

Cour fédérale



Federal Court

**Date : 20190204**

**Dossier : T-1663-16**

**Référence : 2019 CF 146**

[TRADUCTION FRANÇAISE CERTIFIÉE, NON RÉVISÉE]

**Ottawa (Ontario), le 4 février 2019**

**En présence de madame la juge Heneghan**

**ENTRE :**

**L'ADMINISTRATEUR DE LA CAISSE  
D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS  
À LA POLLUTION PAR LES  
HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES  
NAVIRES**

**demandeur**

**et**

**TRACY DONALD DODDS**

**défendeur**

**JUGEMENT ET MOTIFS**

**I. INTRODUCTION**

[1] L'administrateur (l'« administratrice », en l'occurrence) de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la « Caisse » ou le

« demandeur ») sollicite un jugement sommaire, conformément aux *Règles des cours fédérales*, DORS/98-106 (les « Règles »), à l'encontre de Tracy Donald Dodds (le « défendeur »).

[2] Par une déclaration produite le 4 octobre 2016, le demandeur a intenté une action contre le défendeur dans laquelle il sollicite un jugement lui octroyant un montant de 839 863,02 \$ ainsi que des intérêts au taux applicable en matière d'amirauté et les dépens. Cette déclaration est liée au coût des mesures visant à réparer, contrer, réduire au minimum et prévenir les dommages dus au naufrage du navire « FARLEY MOWAT », parfois appelé le « FARLEY MOWATT » (le « navire en cause ») et aux rejets d'hydrocarbures causés par celui-ci.

## II. LE CONTEXTE

[3] Le demandeur allègue que, pour l'application de la partie 6, section 2 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, LC 2001, c 6, (la « Loi »), ainsi que de la *Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute* (la « CHS »), le défendeur est et a été, pendant toute la période pertinente, le propriétaire non inscrit du navire en cause.

[4] Le demandeur allègue de plus qu'entre le 24 et le 25 juin 2015 le navire en cause a coulé et a rejeté des hydrocarbures dans les eaux du port de Shelburne (Nouvelle-Écosse). Il allègue également que le navire en cause a été par la suite renfloué et réamarré à son poste d'accostage au port de Shelburne le 2 août 2015, ou vers cette date. Les travaux se sont poursuivis du mois de juin jusqu'au 5 août 2015 environ pour éviter tout autre rejet d'hydrocarbures.

[5] Le demandeur a engagé la présente action en vue de recouvrer les frais associés, d'une part, au naufrage du navire en cause et, d'autre part, aux mesures visant à contrer la fuite d'hydrocarbures.

[6] Dans une défense déposée le 28 novembre 2016, le défendeur a rejeté la totalité des allégations formulées dans la déclaration. Le paragraphe 4 de la défense indique ce qui suit :

[TRADUCTION]

4. Le défendeur s'est vu refuser l'accès au quai et au navire, laissant ainsi la possession de ce dernier à la garde et au contrôle de l'administration portuaire de la Ville de Shelburne, sans que des documents juridiques n'autorisent les mesures prises. Le défendeur a demandé à des tiers de se présenter sur les lieux; eux aussi se sont vu refuser l'accès et ont été l'objet de menaces d'intervention policière, laissant ainsi la responsabilité du navire à l'administration portuaire. Les membres de cette dernière ont été les dernières personnes à avoir la possession et le contrôle directs du navire.

[7] Le dossier de requête que le demandeur a déposé à l'appui de la requête en jugement sommaire comporte l'affidavit d'Anne Legars, qui exerce actuellement les fonctions d'administratrice de la Caisse, et ce document expose le fondement probatoire de la demande. L'affidavit figure aux pages 3 à 407 du dossier de requête et il comprend 19 pièces, lesquelles décrivent les travaux de nettoyage et les tâches connexes que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a effectuées, de même que les factures connexes.

[8] Le demandeur a également déposé un mémoire des faits et du droit dans lequel il présente ses arguments juridiques par rapport à la Loi et à la CHS. La CHS a force de loi au Canada, conformément aux articles 69 et 70 de la Loi.

[9] Le défendeur a pris part à l'audition de la requête en jugement sommaire du demandeur et a présenté des observations orales. Il n'a toutefois déposé aucune preuve par voie d'affidavit.

### III. LES OBSERVATIONS

[10] Dans son affidavit, M<sup>me</sup> Legars déclare que la propriété du navire en cause n'est pas consignée dans le Register of Shipping, mais qu'un acte de vente a été trouvé dans le dossier T-506-11 de la Cour fédérale, lequel montre que le navire en cause a été vendu au défendeur le 4 mars 2013.

[11] À l'appui de sa prétention selon laquelle le défendeur est le propriétaire du navire en cause pour les besoins de la présente instance, le demandeur se fonde également sur une ordonnance déposée dans une autre instance devant la Cour fédérale, soit le dossier T-624-15, concernant une action intentée par la Ville de Shelburne et dans laquelle le défendeur est nommé en tant que « propriétaire » du navire en cause.

[12] Le demandeur signale que l'article 105 de la Loi autorise la Caisse à payer les frais « raisonnables » de nettoyage des dommages dus à la pollution. Il demande le recouvrement des frais de nettoyage et des dépenses connexes d'un montant de 839 863,02 \$, les intérêts au taux applicable en matière d'amirauté, les intérêts avant jugement et les dépens.

[13] Conformément à l'affidavit de l'administratrice, les comptes que la GCC a présentés ont tout d'abord été examinés avec soin par un consultant de la Caisse, un certain George Legge, dans le but d'évaluer le caractère raisonnable de la demande. Dans un rapport daté du

10 février 2016, ce dernier a fait part de son opinion sur les éléments de la demande qui nécessitaient une preuve supplémentaire et sur ceux qui pouvaient être admis.

[14] M<sup>me</sup> Legars a ensuite demandé à un tiers, M. M.J. Fegan, un expert au service de Fulcrum Marine Consultancy Ltd., d'examiner le caractère raisonnable des montants que réclame la GCC. M. Fegan a fourni un rapport daté du 20 juin 2016.

[15] M<sup>me</sup> Legars déclare dans son affidavit qu'elle a passé en revue les rapports disponibles et conclu que la somme de 813 316,15 \$, plus les intérêts applicables, calculés conformément à l'article 116 de la Loi, constituent une indemnité raisonnable. Une offre de paiement de la somme de 839 863,02 \$ a été soumise à la GCC le 27 juin 2016, et cette offre a été acceptée par une lettre datée du 4 juillet 2016.

[16] Dans sa défense, le défendeur rejette de façon générale la totalité des allégations formulées dans la déclaration.

[17] Dans les observations orales qu'il a faites lors de l'audition de la requête, le défendeur a déclaré qu'on lui a refusé, à l'époque en question, l'accès au navire en cause parce que celui-ci était l'objet d'une saisie et il n'en était donc pas responsable. Il a ajouté que c'était la partie qui avait effectué la saisie qui était [TRADUCTION] « responsable de la garde et du contrôle du navire ».

#### IV. LES QUESTIONS EN LITIGE

[18] Le demandeur sollicite un jugement sommaire. La Cour peut statuer sommairement sur une action s'« il n'existe pas de véritable question litigieuse », aux termes de l'article 215 des Règles.

[19] Dans la présente affaire, la question consiste à savoir s'il existe une véritable question litigieuse quant à la qualité de « propriétaire » du défendeur quant au navire en cause et à la responsabilité de ce dernier à l'égard du montant que réclame le demandeur.

#### V. ANALYSE

[20] Devant la Cour fédérale, les requêtes en jugement sommaire sont régies par les articles 213 à 218 des Règles. L'article 214 est important et indique ce qui suit :

##### **Jugement sommaire**

##### **Faits et éléments de preuve nécessaires**

**214** La réponse à une requête en jugement sommaire ne peut être fondée sur un élément qui pourrait être produit ultérieurement en preuve dans l'instance. Elle doit énoncer les faits précis et produire les éléments de preuve démontrant l'existence d'une véritable question litigieuse.

##### **Summary Judgment**

##### **Facts and evidence required**

**214** A response to a motion for summary judgment shall not rely on what might be adduced as evidence at a later stage in the proceedings. It must set out specific facts and adduce the evidence showing that there is a genuine issue for trial.

[21] L'article 215 énonce les circonstances dans lesquelles la Cour rend un jugement sommaire :

**Absence de véritable question litigieuse**

**215 (1)** Si, par suite d'une requête en jugement sommaire, la Cour est convaincue qu'il n'existe pas de véritable question litigieuse quant à une déclaration ou à une défense, elle rend un jugement sommaire en conséquence.

**Somme d'argent ou point de droit**

**(2)** Si la Cour est convaincue que la seule véritable question litigieuse est :

**a)** la somme à laquelle le requérant a droit, elle peut ordonner l'instruction de cette question ou rendre un jugement sommaire assorti d'un renvoi pour détermination de la somme conformément à la règle 153;

**b)** un point de droit, elle peut statuer sur celui-ci et rendre un jugement sommaire en conséquence.

**Pouvoirs de la Cour**

**(3)** Si la Cour est convaincue qu'il existe une véritable question de fait ou de droit litigieuse à l'égard d'une déclaration ou d'une défense,

**If no genuine issue for trial**

**215 (1)** If on a motion for summary judgment the Court is satisfied that there is no genuine issue for trial with respect to a claim or defence, the Court shall grant summary judgment accordingly.

**Genuine issue of amount or question of law**

**(2)** If the Court is satisfied that the only genuine issue is

**(a)** the amount to which the moving party is entitled, the Court may order a trial of that issue or grant summary judgment with a reference under rule 153 to determine the amount; or

**(b)** a question of law, the Court may determine the question and grant summary judgment accordingly.

**Powers of Court**

**(3)** If the Court is satisfied that there is a genuine issue of fact or law for trial with respect to a claim or a defence, the Court may

elle peut :

**a)** néanmoins trancher cette question par voie de procès sommaire et rendre toute ordonnance nécessaire pour le déroulement de ce procès;

**b)** rejeter la requête en tout ou en partie et ordonner que l'action ou toute question litigieuse non tranchée par jugement sommaire soit instruite ou que l'action se poursuive à titre d'instance à gestion spéciale.

**(a)** nevertheless determine that issue by way of summary trial and make any order necessary for the conduct of the summary trial; or

**(b)** dismiss the motion in whole or in part and order that the action, or the issues in the action not disposed of by summary judgment, proceed to trial or that the action be conducted as a specially managed proceeding.

[22] Selon la décision *Moroccanoil Israel Ltd. c Lipton*, 2013 CF 667, il incombe à chaque partie dans une requête en jugement sommaire de « présenter ses meilleurs arguments ».

[23] En l'espèce, la seule preuve dont la Cour dispose est celle que le demandeur a déposée. Dans le cadre d'une requête, une preuve ne peut être présentée que par la voie d'un affidavit; voir l'article 363 des Règles, qui prévoit ce qui suit :

**Preuve**

**363** Une partie présente sa preuve par affidavit, relatant tous les faits sur lesquels elle fonde sa requête qui ne figurent pas au dossier de la Cour.

**Evidence on motion**

**363** A party to a motion shall set out in an affidavit any facts to be relied on by that party in the motion that do not appear on the Court file.

[24] La défense que le défendeur a présentée est un acte de procédure; il ne s'agit pas d'une preuve. Ses observations orales constituent une argumentation orale et non une preuve. Le défendeur n'a présenté aucune preuve sur la question de la propriété.

[25] Le défendeur soutient plutôt qu'étant donné que le navire en cause était l'objet d'une « saisie » il n'était pas responsable du rejet des hydrocarbures ou des activités ultérieures de nettoyage et de remouillage.

[26] Les observations du défendeur ne sont pas fondées. Selon l'article 483 des Règles, la saisie d'un navire n'a pas d'incidence sur la responsabilité de son propriétaire, pas plus que sur sa possession. Le texte de cet article est le suivant :

**Possession et responsabilité des biens**

**483 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), la possession et la responsabilité des biens saisis aux termes du paragraphe 482(1) ne reviennent pas au shérif mais à la personne qui était en possession des biens immédiatement avant la saisie.

**Ordonnance de prise de possession**

**(2)** La Cour peut ordonner au shérif de prendre possession des biens saisis à la condition qu'une partie assume les frais ou honoraires afférents à l'exécution de l'ordonnance et fournisse le cautionnement qu'elle juge suffisant pour en

**Possession and responsibility**

**483 (1)** Subject to subsection (2), possession of, and responsibility for, property arrested under subsection 482(1) does not vest in the sheriff but continues in the person in possession of the property immediately before the arrest.

**Order for possession of arrested property**

**(2)** The Court may order a sheriff to take possession of arrested property on condition that a party assume responsibility for any costs or fees incurred or payable in carrying out the order and give security satisfactory to the

assurer le paiement.

Court for the payment thereof.

[27] En l'espèce, le fardeau de preuve est le fardeau de preuve civil selon la prépondérance des probabilités.

[28] La première question est celle de savoir si la propriété, par le défendeur, du navire en cause constitue une véritable question litigieuse.

[29] Le défendeur n'a présenté aucune preuve afin de répondre à la prétention selon laquelle il est le propriétaire du navire en cause, sous le régime de la Loi comme sous celui de la CHS.

[30] L'article 91 de la Loi définit le mot « propriétaire » en ces termes :

**Propriétaire**

**Owner**

**a)** S'agissant d'un navire assujéti à la Convention sur la responsabilité civile, s'entend au sens de l'article premier de cette convention;

**(a)** in relation to a ship subject to the Civil Liability Convention, has the same meaning as in Article I of that Convention;

**b)** s'agissant d'un navire assujéti à la Convention sur les hydrocarbures de soute, s'entend au sens de *propriétaire du navire* à l'article 1 de cette convention;

**(b)** in relation to a ship subject to the Bunkers Convention, has the same meaning as the definition *Shipowner* in Article 1 of that Convention; and

**c)** s'agissant de tout autre navire, s'entend de la personne qui a, au moment considéré, en vertu de la loi ou d'un

**(c)** in relation to any other ship, means the person who has for the time being, either by law or by contract, the rights

contrat, les droits du  
propriétaire du navire en  
ce qui a trait à la  
possession et à l'usage  
de celui-ci. (*owner*)

of the owner of the ship  
with respect to its  
possession and use.  
(*propriétaire*)

[31] Ni l'une ni l'autre des parties n'a fourni une preuve concernant une ordonnance aux termes de laquelle la possession du navire en cause revenait au shérif.

[32] L'acte de vente présenté dans le dossier T-506-11, et joint en tant que pièce Q à l'affidavit de M<sup>me</sup> Legars, indique que le défendeur est le propriétaire du navire en cause.

[33] L'ordonnance du 31 décembre 2015, rendue dans le dossier T-624-15 et jointe en tant que pièce T à l'affidavit de M<sup>me</sup> Legars, désigne le défendeur comme le propriétaire du navire en cause.

[34] Au vu des éléments de preuve présentés, je suis convaincue que la propriété du navire en cause ne suscite aucune véritable question litigieuse et que le défendeur en est le « propriétaire » pour les besoins de la présente instance.

[35] La question suivante est celle de savoir si le montant que réclame le demandeur constitue une véritable question litigieuse.

[36] La Caisse est créée en vertu de la partie 7 de la Loi, laquelle loi autorise la GCC à intervenir dans le cas d'un incident dû à la pollution qui est imminent ou réel et à présenter à la Caisse une demande de remboursement des frais engagés à cette fin.

[37] Les alinéas 77(1)a) et b) et le paragraphe 77(2) de la Loi sont pertinents, et ils prévoient ce qui suit :

**Responsabilité en matière de pollution et frais connexes**

**77 (1)** Le propriétaire d'un navire est responsable :

**a)** des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire;

**b)** des frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans, un organisme d'intervention au sens de l'article 165 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ou toute autre personne au Canada pour la prise de mesures visant à prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire, y compris des mesures en prévision de rejets d'hydrocarbures causés par le navire, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables, de même que des pertes ou dommages causés par ces mesures;

**Responsabilité: dommage à l'environnement**

**(2)** Lorsque des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire ont des conséquences néfastes pour l'environnement, le propriétaire du navire est responsable des frais occasionnés par les mesures

**Liability for pollution and related costs**

**77 (1)** The owner of a ship is liable

**(a)** for oil pollution damage from the ship;

**(b)** for the costs and expenses incurred by the Minister of Fisheries and Oceans, a response organization within the meaning of section 165 of the *Canada Shipping Act, 2001* or any other person in Canada in respect of measures taken to prevent, repair, remedy or minimize oil pollution damage from the ship, including measures taken in anticipation of a discharge of oil from it, to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures; and

**Liability for environmental damage**

**(2)** If oil pollution damage from a ship results in impairment to the environment, the owner of the ship is liable for the costs of reasonable measures of reinstatement undertaken or to

raisonnables de remise en état    be undertaken.  
qui sont prises ou qui le seront.

[38] L'alinéa 71a) et le sous-alinéa 71b)(i) de la Loi sont eux aussi pertinents et prévoient ce qui suit :

**Responsabilité en matière de pollution et frais connexes**

**71** La responsabilité du propriétaire d'un navire à l'égard des mesures de sauvegarde prévue par la Convention sur les hydrocarbures de soute vise également :

**a)** les frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans, un organisme d'intervention au sens de l'article 165 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, toute autre personne au Canada ou toute personne d'un État étranger partie à cette convention pour la prise de mesures visant à prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution causée par le navire, y compris les mesures en prévision de rejets d'hydrocarbures de soute causés par le navire, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables, de même que les pertes ou dommages causés par ces mesures;

**b)** s'agissant des hydrocarbures de soute, les frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans à l'égard des mesures visées à l'alinéa 180(1)a) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande*

**Liability for pollution and related costs**

**71** The liability of the owner of a ship in relation to preventive measures, for the purposes of the Bunkers Convention, also includes

**(a)** the costs and expenses incurred by the Minister of Fisheries and Oceans, a response organization within the meaning of section 165 of the *Canada Shipping Act, 2001*, any other person in Canada or any person in a state, other than Canada, that is a party to that Convention in respect of measures taken to prevent, repair, remedy or minimize pollution damage from the ship, including measures taken in anticipation of a discharge of bunker oil from it, to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures; and

**(b)** in relation to bunker oil, the costs and expenses incurred by the Minister of Fisheries and Oceans in respect of measures taken under paragraph 180(1)(a) of the *Canada Shipping Act, 2001*, in

*du Canada*, de la surveillance prévue à l'alinéa 180(1)b) de cette loi ou des ordres visés à l'alinéa 180(1)c) de la même loi et les frais supportés par toute autre personne à l'égard des mesures qu'il lui a été ordonné ou interdit de prendre aux termes de ce même alinéa, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables, de même que les pertes ou dommages causés par ces mesures.

respect of any monitoring under paragraph 180(1)(b) of that Act or in relation to any direction given under paragraph 180(1)(c) of that Act to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by those measures, or [...]

[...]

[39] Le défendeur n'a pas répondu à la requête en jugement sommaire, hormis par sa comparution à l'audience et sa présentation d'observations orales. Il n'a pas contesté le montant que réclame le demandeur, mais il a déclaré qu'il n'était pas responsable du navire en cause à l'époque où il a coulé et où les travaux de remise en état ont été exécutés.

[40] La Loi autorise la Caisse à recouvrer les frais « raisonnables » qu'elle a payés pour des incidents dus à la pollution par les hydrocarbures. J'ai été saisie d'une preuve selon laquelle l'administratrice a considéré que la somme de 839 863,02 \$ était raisonnable, relativement aux incidents survenus en mars 2014 et à la période de juin à août 2015, ainsi que des intérêts de 26 546,87 \$.

[41] La Loi prescrit à la Cour d'évaluer le caractère raisonnable des montants payés par demandeur.

[42] Le défendeur n'a présenté aucune preuve pour contester les montants que le demandeur réclame. Il n'a pas contre-interrogé M<sup>me</sup> Legars, ni mis en doute l'une quelconque des pièces jointes à son affidavit, dont les factures.

[43] Dans les circonstances, je suis convaincue que le demandeur a démontré que le montant réclamé ne constitue pas une véritable question litigieuse, et un jugement sera prononcé en conséquence.

## VI. CONCLUSION

[44] Ni la question de la propriété du navire en cause ni celle des montants réclamés ne constituent une véritable question litigieuse. La requête est accueillie, avec dépens en faveur du demandeur, et de brèves observations sur les dépens doivent être présentées avant le 28 février 2019.

**JUGEMENT dans le dossier T-1663-16**

**LA COUR STATUE :**

1. Un jugement sommaire est rendu en faveur du demandeur, l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, à l'encontre du défendeur, Tracy Donald Dodds.
2. Le défendeur, Tracy Donald Dodds, est tenu de payer sans délai au demandeur, l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, des dommages-intérêts de 839 863,02 \$, plus des intérêts avant jugement de 27 295,55 \$, soit un montant total de 867 158,57 \$.
3. Le demandeur a droit à la taxation de ses dépens, et de brèves observations sur ces dépens doivent être présentées avant le 28 février 2019.

« E. Heneghan »

---

Juge

Traduction certifiée conforme  
Ce 28<sup>e</sup> jour de mars 2019

Sandra de Azevedo, LL.B.

**COUR FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** T-1663-16

**INTITULÉ :** L'ADMINISTRATEUR DE LA CAISSE  
D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA  
POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE  
PAR LES NAVIRES c TRACY DONALD DODDS

**LIEU DE L'AUDIENCE :** VANCOUVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

**DATE DE L'AUDIENCE :** LE 20 DÉCEMBRE 2017

**JUGEMENT ET MOTIFS :** LA JUGE HENEGHAN

**DATE DES MOTIFS :** LE 4 FÉVRIER 2019

**COMPARUTIONS :**

A. William Moreira POUR LE DEMANDEUR  
Michael J.E. MacIssac

Tracey Donald Dodds POUR LE DÉFENDEUR  
(POUR SON PROPRE COMPTE)

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Stewart McKelvey POUR LE DEMANDEUR  
Halifax (Nouvelle-Écosse)