaîtrons vos exigences précises à l'égard de l'équipement, des finitions et ainsi de suite. Ce barème des coûts vous donnera une bonne idée du budget général dont vous aurez besoin pour achever votre yacht.

[18] Les parties ont confirmé que cet addenda ferait partie du premier contrat et comprendrait toutes les modalités qui y sont énoncées. De plus, les parties ont expressément réitéré qu'aucune modification ne pourrait être apportée [TRADUCTION] « à moins que toutes les parties n'y consentent par écrit ».

[19] Après la signature de cet addenda, ITM a entrepris les travaux de construction. Une fois de plus, il semble que des modifications aient été apportées sans que les parties n'observent rigoureusement les dispositions contractuelles sur les modifications.

### **5.2.4 Addenda relatif à la phase 3 – 26 juin 2000**

[20] Le 26 juin 2000, les parties ont conclu l'addenda relatif à la phase 3. ITM était chargée, en contrepartie de 192 407 \$, d'amener le yacht à l'étape des « voiles installées » inclusivement. L'annexe A énumère les diverses composantes visées par cet addenda, dont la finition intérieure,

les voiles, etc. Bien que le détail des coûts soit énoncé à l'annexe A, la mise en garde suivante y est présentée :

[TRADUCTION]

Comme aucun dessin ou devis détaillé n'a été remis à InterTech Marine Ltd. pour l'achèvement de ce yacht, cette dernière a fixé le coût par article pour chaque étape indiquée [ci-dessous] en appliquant les méthodes normalisées d'établissement des coûts pour les navires. En conséquence, il faut noter que les coûts finaux peuvent différer des prix proposés et peuvent fluctuer en fonction des exigences du propriétaire relativement à l'équipement de bord, aux finitions et à l'armement.

[21] Une fois de plus, les parties ont convenu des modalités et conditions initiales et ont réitéré qu'aucune modification ne pouvait être apportée sans consentement écrit. Une fois encore, les parties ont fait fi des formalités.

[22] Au fur et à mesure que les travaux de construction progressaient, les coûts augmentaient, et la date d'achèvement du yacht a été repoussée au-delà du calendrier adopté au départ. M. Menéndez a été avisé à plusieurs reprises que d'autres fonds étaient nécessaires, et les propriétaires ont généralement répondu à ces demandes. À la fin novembre 2000, ITM affirmait que le coût global du yacht s'établissait à 403 702,16 \$, dont 365 596,50 \$ avaient été versés par les propriétaires. Il semble que la relation entre les parties ait commencé à se dégrader à ce moment-là. M. Menéndez s'est dit préoccupé par la hausse des coûts dans plusieurs missives transmises entre mai et novembre.

[23] Les inquiétudes de M. Menéndez relatives à la hausse des coûts étaient notamment attribuables au fait qu'il finançait une partie de ce projet par l'entremise de Trident Funding Corporation (Trident). Bien que les propriétaires aient affecté leurs épargnes personnelles au

financement d'une tranche considérable du yacht, ils ont aussi contracté un prêt de construction de 250 000 \$US. assorti d'une entente datée du 27 avril 2001.

### **5.2.5 Addenda relatif à la phase 4 – 27 novembre 2000**

[24] En novembre 2000, les parties ont reconnu qu'il fallait remédier à la situation au moyen d'un autre addenda. Le 27 novembre 2000, les parties ont conclu l'addenda relatif à la phase 4, qui prévoyait des paiements supplémentaires de 73 666,66 \$. Il importe notamment de souligner que la clause suivante a été insérée dans ce contrat à la demande expresse de M. Menéndez :

[TRADUCTION]

Comme nous en sommes maintenant à la dernière étape des travaux en cours, ITM n'exigera pas de sommes supplémentaires pour achever le yacht, sauf pour des travaux ou des modifications non prévus que le client demande expressément et qui ne sont pas visés par les sommes prévues applicables au travail qui a été fixé par ITM.

[25] Devant moi, les parties ont présenté diverses opinions quant au motif et au but visé de cette disposition. M. Menéndez a déclaré que la clause a été demandée et insérée pour un éventail de raisons, qu'il a énumérées pendant son témoignage de vive voix :

[TRADUCTION]

Lorsque que le dernier contrat est arrivé, le quatrième, j'en avais vraiment assez des dépenses supplémentaires et, bien entendu, je devais convaincre les représentants de Trident que ces gens accomplissaient effectivement ce que nous avions demandé en termes de qualité exceptionnelle, ce qui était le cas... Cependant, à ce moment-là, je croyais que, comme nous en étions à la dernière étape, j'ai dit « Bon, nous devons insérer quelque chose pour nous assurer qu'aucun ... » « comme j'ai indiqué dans une note dans le passé, je ne veux pas avoir de mauvaise surprise le jour du baptême ».

Je ne veux pas de clauses surprises ou de demandes surprises qui pourraient faire surface au moment du baptême. Je veux que tout soit clair, tout à fait clair. Voici ce que je dois, voici ce que j'ai payé, et voici le bateau.

[26] De l'avis de M. Mizerit, cette clause a été insérée [traduction] « uniquement pour la banque ». Il a aussi déclaré que M. Menéndez [TRADUCTION] « m'a dit que cette clause devait y être pour qu'il puisse obtenir son prêt ». M. Mizerit croyait donc que la situation demeurerait inchangée. Selon lui, il pouvait évidemment continuer à ajouter des coûts sans convention écrite, et les coûts énoncés dans l'addenda relatif à la phase 4 étaient, à l'instar des autres contrats, de simples estimations. Cela semble justifier, en partie, la somme supplémentaire de 243 773,77 \$ qu'il a demandée le 23 août 2001. Le détail de cette facture est présenté ci-dessous.

[27] À mon avis, la situation entre les parties avait manifestement évolué lorsque le dernier contrat en bonne et due forme a été signé. M. Menéndez avait exprimé de façon constante ses inquiétudes à l'égard des coûts dans les jours qui ont précédé la signature de l'addenda relatif à la phase 4. Les courriels qu'il a envoyés sont non équivoques : il ne devait plus y avoir de surprises au chapitre des coûts. Le libellé du dernier contrat diffère de celui des trois premiers contrats, et il précise très clairement qu'aucune autre dépense ne doit être engagée. ITM devait utiliser la somme de 73 666,66 \$ qui y est précisée pour terminer le yacht. Les coûts énumérés étaient des coûts fixes, et non des estimations comme c'était le cas avec les contrats antérieurs. Seule exception à cette règle : le cas où M. Menéndez demanderait des ajouts. À quelques exceptions près (énumérées ci-dessous), aucun travail non prévu n'a été demandé. Lorsqu'il a interprété le contrat de façon à permettre à ITM de facturer tous les montants supplémentaires, M. Mizerit a délibérément fait abstraction du sens du dernier contrat. En effet, M. Mizerit s'est fondé sur les pratiques officieuses antérieures des parties pour réclamer une somme supplémentaire de 243 773,77 \$ à laquelle il croyait qu'ITM avait droit. Rien au contrat ne prévoyait cette situation.

### 5.2.6 Achèvement du *Nautica*

[28] Malgré la clarté du dernier contrat, d'autres coûts ont été engagés. Certains d'entre eux ont été acquittés en règlement de travaux non prévus que M. Menéndez a demandés. Des courriels font état de ces travaux non prévus. Par exemple, le 20 janvier 2001, M. Menéndez a exigé que d'autres câbles de l'échosondeur soient amenés au cockpit extérieur et qu'un indicateur de direction et de vitesse du vent soit installé dans les deux cockpits. Dans un courriel daté du 21 janvier 2001, M. Menéndez a accepté de verser une somme supplémentaire de 46 000 \$, soit a) 32 000 \$ de « dépenses » (qui ne sont pas détaillées); b) 7 500 \$ pour rectifier la hauteur d'une cabine; c) 3 500 \$ pour de l'équipement électronique supplémentaire et d) 3 000 \$ pour que la carène ait une finition de qualité. Cependant, les coûts croissants posaient encore problème.

[29] Dans un long courriel daté du 23 janvier 2001, M. Mizerit a informé M. Menéndez de ce qui suit :

[TRADUCTION]

Pour mener le yacht *Nautica* à bonne fin, ITM devra engager encore quelque 82 500 \$ CA, soit des frais essentiels qu'ITM devra déboursier pour achever le *Nautica*, quelle que soit la somme dont vous et moi ou ITM avons convenu. Nous pourrions discuter pour toujours de ce sur quoi nous nous sommes entendus, mais il n'en demeure pas moins que, tout compte fait, nous avons le même objectif : finir le yacht et le rendre présentable pour que nous puissions en vendre d'autres. La question fondamentale à trancher, en fait la seule question qui reste, est celle de savoir comment nous allons régler les coûts restants tout en étant convaincus d'avoir fait de notre mieux, de part et d'autre, pour que notre rêve se réalise.

[30] Plus loin dans son courriel, M. Mizerit expose le détail des sommes requises pour terminer le yacht. Selon lui, M. Menéndez lui devait encore 46 000 \$ aux termes des contrats. En outre,

M. Mizerit a précisé que le solde de 36 500 \$ (l'écart entre le montant exigible aux termes des contrats et la somme estimative de 82 500 \$ requise pour finir le yacht) devait être acquitté. Il a fait référence à plusieurs reprises à l'utilisation du navire pour vendre des yachts jumeaux. Il a décrit de façon éloquente la raison pour laquelle il avait besoin de cette somme :

[TRADUCTION]

Quels que soient les coûts précis, attribuables en partie à l'attente de vos fonds et en partie à ma décision de créer une meilleure finition intérieure ainsi qu'une coque de bonne qualité, et plutôt que de discuter pour savoir qui en est responsable, voyons ce que nous pouvons faire ensemble pour acquitter les sommes qui restent. [Non souligné dans l'original.]

[31] La position que M. Menéndez a adoptée relativement à ces coûts supplémentaires ressort de la réponse qu'il a donnée le 30 janvier 2001 où il a d'abord indiqué qu'il envoyait une autre somme de 24 726 \$ (probablement une partie de la somme convenue). M. Menéndez a écrit ce qui suit dans ce courriel :

[TRADUCTION]

J'ai reçu votre dernier courriel dans lequel vous sollicitez d'autres fonds pour amener le bateau à une qualité exceptionnelle. Malheureusement, je n'ai plus d'argent à investir dans le bateau tant que je ne recevrai pas de commission de la vente de navires jumeaux qui doivent être construits à votre chantier naval. J'espère que cela aura lieu à l'automne 2001. Si vous décidez gracieusement d'améliorer le bateau à votre gré et à vos frais et sans me le demander, vous pouvez bien le faire à condition qu'il n'y ait pas d'engagement implicite.

Cependant, je crois que nous pourrions réunir, à l'automne, les fonds nécessaires pour achever le bateau d'une façon plus luxueuse en vue d'expositions futures. En attendant, nous pouvons seulement doter le bateau des pièces essentielles.

[32] Après plusieurs retards, le *Nautica* a été baptisé le 15 juin 2001. Même à ce moment-là, le yacht n'était pas terminé. Des voiles avaient été empruntées pour le baptême, et il y avait encore

des tâches à compléter. À ce moment-là (ou peu de temps après), les propriétaires avaient versé quelque 484 635 \$ à ITM.

[33] Chose très importante, le 6 juillet 2001, le titre de propriété du yacht a été transféré aux propriétaires, et le yacht a été enregistré aux États-Unis. Même si le titre de propriété était libellé au nom des propriétaires, ITM a conservé le navire pour terminer plusieurs tâches inachevées.

[34] La première manifestation dans la preuve qu'ITM sollicitait encore des fonds supplémentaires se trouve dans une lettre datée du 15 juillet 2001 que M. Mizerit a adressée à M. Menéndez. À ce moment-là, le yacht était enfin prêt à être livré aux propriétaires. De plus, il est évident que la possibilité d'une entente relative aux yachts jumeaux avait été écartée. Dans sa lettre, M. Mizerit précise que, selon ses calculs, ITM avait investi 149 778 \$ US dans le yacht. Peu de détails expliquent comment il en est arrivé à cette somme. On peut toutefois tenir pour acquis que M. Mizerit fait référence au fait qu'ITM n'avait pas imputé sa marge de profit habituelle aux propriétaires et peut-être à d'autres dépenses auxquelles elle avait renoncé. La lettre indique qu'ITM avait retenu les services d'un avocat spécialisé en droit maritime pour étudier les diverses possibilités. Dans sa lettre, M. Mizerit laisse entendre qu'il n'y aura pas de livraison à moins que les propriétaires n'acceptent l'une des trois options suivantes :

- la prise, par ITM, d'une hypothèque de deuxième rang de 150 000 \$ US grevant le yacht;
- le versement immédiat, par les propriétaires, de 75 % de la somme de 150 000 \$ US en espèces et le règlement ultérieur du solde de 25 %;



- la vente du yacht.

[35] Dans des courriels datés des 23 et 24 juillet 2001 qu'il a adressés à M. Menéndez, M. Canning, le directeur administratif d'ITM, fait encore référence au montant que cette dernière a investi. Selon lui, ce montant s'élève à 230 658 \$ CA (qui, selon le taux de change en vigueur à ce moment-là, correspondait environ à 160 000 \$ US). Il est intéressant de noter que, dans le premier courriel, M. Canning dit aussi à M. Menéndez que le yacht a été évalué à 900 000 \$. En outre, M. Canning précise que, si le *Nautica* était remis à M. Menéndez « sans conditions », l'entreprise se trouverait en fait à sa merci. Le deuxième courriel contient un message semblable.

[36] J'estime que le ton de ces deux dernières missives est assez menaçant. Bien que M. Menéndez ait acquitté toutes les sommes exigibles aux termes des contrats (et plus encore), il apprenait que le yacht ne lui serait livré que s'il versait une somme supplémentaire de 230 658 \$. ITM a manifestement tenu pour acquis qu'elle avait droit au montant réclamé même si les contrats ne précisait pas la majorité des coûts et malgré le libellé très clair de l'addenda relatif à la phase 4 qui indiquait qu'aucune dépense supplémentaire ne devait être engagée.

[37] La dernière facture en date du 25 août 2001 a été la goutte qui a fait déborder le vase.

### 5.2.7 La dernière facture

[38] La [TRADUCTION] « dernière facture » a été expédiée à M. Menéndez le 25 août 2001. La présentation sommaire des coûts suivants, qui étaient supérieurs à ceux prévus au dernier contrat, comprenait notamment :

Coûts directs de carénage assumés par ITM	61 778,27 \$
Total des coûts de conception assumés par ITM	29 750,00 \$
Total des coûts supplémentaires de finition	72 750,50 \$
Total des coûts des travaux non prévus	66 120,00 \$
Total des coûts périphériques supplémentaires	13 375,00 \$
<b>Sommaire des coûts assumés par ITM</b>	<b>243 773,77 \$</b>

[39] Une ventilation détaillée des coûts et une explication des cinq catégories de coûts accompagnent la facture. Ce qui paraît particulièrement évident est qu'une tranche non négligeable des coûts a trait à des frais qu'ITM a engagés avant la signature du dernier contrat. Par exemple, ITM réclame 350 heures de coûts relatifs à la conception; les composantes de la conception dont il est question ont manifestement été terminées auparavant. Ces coûts ne sont pas admis.

[40] Le carénage avait fait l'objet de discussions pendant le processus d'achèvement du yacht, et les parties savaient pertinemment que cela devait être réalisé avant le dernier contrat. Le carénage est inclus dans les coûts définitifs exposés dans le contrat. Ces coûts sont rejetés.

[41] Les [TRADUCTION] « coûts périphériques supplémentaires » comprennent l'intérêt couru sur le prêt, l'assurance relative aux travaux en cours et des frais divers. Il s'agit sans contredit de frais qui devraient être à la charge d'ITM.

[42] ITM décrit les coûts de finition comme étant [TRADUCTION] « le total des coûts supplémentaires en sus des prix proposés au départ, qui, selon le contrat, n'étaient manifestement que des estimations proches ». Devant moi, ITM a soutenu que les contrats ont toujours été des contrats de remboursement des coûts. Le problème que pose cette interprétation de l'entente contractuelle est qu'elle ne reflète pas l'ensemble des contrats. Même si les trois premiers contrats prévoyaient des estimations, les coûts énoncés dans l'addenda relatif à la phase 4 étaient fixes. À ce moment-là, les coûts ne devaient plus être des estimations. Les coûts ont été précisés, et ITM devait finir le yacht au prix indiqué. Les parties n'ont jamais envisagé dans le cadre des contrats qu'on puisse revenir neuf mois en arrière pour recouvrer ces coûts.

[43] De plus, il appert que les propriétaires n'ont pas demandé tous les coûts de finition. À cet égard, je fais référence à la déclaration que M. Mizerit a faite dans un courriel daté du 23 janvier 2001 selon laquelle certaines dépenses étaient attribuables [TRADUCTION] « à ma décision de créer une meilleure finition intérieure ainsi qu'une coque de bonne qualité ». Même si M. Mizerit a tenté de se distancier de ces paroles claires pendant son témoignage de vive voix, je n'accepte pas son explication. Divers éléments de preuve confirment que M. Mizerit a pris des décisions unilatérales pendant le processus quant à la qualité du produit fini. Comme M. Menéndez l'a expliqué, il cherchait un [TRADUCTION] « bateau à montrer » tandis que M. Mizerit construisait

un [TRADUCTION] « yacht d'exposition ». Pendant son témoignage de vive voix, M. Menéndez a décrit les positions divergentes de la façon suivante :

[TRADUCTION]

Nous avons – une fois le – nous avons décidé de compléter l'intérieur du bateau; je croyais qu'il s'agissait d'un très bon design, en fait un design extraordinaire et je croyais que si le bateau – dans le cadre du processus, vous savez, j'ai eu – nous avons eu l'idée que nous pourrions peut-être avoir un bateau à montrer. Je croyais savoir que nous allions avoir un bateau à montrer. Plus tard, sa compréhension – la compréhension de M. Mizerit était d'avoir un yacht d'exposition. Je pense – je ne sais pas ce qu'il entendait quant à ce que cela signifiait. Je crois que sa compréhension différait de la mienne parce que je voulais simplement un bateau convenable qui était bien construit, dont le design se passerait de commentaires, et je crois qu'il aurait ravi la vedette.

[44] Dans certains cas, M. Menéndez a accepté des améliorations après avoir été avisé du prix qu'il aurait à payer. C'est notamment le cas du carénage et de certaines finitions intérieures. La preuve démontre, à l'égard de ces deux éléments de dépenses importants, que c'est M. Mizerit qui a suggéré les améliorations et qui, à titre incitatif, a offert de renoncer à une partie du coût de la main-d'œuvre ou des frais généraux, ou aux deux. Dans la mesure où M. Menéndez a accepté de payer et a effectivement acquitté certains coûts supplémentaires à l'égard de ces éléments (soit dans le cadre des contrats originaux ou à titre de coûts supplémentaires), on n'aurait pas dû lui soumettre une facture pour les coûts auxquels M. Mizerit avait renoncé.

[45] En termes simples, ITM tente maintenant de réclamer à M. Menéndez les frais qu'elle a convenu – peu importe la raison – de ne pas lui imputer pour la construction du *Nautica*. À mon avis, ces coûts n'étaient pas visés par le contrat avec les propriétaires. Toutes ces sommes auraient pu avoir été incluses dans les premiers contrats, mais elles ne l'ont pas été. Il ressort de la lecture

simple des contrats que rien ne justifie l'imputation en bout de ligne de ces sommes aux termes des contrats.

[46] La réclamation d'ITM à l'encontre des propriétaires et du yacht *Nautica* repose sur les coûts exposés dans la dernière facture. Comme ces coûts ne font pas partie des contrats, ils seront rejetés, exception faite des coûts qui constituent effectivement des coûts supplémentaires.

### 5.2.8 Coûts supplémentaires

[47] Comme il est indiqué ci-dessus, les parties ont convenu d'insérer la clause suivante dans l'addenda relatif à la phase 4 :

[TRADUCTION]

Comme nous en sommes maintenant à la dernière étape des travaux en cours, ITM n'exigera pas de sommes supplémentaires pour achever le yacht, sauf pour des travaux ou des modifications non prévus que le client demande expressément et qui ne sont pas visés par les sommes prévues applicables au travail qui a été fixé par ITM.

[48] Je reconnais que, si de tels coûts pouvaient être précisés, ils seraient visés par les contrats entre les parties et constitueraient une réclamation valide. Il s'agit donc de déterminer si certains des coûts compris dans la somme de 243 773,77 \$ ont été engagés au titre des [TRADUCTION] « travaux ou des modifications » que les propriétaires ont expressément demandés entre le 26 novembre 2000 et le 25 août 2001.

[49] Dans la dernière facture, ITM a indiqué que 41 articles et leur coût [TRADUCTION] « n'ont pas été énumérés dans les premiers contrats, mais ont été demandés par le propriétaire par la suite ou ont été jugés nécessaires au fonctionnement du yacht ». Le total des coûts identifiés se

chiffre à 57 960 \$. J'estime que ces coûts, dans la mesure où les articles étaient nécessaires au fonctionnement ou à la sécurité du yacht, auraient dû être inclus dans le prix du yacht fini. Un yacht fini – ce qui était visé par le contrat – est manifestement un yacht qui fonctionne en toute sécurité. Le fait qu'un article n'a pas été énuméré dans les contrats ne signifie pas que le coût engagé pour le fournir constitue un coût supplémentaire. Il aurait été impossible d'énumérer chaque écrou et chaque boulon ayant servi à la construction du yacht.

[50] Certains articles devraient assurément être considérés comme faisant partie d'un yacht, qu'il s'agisse d'un yacht de luxe ou ordinaire. Par exemple, je n'ai jamais vu de salle de bains sans miroir, quelle que soit la qualité de la finition. Néanmoins, ITM prétend imputer les [TRADUCTION] « miroirs dans les toilettes » aux propriétaires à titre de travail non prévu qu'ils ont demandé. Des extincteurs figurent aussi sur cette liste. En outre, lorsque les parties ont établi qu'ITM devait construire un « yacht de luxe », d'autres articles ont été inclus à ce titre, notamment la finition.

[51] D'autres éléments de preuve concernaient des articles dénombrés dans un courriel transmis par M. Menéndez le 2 juillet 2001. ITM a décrit ce message comme étant une liste d'articles que M. Menéndez souhaitait avoir; soit une liste d'accessoires et de tâches que les propriétaires ont demandés, mais qui ne sont pas visés par les contrats. Je ne suis pas d'accord. Dans ce courriel, M. Menéndez dresse la liste de 30 tâches incomplètes. Il appert de l'examen de cette liste qu'il s'agit d'une liste de travaux inachevés, et non d'une énumération de travaux non prévus demandés dont le coût pourrait être imputé aux propriétaires conformément au contrat. Par exemple, les voiles et l'équipement figurent sur cette liste, à l'instar de l'élaboration d'une

brochure, l'enregistrement et la documentation du bateau et les essais en mer. La liste ne peut donc pas servir à dégager les travaux non prévus que les propriétaires devaient acquitter.

[52] Certains travaux non prévus avaient déjà été facturés et réglés. Par exemple, les propriétaires avaient reçu et acquitté une facture de 7 500 \$ pour la rectification de la hauteur du plafond d'une cabine et versé une somme supplémentaire de 3 500 \$ pour de l'équipement électronique additionnel. Les propriétaires et ITM avaient convenu du montant exigible pour ces travaux non prévus. Je rejette les sommes supérieures à ces montants qui ont trait à ces tâches.

[53] Ayant passé en revue les pièces et le témoignage de vive voix concernant les tâches inachevées, je suis convaincue que très peu de tâches sont incluses dans la catégorie de travaux non prévus pour lesquels les propriétaires devaient payer aux termes des contrats. Ces frais comprennent le lettrage du yacht et quelques articles précis dénombrés ci-dessous.

[54] Je constate que l'inscription du nom « Nautica » sur le navire a nécessité un travail de conception d'envergure de la part d'ITM, ce que reconnaît M. Menéndez. Ce point a fait l'objet d'une discussion pendant le procès. M. Mizerit a déclaré que les coûts de conception et de lettrage ne sont généralement pas inclus dans le prix d'un yacht. M. Menéndez reconnaît que le lettrage n'était pas compris dans le contrat, mais il croyait qu'il était habituel que [TRADUCTION] « cela soit gracieusement fourni ». À la lumière de ce témoignage, je reconnais que ces coûts supplémentaires devaient être à la charge des propriétaires. Des éléments de preuve démontrent qu'un tiers a été engagé pour produire et appliquer les lettres en contrepartie de 815,52 \$. M. Mizerit a fourni le travail de conception, qui semble être compris dans la somme de 1 150\$ au titre des [TRADUCTION]

« bandes et lettres dorées » dans la dernière facture. Je conclus qu'ITM devrait se faire rembourser la somme intégrale de 1 150 \$.

[55] Outre la somme de 1 150 \$ pour les bandes et lettres dorées, je me suis penchée sur la liste de travaux non prévus jointe à la dernière facture. J'estime que quelques articles tombent dans la catégorie des [TRADUCTION] « travaux ou des modifications non prévus que le client demande expressément et qui ne sont pas visés par les sommes prévues applicables au travail qui a été fixé par ITM ». J'accepte les coûts matériels et les coûts en main-d'œuvre qu'ITM a fixés relativement aux articles qui, à mon avis, constituent sont des travaux non prévus. La liste de travaux non prévus présente le nombre de jours de main-d'œuvre ainsi que le coût matériel pour chaque article. Pour effectuer ses calculs, ITM a employé un tarif horaire de 45 \$ à raison d'une journée de travail de 8,5 heures. Je constate que les propriétaires n'ont produit aucune preuve pour réfuter les calculs.

<b>Article</b>	<b>Coût matériel</b>	<b>Coût de la main-d'oeuvre</b>
Support pour hale-bas de bôme	2 600,00 \$	382,50 \$
Lumières pour barre de flèche	150,00 \$	765,00 \$
Indicateur de vent Windex	75,00 \$	382,50 \$
VHF supplémentaire dans le cockpit	300,00 \$	765,00 \$
Échosondeur supplémentaire dans le cockpit	400,00 \$	1 147,50 \$
Violons pour les armoires de la cuisine	150,00 \$	1 147,50 \$



Article	Coût matériel	Coût de la main-d'oeuvre
Porte-jumelles	50,00 \$	- - -
Mains courantes intérieures	200,00 \$	1 147,50 \$
Mains courantes sur le pont	200,00 \$	765,00 \$
<b>Total</b>	<b>4 125,00 \$</b>	<b>6 502,50 \$</b>

Le total de ces travaux non prévus, y compris le coût matériel et le coût de la main-d'œuvre, s'élève à 10 627,50 \$.

[56] Pour ce qui est des [TRADUCTION] « coûts des travaux non prévus », ITM réclame une somme globale de 8 160,00 \$ au titre de frais généraux. Il est impossible de chiffrer le montant des frais généraux qui devrait être alloué à chaque élément des coûts accueillis. Néanmoins, je reconnais qu'ITM a droit à une certaine tranche des frais généraux relativement aux travaux non prévus qui, à mon avis, n'ont pas été acquittés auparavant aux termes des contrats. Dans l'hypothèse où les frais généraux seraient répartis à parts égales entre les travaux non prévus, il est raisonnable d'évaluer les frais généraux en tant que proportion des coûts que j'ai accueillis. Ayant accueilli 10 627,50 \$ des 57 960,00 \$ réclamés, j'évaluerais les frais généraux exigibles à 1 496,21 \$ (10 627,50 \$ divisé par 57 960,00 \$, puis multiplié par 8 160,00 \$).

[57] Lorsqu'il est totalisé, le montant exigible au titre des travaux ou des modifications que les propriétaires ont expressément demandés entre le 27 novembre 2000 et le 25 août 2001 se chiffre à 13 273,71 \$. Cette somme comprend tous les montants exigibles relativement au lettrage du yacht et

aux travaux non prévus. La réclamation d'ITM est accueillie à l'égard de cette somme. Toutes les autres réclamations sont rejetées.

### **5.3 Réclamation fondée sur le *quantum meruit***

#### **5.3.1 Prétentions d'ITM**

[58] Le *quantum meruit* s'entend d'une réparation en equity qui peut être accordée lorsque la Cour ne peut trouver le fondement contractuel autorisant le paiement de coûts. Selon cette doctrine, la Cour constatera, dans certaines circonstances, qu'il y a une promesse implicite de payer un montant raisonnable pour le travail accompli.

[59] En l'espèce, ITM prétend que, si je conclus que les montants réclamés ne sont pas payables aux termes des contrats entre les parties, il conviendrait de lui octroyer la valeur du service rendu. Si je comprends bien les arguments, ITM affirme que les parties en sont arrivées à une entente concernant les points suivants :

- ITM achèverait le yacht selon les normes applicables à un bateau d'exposition, n'imputant pas aux propriétaires les marges de profit habituelles, les frais de conception et certains autres coûts;
- le bateau serait exposé dans le cadre de salons nautiques internationaux et servirait à promouvoir la vente de bateaux ayant un design semblable (les yachts jumeaux);

- ITM construirait les yachts jumeaux, récupérant ainsi les coûts qu'elle n'a pas imputés aux propriétaires auparavant;
- les propriétaires toucheraient une partie des profits découlant de la vente de yachts jumeaux.

[60] Comme cette entente n'a jamais donné lieu à la vente de yachts jumeaux, ITM affirme que les propriétaires se sont enrichis injustement à hauteur des coûts auxquels elle a renoncé pendant la construction du yacht. Selon les prétentions d'ITM, il s'agit-là exactement du genre de circonstances donnant lieu à une réparation fondée sur le *quantum meruit*.

### 5.3.2 Principe du *quantum meruit*

[61] ITM invoque quelques décisions à l'appui de sa position. Elle fait d'abord référence à *Alumitech Architectural Glass & Metal Ltd. c. J.W. Lindsay Enterprises Ltd.*, [2006] N.S.J. No. 14; 2006 C.S. N.-É. 14, décision que la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse a rendue récemment. L'affaire portait sur l'installation d'un système mural, et les parties, après l'installation, n'arrivaient pas à s'entendre sur la question de savoir si le travail devait être accompli en échange d'un prix unitaire par pied carré ou d'un montant forfaitaire. La cour a conclu que les parties ne s'étaient jamais entendues sur le prix du projet; il n'y a jamais eu de contrat. Dans cette affaire, les parties reconnaissaient qu'un paiement était exigible et que la demanderesse avait droit à la valeur du service rendu. Autrement dit, les parties n'ont jamais contesté le fait qu'elles s'étaient entendues quant au règlement du service; il y avait donc une entente à cet égard. La seule question litigieuse visait le mode de calcul du paiement. La cour a fait la déclaration suivante au paragraphe 41 :

[TRADUCTION]

De même, je suis convaincu que la doctrine du *quantum meruit* s'applique en l'espèce. La défenderesse a exécuté, à la demande de la demanderesse, des travaux à l'égard desquels, selon moi, aucune entente n'a été conclue quant au prix ou à la rémunération à verser à la défenderesse. Il faut donc déterminer la valeur à attribuer au travail que la défenderesse a exécuté, travail qui, selon la demanderesse, a été accompli intégralement et avec habileté.

[62] Dans le même esprit, ITM fait renvoi à la décision *Progress Aluminum & Insulation Ltd. c. Petrie*, [2005] O.J. No. 2677 (C.S.J. Ont.), où les parties contestaient le prix à verser pour l'installation du parement d'une maison. La cour a conclu que les parties ne s'étaient pas entendues sur les modalités du contrat. Se fondant sur la doctrine du *quantum meruit*, la cour était disposée à établir une somme raisonnable pour les travaux accomplis. Une fois de plus, il n'y avait aucun doute que les parties avaient établi que la demanderesse devait installer le parement; la seule question litigieuse était le prix.

[63] De même, dans *Stevens & Fiske Construction Ltd. c. Johnson*, [1973] N.S.J. No. 150, 9 N.S.R. (2d) 608, le défendeur a expressément demandé des travaux non prévus dans le contrat existant. La cour a déclaré ce qui suit au paragraphe 22 :

[TRADUCTION]

22. Je conclus que la rémunération revenant à la demanderesse, en contrepartie des travaux non prévus reconnus, correspond à la valeur du service rendu. Je cite à cet égard Goldsmith, *Canadian Building Contracts*, aux pages 99 et 100 :

[TRADUCTION]

La doctrine du *quantum meruit*, suivant laquelle les tribunaux reconnaîtront qu'une personne est tenue, dans certaines circonstances, de verser une rémunération raisonnable en contrepartie des travaux exécutés pour son compte, repose sur la théorie du contrat implicite ou du quasi-contrat. Cela signifie que, bien qu'aucun contrat ne soit effectivement intervenu entre les parties, la loi prévoit tacitement qu'il y a une promesse de payer un montant raisonnable si les circonstances

donnant ouverture à l'application de la doctrine sont réunies. Comme la valeur du service rendu ne peut être versée que lorsqu'il y a un contrat implicite, la doctrine ne peut trouver application dans des circonstances où il y a un contrat qui prévoit le règlement du travail en cause. En conséquence, l'entrepreneur pourra récupérer la valeur du service rendu seulement s'il a exécuté le travail pour un propriétaire avec lequel il ne s'était pas entendu quant au paiement, ou si les travaux ont été effectués conformément à un contrat auquel le propriétaire a renoncé ou qui a été modifié à tel point que les dispositions de paiement du contrat ne s'appliquent plus au travail qui a effectivement été accompli. L'entrepreneur qui renonce lui-même au contrat sans justification valable en droit ne peut pas réclamer la valeur des travaux achevés, à moins que le propriétaire n'accepte les travaux ou ne s'engage à payer pour les travaux.

Pour qu'une personne soit tenue responsable selon le principe du *quantum meruit*, le travail doit avoir été accompli à sa demande, expresse ou implicite, ou elle doit avoir accepté les avantages qui en découlent.

[64] Dans toutes ces affaires, la preuve montrait l'existence de deux des trois éléments constituant un contrat. Plus particulièrement, le demandeur avait offert d'accomplir le travail et le défendeur avait accepté que le travail soit parachevé. Cependant, il manquait la contrepartie comme élément du contrat. En outre, dans chacune de ces affaires, il n'y avait pas de contrat valide, en sus de ce que la Cour a jugé être implicite, eu égard au travail qui a été accompli.

[65] Gardant ces décisions à l'esprit, je me penche maintenant sur les faits en l'espèce. Il faut d'abord établir qu'il ne s'agit pas des contrats concernant la construction du yacht. Si ITM avait construit le yacht à la demande des propriétaires sans entente ferme quant au prix, ITM aurait peut-être pu récupérer des honoraires raisonnables à titre de réparation fondée sur le *quantum meruit*. Cependant, il ne s'agit pas de déterminer si les parties se sont entendues pour construire un bateau. Elles se sont manifestement entendues à cet égard, et les quatre contrats distincts, qui prévoyaient des montants précis, portaient sur la construction du yacht. À cette étape-ci, nous nous

penchons sur la question de savoir s'il existait une entente séparée selon laquelle ITM a exécuté des travaux pour lesquels il n'y a pas eu d'entente quant au prix devant lui être payé ou à la rémunération devant lui être versée. Ce n'est que dans cette situation que les faits d'espèce s'assimileraient à ceux en cause dans *Alumitech*. Autrement dit, y avait-il au moins le fondement d'une entente selon laquelle ITM renoncerait à des coûts de plus de 200 000 \$ en échange de la vente de yachts jumeaux par les propriétaires?

### 5.3.3 Entente en vue de la vente de « yachts jumeaux »

[66] Il appert clairement du dossier que les parties envisageaient de conclure une entente en vue de la vente de yachts jumeaux dès le début de la construction du *Nautica*. Il est aussi évident qu'ITM espérait récupérer les frais auxquels elle avait renoncé grâce à la marge de profit qu'elle dégagerait de contrats futurs de construction de yachts. Toutefois, malgré les nombreuses références à cette entente possible, je ne peux conclure que les négociations en sont arrivées à un stade où j'aurais pu établir que des éléments d'un contrat avaient été établis. Les parties ne se sont jamais entendues au point de dire qu'elles avaient conclu un contrat ou, à mon avis, d'atteindre le seuil énoncé dans *Alumitech* ou dans les autres décisions qu'ITM a citées.

[67] Le témoignage oral que M. Mizerit a donné pendant son contre-interrogatoire est presque déterminant à cet égard :

[TRADUCTION]

Q. Y a-t-il eu des pourparlers – si vous discutiez d'une entente en vue de la vente de bateaux [par M. Menéndez], vous avez dû traiter aussi d'un contrat écrit quelconque à cet égard?

R. Oui.

Q. D'accord. À quel moment ces pourparlers ont-ils eu lieu pour la première fois?

R. Ils ont eu lieu plus tard, lorsque nous voulions confirmer l'objet de nos discussions et que M. Menéndez pensait devenir un agent – en fait, il a eu une bonne idée puisqu'il vendrait des yachts d'Intertech Marine ainsi que les services de Trident à des clients éventuels. Donc, comme nous en parlions de plus en plus, nous avons confirmé cela, et à un moment donné je lui ai fait une proposition et il m'en a fait une à un autre moment.

[...]

Q. Parce que jusqu'au 27 novembre 2000 vous reconnaissez que vous et M. Menéndez n'aviez rien discuté de concret quant à la vente, par lui, de yachts jumeaux.

R. Qu'entendez-vous par « concret »?

Q. Je veux dire que le plan était assez avancé pour dire que vous en aviez effectivement un, que vous vous êtes assis et avez dit « voici ce que nous allons faire, voici comment nous allons le faire, voici les parties qui vont le mettre à exécution et voici comment les choses vont fonctionner ».

R. Nous avons des pourparlers concrets qui portaient sur ce qui allait se produire, nous n'avions tout simplement pas de plan quant à la mise en œuvre de nos projets ou à l'entente réelle. L'entente définitive n'a pas abouti, mais nous avons eu des entretiens très concrets entre nous pour dire « Oui, cela va se faire ».

[...]

R. Nous nous sommes entendus pour faire cela, nous n'en sommes tout simplement pas arrivés à l'étape définitive.

[68] Cette preuve est loin d'établir que les parties en sont arrivées à une entente. Bien que chaque partie ait formulé diverses propositions et idées, les parties ne se sont jamais même entendues sur un seul détail. Par exemple, elles n'ont jamais convenu de la forme de leur relation. M. Menéndez s'attendait à un genre de contrat de société, tandis que M. Mizerit envisageait de lui verser une commission dans le cadre de services de courtage. L'absence

d'entente à l'égard d'un élément aussi fondamental constitue une preuve assez forte quant à l'absence de fondement à tout contrat.

[69] Puis-je en arriver à la conclusion que les propriétaires ont demandé, expressément ou implicitement, à ITM de renoncer à certains coûts? Si tel était le cas, la situation serait manifestement visée par la jurisprudence qu'ITM a citée. Cette dernière souligne à juste titre que les parties ont, pendant la période de construction, discuté de la possibilité de conclure une entente relative à des yachts jumeaux. Notamment, il est évident qu'ITM souhaitait recouvrer les coûts qu'elle n'avait pas imputés aux propriétaires au moyen de contrats futurs de construction de yachts semblables. M. Menéndez peut même avoir compris que M. Mizerit réduisait une partie de ses profits à la lumière, en partie du moins, d'une entente semblable à celle dont ils avaient parlé (quoiqu'en termes loin d'être concrets). Cependant, après avoir passé en revue le témoignage et la preuve documentaire, je ne peux trouver de cas où M. Menéndez a même demandé, directement ou indirectement, qu'ITM réduise sa marge de profit ou ses coûts de construction en contrepartie de la promotion, par les propriétaires, de la vente de yachts jumeaux. Les éléments essentiels à une réclamation fondée sur le *quantum meruit* n'ont pas été réunis.

[70] Il semble essentiellement que MM. Mizerit et Menéndez ont invoqué une entente future possible relative à des yachts jumeaux en fonction de leurs objectifs personnels. D'une part, M. Mizerit s'est servi de cette possibilité pour tenter d'obtenir d'autres sommes d'argent des propriétaires, certaines de ces sommes ayant trait à des décisions en matière d'amélioration qu'il a prises unilatéralement. D'autre part, M. Menéndez semble s'être servi de cette entente pour motiver



M. Mizerit à poursuivre les travaux et à achever le yacht malgré des paiements qui tardaient à venir. Néanmoins, j'estime que rien ne constitue une entente à cet égard.

[71] Bref, j'estime qu'il n'y a pas eu d'entente en vue de la vente de yachts jumeaux. Plus particulièrement, aucune entente ne précisait qu'ITM récupérerait des coûts supplémentaires (c'est-à-dire les coûts qu'elle affirme ne pas avoir facturés pendant la construction du *Nautica*) grâce à la vente future de yachts jumeaux si M. Menéndez utilisait le *Nautica* comme bateau d'exposition. Non seulement les parties ne se sont pas entendues, mais elles n'ont même pas convenu des éléments fondamentaux de l'entente. Pour reprendre le libellé de la décision *Alumitech*, les propriétaires n'ont jamais donné l'ordre à ITM de renoncer à des coûts en échange d'une entente lui permettant de recouvrer ces coûts au moyen de la vente de yachts jumeaux.

[72] ITM a toujours eu la possibilité de demander que des dispositions relatives au paiement des coûts auxquels elle a renoncé soient incluses dans l'un des quatre contrats. Ainsi, les parties auraient pu signaler et préciser leur intention de conclure une autre entente concernant la vente de yachts jumeaux et la récupération par ITM des coûts auxquels elle avait renoncé. N'ayant même pas tenté de préciser cette situation, ITM a couru le risque de ne pas recouvrer ces coûts.

[73] Pour ces motifs, je refuse d'adjuder à ITM des coûts sur le fondement du principe du *quantum meruit*.

#### 5.4 La demande reconventionnelle

[74] Je me penche maintenant sur la demande reconventionnelle des propriétaires, qui réclament des dommages-intérêts à plusieurs titres.

[75] Les réclamations découlent du fait que les propriétaires estiment que la saisie du *Nautica* était injustifiée. Autrement dit, les propriétaires affirment qu'ils ne doivent rien à ITM relativement à l'achèvement du yacht. À mon avis, les réclamations relatives à la saisie injustifiée doivent être rejetées. Bien que j'aie conclu que la majeure partie de la réclamation d'ITM doit être rejetée, j'ai aussi statué qu'elle devrait être accueillie quant à une tranche modeste du montant global réclamé. Comme l'avocat des propriétaires le reconnaît, une conclusion portant qu'une somme modique est exigible aux termes des contrats entre les parties mène à la conclusion que la saisie du navire n'était pas injustifiée. J'admets que cela est exact. Néanmoins, je constate qu'il est très étrange qu'un yacht d'un demi-million de dollars ait été détenu pendant plus de cinq ans pour une somme s'élevant à 13 273,71 \$.

[76] Comme j'ai conclu que la saisie était légitime, je conclus aussi qu'ITM a droit aux frais d'entreposage, d'assurance, de transport et autres engagés relativement à la saisie du navire ainsi qu'à l'intérêt couru.

[77] Les réclamations des propriétaires sont donc rejetées.

## 6. Conclusion

[78] En terminant, je conclus qu'un jugement devrait être rendu en faveur d'ITM *in personam* contre les propriétaires et *in rem* contre le yacht *Nautica* pour ce qui suit :

- le recouvrement de la somme de 13 273,71 \$;
- les frais raisonnables d'entreposage, d'assurance, de transport et autres qu'ITM a engagés relativement à la saisie du *Nautica*;
- l'intérêt couru entre le 1<sup>er</sup> octobre 2001 et la date du jugement au taux d'intérêt préférentiel pratiqué par les banques à charte canadiennes dont la moyenne a été établie sur la période en cause;
- à défaut de paiement dans les 30 jours du prononcé du jugement, une ordonnance rendue par suite d'une requête ultérieure en vue de l'évaluation et de la vente du yacht *Nautica*.

[79] Les parties ont demandé la permission de traiter des dépens après avoir pris connaissance de mon jugement. Je reconnais que cela pourrait être indiqué. Par conséquent, si les parties ne peuvent s'entendre sur les dépens en l'espèce, elles peuvent présenter des observations écrites, d'au plus trois pages, dans les 30 jours du prononcé du présent jugement. Les parties bénéficieraient alors de 15 jours supplémentaires pour préparer une réponse, s'il en est, d'au plus deux pages.

**JUGEMENT**

**LA COUR STATUE :**

1. La demanderesse a droit d'obtenir de Ricardo Menéndez et de Maria Menéndez, *in personam*, et du yacht *Nautica*, *in rem*, ce qui suit :
  - a) le recouvrement de la somme de 13 273,71 \$;
  - b) les frais raisonnables d'entreposage, d'assurance, de transport et autres qu'ITM a engagés relativement à la saisie du yacht *Nautica*;
  - c) l'intérêt couru entre le 1<sup>er</sup> octobre 2001 et la date du jugement au taux d'intérêt préférentiel pratiqué par les banques à charte canadiennes dont la moyenne a été établie sur la période en cause;
  - d) à défaut de paiement dans les 30 jours du prononcé du jugement, une ordonnance rendue par suite d'une requête ultérieure en vue de l'évaluation et de la vente du yacht *Nautica*.

2. Si les parties ne peuvent s'entendre sur les dépens en l'espèce, elles peuvent présenter des observations écrites, d'au plus trois pages, dans les 30 jours du prononcé du présent jugement. Les parties bénéficieront alors de 15 jours supplémentaires pour préparer une réponse, s'il en est, d'au plus deux pages.

« Judith A. Snider »

---

Juge

Traduction certifiée conforme  
Michèle Ledecq, B. trad.

**COUR FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** T-1140-02

**INTITULÉ :** INTERTECH MARINE LIMITED  
c.  
RICARDO MENÉNDEZ *et al.*

**LIEU DE L'AUDIENCE :** HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE)

**DATE DE L'AUDIENCE :** LES 2, 3 et 4 OCTOBRE 2006

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

**DATE DES MOTIFS  
ET DU JUGEMENT :** LE 29 NOVEMBRE 2006

**COMPARUTIONS :**

Nicole E. Godbout  
Brian P. Casey  
R. Ritchie Wheeler

POUR LA DEMANDERESSE

POUR LES DÉFENDEURS

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Boyne Clarke  
Dartmouth (Nouvelle-Écosse)

POUR LA DEMANDERESSE

Wheeler Serbu  
Dartmouth (Nouvelle-Écosse)

POUR LES DÉFENDEURS