

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20190204

Dossier : T-1664-16

Référence : 2019 CF 144

[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, sollicitant un jugement d'un montant de 382 353,33 \$, 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 à la pollution causée par le naufrage du navire *RYAN ATLANTIC II*, anciennement le *CAPE ROUGE* (le navire en cause), et le rejet d'hydrocarbures qui en a résulté.

II. LE CONTEXTE

[3] Dans la déclaration, le demandeur allègue que le navire en cause a coulé à son poste d'amarrage situé à Bridgewater, en Nouvelle-Écosse, entre le 10 et le 12 mars 2014. Il affirme que des hydrocarbures ont été rejetés dans l'eau et que des travaux de nettoyage et d'atténuation de la pollution ont été effectués vers le 7 avril 2014.

[4] La déclaration décrit le défendeur comme étant le [TRADUCTION] « propriétaire inscrit » du navire en cause.

[5] Dans une défense produite 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 affirme que les allégations énoncées aux paragraphes 3 et 10 sont fausses, parce qu'il n'était plus le

propriétaire du navire *Ryan Atlantic II* depuis le paiement effectué le 25 janvier 2010 et qu'il ne s'est plus occupé du navire après le 30 janvier 2010. Le navire a été vendu à Earl Bisson Enfield N É [sic] le 25 janvier 2010, et M. Bisson en a pris possession immédiatement. Le défendeur possède une preuve du paiement, qui a été effectué à partir du compte en fiducie de ses avocats au moyen d'une traite bancaire, à la demande des acheteurs [sic].

[6] Le dossier de requête déposé par le demandeur à l'appui de la requête en jugement sommaire comprend l'affidavit d'Anne Legars, qui exerce actuellement les fonctions d'administratrice de la Caisse. Ce document expose le fondement probatoire de la demande. L'affidavit se trouve de la page 3 à la page 478 et il comprend 23 pièces, qui décrivent les travaux de nettoyage et les travaux connexes que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a effectués, de même que les factures liées à ces travaux.

[7] Le demandeur a également déposé un mémoire des faits et du droit dans lequel il présente ses arguments juridiques par rapport à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, LC 2001, c 6 (la « Loi ») et la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (la « Convention »). La Convention a force de loi au Canada aux termes des articles 69 et 70 de la Loi.

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

III. LES OBSERVATIONS

[9] Le demandeur se fonde sur les renseignements concernant l'immatriculation des bâtiments publiés sur le site Web du ministère des Transports du Canada pour faire valoir que le défendeur est le propriétaire du navire en cause. Deux versions de la transcription sont jointes à l'affidavit de M^{me} Legars à titre de pièce. La première est datée du 4 novembre 2014 et indique que le propriétaire est « Tracey Donald Dobbs », et la deuxième est datée du 1^{er} décembre 2016 et indique que le propriétaire est « Tracey Donald Dodds ».

[10] Le demandeur soutient que la Cour devrait reconnaître que le premier document contient une faute d'orthographe et que le défendeur est le propriétaire inscrit puisque l'adresse postale est la même sur les deux transcriptions.

[11] Le demandeur mentionne que l'article 105 de la Loi autorise la Caisse à indemniser une partie pour les frais « raisonnables » engagés pour le nettoyage des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Il réclame le remboursement des frais de nettoyage et des dépenses connexes, qui s'élèvent au total à 382 353,33 \$, ainsi que des intérêts au taux applicable en matière d'amirauté, des intérêts avant jugement et les dépens.

[12] Conformément à l'affidavit de l'administratrice, les comptes que la GCC a présentés ont été examinés avec soin, notamment par un tiers, à savoir M. M.J. Fegan, évaluateur au service de Fulcrum Marine Consultancy Ltd. engagé par la Caisse afin d'évaluer le caractère raisonnable des montants réclamés.

[13] Le paiement d'une réclamation par la Caisse donne lieu à une demande d'indemnisation subrogatoire au titre du paragraphe 106(3) de la Loi.

[14] Par une lettre datée du 19 mars 2015, l'administratrice a approuvé le paiement d'une somme de 358 117,79 \$ et a offert de payer ce montant à la GCC. L'offre a été acceptée dans une lettre datée du 24 avril 2015.

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

[16] Dans les observations orales qu'il a faites lors de l'audition de la requête, le défendeur a déclaré qu'il avait vendu le navire en cause en 2010 à un certain M. Bisson. Il a fait mention d'un acte de vente et d'une traite bancaire. Il a ajouté que la vente n'était pas enregistrée parce que M. Bisson avait fait une erreur en remplissant les documents.

IV. LES QUESTIONS EN LITIGE

[17] 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.

[18] En l'espèce, il s'agit de savoir s'il existe une véritable question litigieuse concernant le statut du défendeur à titre de « propriétaire » du navire en cause et sa responsabilité à l'égard du montant que réclame le demandeur.

V. ANALYSE

[19] Devant la Cour fédérale, une requête en jugement sommaire est régie par les articles 213 à 218 des Règles. L'article 214 est important et il indique ce qui suit :

Jugement sommaire	Summary Judgment
Faits et éléments de preuve nécessaires	Facts and evidence required
<p>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.</p>	<p>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.</p>

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

Absence de véritable question litigieuse	If no genuine issue for trial
<p>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.</p>	<p>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.</p>
Somme d'argent ou point de droit	Genuine issue of amount or question of law
<p>(2) Si la Cour est convaincue que la seule véritable question</p>	<p>(2) If the Court is satisfied that the only genuine issue is</p>

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.

(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.

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, 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.

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

(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.

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

[22] 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.

[23] La défense que le défendeur a présentée est un acte de procédure; il ne s'agit pas d'un élément de preuve. Ses observations orales constituent une argumentation orale et non une preuve. Le défendeur a déposé un acte de vente non signé (formulaire de Transports Canada), un autre acte de vente daté du 30 janvier 2010 et un relevé d'opération de la Banque de Montréal daté du 25 janvier 2010.

[24] Ces documents ne sont pas joints à un affidavit et n'ont donc aucune valeur probante. Dans les circonstances, la seule preuve dont dispose la Cour est la preuve déposée au nom du demandeur.

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

[26] La première question est celle de savoir s'il existe une véritable question litigieuse concernant la propriété, par le défendeur, du navire en cause.

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

[28] L'article 91 de la Loi définit le terme « propriétaire » ainsi :

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

(c) in relation to any other ship, means the person who has for the time being, either by law or by contract, the rights of the owner of the ship with respect to its possession and use. (propriétaire)

[29] Le défendeur a fait valoir qu'il n'était pas le propriétaire du navire en cause au moment du déversement et du nettoyage.

[30] Comme il a été mentionné, le demandeur se fonde sur les transcriptions du registre pour affirmer que le défendeur est le « propriétaire » du navire en cause aux fins de la présente requête. Il s'agit donc de savoir s'il existe une véritable question litigieuse concernant la propriété du *RYAN ATLANTIC II*.

[31] Le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments existe au titre de l'article 43 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande*, LC 2001, c 26, qui prévoit ceci :

Attributions

43 (1) Le registraire en chef est responsable de l'établissement et de la tenue du Registre canadien d'immatriculation des bâtiments. Il divise le Registre en parties pour les catégories de bâtiments qu'il précise, notamment les petits bâtiments.

Contenu du Registre

(2) Doivent être consignés sur le Registre les renseignements et la documentation que le registraire en chef précise à l'égard d'un bâtiment canadien ou d'une flotte immatriculée sous le régime de la présente partie, notamment sa description et son numéro matricule, les nom et adresse du propriétaire et, dans le cas d'un bâtiment qui n'est pas immatriculé dans la partie du Registre sur les petits bâtiments, le détail de toutes les hypothèques enregistrées à son égard.

Duties and powers of Chief Registrar

43 (1) The Chief Registrar is responsible for establishing and maintaining a register to be known as the Canadian Register of Vessels. The Chief Registrar is to divide the Register into parts, including a small vessel register, for the classes of vessels that the Chief Registrar specifies.

Records

(2) The Register is to contain records of the information and documents specified by the Chief Registrar in respect of a Canadian vessel or a fleet that is registered under this Part, including its description, its official number, the name and address of its owner and, in the case of a vessel that is not registered in the small vessel register, details of all mortgages registered in respect of it.

[32] Malgré la faute d'orthographe dans le nom qui figure sur la transcription du registre datée du 4 novembre 2014, je suis convaincue que le demandeur a démontré que le défendeur est le propriétaire du navire en cause grâce aux transcriptions du registre datées du 1^{er} décembre 2016. Il s'ensuit qu'il n'y a pas de véritable question litigieuse concernant la propriété du navire en cause.

[33] La question suivante est celle de savoir s'il existe une véritable question litigieuse concernant le montant que réclame le demandeur.

[34] La Caisse est créée en vertu de la partie 7 de la Loi. Celle-ci autorise la GCC à intervenir en cas d'incident de pollution réel ou potentiel et à présenter une demande d'indemnisation à la Caisse pour recouvrer les frais engagés.

[35] 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

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,

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;

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

Responsabilité : dommage à l'environnement

Liability for environmental damage

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

(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 be undertaken.

[36] Les alinéas 71a) et 71b) de la Loi sont eux aussi pertinents et prévoient ce qui suit :

Responsabilité en matière de pollution et frais connexes

Liability for pollution and related costs

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 :

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

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

(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

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 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

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

ces mesures.

[...]

(i) the Minister of Fisheries and Oceans in respect of measures taken under paragraph 180(1)(a) of the Canada Shipping Act, 2001, in 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

[37] Le défendeur n'a pas répondu à la demande. Dans ses observations orales, il n'a pas contesté le montant réclamé. Il a simplement affirmé qu'il n'était pas le propriétaire du navire en cause.

[38] La Loi autorise la Caisse à recouvrer les frais « raisonnables » qu'elle a engagés dans le cadre d'incidents de pollution par les hydrocarbures. Selon la preuve dont je dispose, l'administratrice a jugé que la somme de 358 117,79 \$ était raisonnable relativement à l'incident survenu en mars 2014, en plus des intérêts de 24 235,54 \$.

[39] La Loi prescrit à la Cour d'évaluer le caractère raisonnable des montants que paie le demandeur.

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

[41] Dans les circonstances, je suis convaincue que le demandeur a démontré qu'il n'y a pas de véritable question litigieuse concernant le montant réclamé, et un jugement sera prononcé en conséquence.

JUGEMENT dans le dossier T-1664-16

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 d'un montant de 382 353,33 \$, plus des intérêts avant jugement d'un montant de 12 426,48 \$, soit un montant total de 394 779,81 \$.
3. Le demandeur pourra présenter de brèves observations sur les dépens d'ici le 28 février 2019.

« E. Heneghan »

Juge

Traduction certifiée conforme
Ce 11^e jour de mars 2019

Mélanie Vézina

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-1664-16

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)