

Cour fédérale



Federal Court

**Date : 20190723**

**Dossier : T-1453-16  
(T-745-16)**

**Référence : 2019 CF 977**

[TRADUCTION FRANÇAISE]

**Ottawa (Ontario), le 23 juillet 2019**

**En présence de la juge responsable de la gestion de l'instance Mireille Tabib**

**ACTION RÉELLE ET PERSONNELLE EN MATIÈRE D'AMIRAUTÉ**

**ENTRE :**

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

**demandeur**

**et**

**LES PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES AUTRES  
PERSONNES AYANT UN INTÉRÊT DANS LE NAVIRE  
CORMORANT, THE PORT OF BRIDGEWATER  
INCORPORATED, PERSONNE MORALE, 3092714  
NOVA SCOTIA LIMITED, PERSONNE MORALE,  
CORMORANT MARINE SERVICES CORPORATION,  
PERSONNE MORALE,  
et NEIL S. HJELLE**

**défendeurs**

**ET ENTRE :**

**PORT OF BRIDGEWATER**

**demanderesse**

**et**

**CORMORANT MARINE SERVICES  
LIMITED, PERSONNE MORALE,  
ET NEIL S. HJELLE**

**défendeurs reconventionnels**

**ET ENTRE :**

**PORT OF BRIDGEWATER**

**demanderesse**

**et**

**CORMORANT MARINE SERVICES CORPORATION et  
LES PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES AUTRES  
PERSONNES AYANT UN INTÉRÊT DANS LE NAVIRE  
CORMORANT ET LEDIT CORMORANT**

**défendeurs**

**ORDONNANCE ET MOTIFS**

[1] Le navire Cormorant est amarré au port de Bridgewater, en Nouvelle-Écosse, depuis 2000. Il a été laissé sans surveillance, à toutes fins pratiques abandonné, depuis 2013.

L'Administratrice de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (l'« Administratrice ») et la société Port of Bridgewater (le « Port ») ont intenté les présents recours contre le navire et « ses propriétaires ».

L'Administratrice réclame le remboursement de certains frais d'intervention liés à un événement

de pollution, et le Port réclame des droits d'amarrage et compensation pour des mesures de lutte contre la pollution, le sauvetage, ainsi que le paiement de dommages-intérêts.

[2] Par la présente requête, le Port sollicite une ordonnance l'autorisant à prendre des mesures pour la vente judiciaire immédiate du Cormorant. Pour les motifs qui suivent, la requête du Port est rejetée.

## I. LE CONTEXTE

[3] Le Cormorant est un ancien navire de guerre de la Marine canadienne qui a été déclassé en 1997. Depuis, le navire a eu plusieurs propriétaires, mais pour les besoins des présents motifs, il suffit de retracer son histoire à partir du moment où, en 2009, il a été vendu à Cormorant Marine Services Corporation (« CMS »), une société du Nevada dont le président est Neil Hjelle, dans le cadre d'une vente judiciaire ordonnée par la Cour. Le Cormorant est resté amarré au port de Bridgewater pendant que CMS exécutait des travaux censés le remettre en service.

[4] En 2013, CMS a mis fin à ses efforts pour remettre le navire en service. M. Hjelle, agissant en tant que représentant de CMS, et M. Richard Welsford, agissant soit en tant qu'unique administrateur de la société 3092714 Nova Scotia Limited (« NSL »), soit en tant qu'unique administrateur du Port, ont alors conclu un accord pour la vente du navire au prix de 10 \$. Un acte de vente a été signé, mais n'a jamais été enregistré. À l'époque en question, ni la situation corporative de CMS ni celle de NSL n'étaient en règle dans leur territoire de constitution respectif.

[5] En 2015, le Cormorant a sombré à l'endroit où il était amarré, ce qui a causé de la pollution en plus de poser un danger public. Le navire a été renfloué et les polluants ont été nettoyés grâce aux efforts du Port et de la Garde côtière canadienne. L'Administratrice a remboursé à la Garde côtière les frais que cette dernière a engagés, se subrogeant par le fait même à cette dernière quant à son droit de réclamer les sommes en question auprès des propriétaires du navire responsables.

[6] La question préliminaire qui se pose dans les deux actions est celle de savoir à qui appartient le navire. Le Port prétend que, en raison de la déchéance du statut de personne morale de CMS, celle-ci n'a jamais validement procédé à la vente du navire et elle en est restée propriétaire jusqu'à ce qu'elle cesse d'exister et que ses biens soient dévolus à la province de la Nouvelle-Écosse. CMS et M. Hjelle soutiennent que la vente du navire était valide et que la propriété du navire a été transférée à NSL et/ou au Port.

[7] Au cours de l'été 2018, des requêtes en jugement sommaire ont été présentées par les parties dans le but de régler la question de la propriété du navire, mais ces requêtes ont été rejetées le 30 avril 2019, la juge Heneghan estimant que la question ne se prêtait pas à détermination par voie de jugement sommaire.

## II. LA PRÉSENTE REQUÊTE

[8] Le Port sollicite une ordonnance autorisant la vente du navire en cours d'instance, par vente privée ou par vente aux enchères et aux conditions imposées par la Cour, s'il y a lieu; autorisant le Port à prendre toutes les mesures raisonnables pour rendre possible ou faciliter la

vente; et prévoyant le versement à la Cour du produit de la vente, moins un montant raisonnable au titre des frais judiciaires et des honoraires du shérif, ce produit devant servir à acquitter les réclamations susceptibles d'être présentées contre le navire lorsque les créanciers éventuels auront été avisés.

[9] Un rapport d'expertise produit en 2017 indique que la valeur estimative du navire se situait entre 100 000 \$ et 150 000 \$ en 2009, soit avant le naufrage, mais que la valeur maximale du navire en 2017 était de 40 000 \$, et encore, uniquement dans un contexte où l'acheteur bénéficierait de conditions favorables (p. ex. faible coût de déplacement du navire à partir de son emplacement actuel et bonne valeur de la ferraille d'acier). Cela étant, le rapport d'expertise note qu'il est [TRADUCTION] « improbable que le navire soit vendu même pour 40 000 \$ ».

[10] À l'audience, toutes les parties ont convenu que si une ordonnance de vente était prononcée, elle devrait prévoir des conditions visant à faire en sorte que le navire soit retiré du port de manière sécuritaire et efficace, puis, selon le cas, qu'il soit détruit ou conduit hors du territoire canadien dans un délai précis.

[11] Le Port n'a présenté aucune preuve de l'existence d'une personne intéressée à acheter le navire, encore moins d'un acheteur capable d'assumer le coût de l'enlèvement et de la destruction sécuritaires du navire.

[12] Les raisons invoquées pour justifier la vente immédiate du navire sont que celui-ci continue de constituer un danger pour la navigation, que la Garde côtière a récemment demandé

à inspecter le navire, considéré comme un « navire préoccupant », et qu'il sera probablement l'objet de mesures pour forcer son enlèvement et/ou son démantèlement, conformément à la *Loi sur les épaves et les navires abandonnés ou dangereux*, LC 2019, c 1, sanctionnée le 28 février 2019 (« LEBAD ») (les parties s'attendaient à ce que la LEBAD entre en vigueur à la fin de juillet 2019, mais, à la date de l'audience, elle n'était toujours pas entrée en vigueur).

[13] Dans l'affidavit qu'il a souscrit pour le Port à l'appui de la requête en vue de la vente du navire, Richard Welsford affirme avoir les inquiétudes suivantes :

[TRADUCTION]

- a. il risque d'être moins avantageux pour les créanciers de vendre le Cormorant ou d'en disposer sous le régime de la LEBAD que de permettre au Port d'en organiser la vente en vertu d'une ordonnance de la Cour;
- b. si la Cour devait conclure que le Port est, selon la loi, le propriétaire du Cormorant, le Port pourrait être tenu responsable des frais additionnels liés aux mesures prises sous le régime de la LEBAD.

[14] M. Welsford ajoute que le Port a obtenu un bref de saisie-exécution pour deux autres navires abandonnés dans le port, et il dit croire que si aucune offre convenable ne peut être obtenue pour le Cormorant, il resterait alors la possibilité de mettre les trois navires en vente ensemble afin de pouvoir profiter [TRADUCTION] « des économies d'échelle et des avantages économiques que présente le fait de remorquer plus d'un navire à la fois ».

[15] Faisant implicitement référence au paragraphe 53 de la décision *Franklin Lumber Ltd. c Essington II, Navire*, 2005 CF 95, qui établit la liste des éléments à considérer pour savoir s'il est

opportun de permettre la vente d'un navire en cours d'instance, le Port soutient que la vente devrait être ordonnée en l'espèce pour les raisons suivantes :

- (1) Le montant des réclamations de l'Administratrice et du Port dépasse largement la valeur du navire.
- (2) Personne ne revendique la propriété du navire.
- (3) Le navire sera probablement vendu à un moment ou un autre.
- (4) Un propriétaire pourrait opposer un moyen de défense valable contre la réclamation de l'Administratrice, du fait que le naufrage est vraisemblablement attribuable aux actes d'un tiers inconnu.
- (5) Le navire peut être inspecté pour déterminer la cause du naufrage avant la vente.
- (6) La valeur du navire ne peut que diminuer avec le temps.
- (7) Le navire occupe un site de d'amarrage qui a une valeur commerciale et ne crée actuellement aucune valeur pour le Port.
- (8) Le propriétaire du navire, quel qu'il soit, pourrait être tenu à d'autres obligations en vertu de la LEBAD.

[16] L'Administratrice, CMS et M. Hjelle s'opposent tous au prononcé de l'ordonnance sollicitée par le Port, et ce, pour deux motifs principaux.

[17] Premièrement, ils affirment que le principe fondamental devant guider la Cour dans l'exercice de son pouvoir d'ordonner la vente judiciaire d'un navire pendant l'instance est celui d'assurer la protection des créanciers contre la dépréciation du navire en tant qu'élément d'actif commun destiné au règlement des réclamations des créanciers. Or, puisqu'il est improbable que la vente génère un produit substantiel, la mesure ne procurera aucune protection aux créanciers.

Ils ajoutent que le risque que s'accumulent de nouvelles charges à payer sur le navire ne peut avoir pour effet de déprécier un bien qui n'a déjà aucune valeur.

[18] Deuxièmement, ils avancent que la véritable raison qui pousse le Port à vouloir vendre le navire consiste à éviter la responsabilité que le Port ou sa société affiliée, NSL, pourraient avoir à l'égard du coût des mesures qui pourraient être prises sous le régime de la LEBAD, s'il était déterminé que le Port ou NSL sont les propriétaires du navire, et à transférer cette responsabilité à un nouveau propriétaire. Or, selon eux, il ne s'agit pas là d'un motif justifiant le recours au pouvoir discrétionnaire conféré à la Cour par l'article 490 des Règles. Ils affirment que la Cour devrait plutôt refuser d'ordonner la vente judiciaire de navires délabrés ou abandonnés, et s'en remettre à l'expertise plus pointue des autorités à qui le législateur a confié, par le biais de la LEBAD, la responsabilité de traiter les situations mettant en cause de tels navires.

[19] À titre subsidiaire, l'Administratrice, CMS et M. Hjelle font valoir que si la Cour décide d'ordonner la vente du navire, elle devrait assortir l'ordonnance de diverses conditions pour avoir l'assurance que l'acheteur procède à sa destruction ou à son retrait du territoire canadien immédiatement après l'acquisition du navire et que les frais engagés par le Port ne soient ni adjugés ni payés à même le produit de la vente jusqu'à ce qu'il soit établi que le Port n'en est pas le propriétaire, ainsi que pour prévoir d'autres mesures de protection d'ordre logistique et procédural.

### III. ANALYSE

[20] Dans la décision *Essington II*, précitée, la Cour a examiné la jurisprudence et les situations où il a été reconnu qu'elle avait une « raison valable » d'exercer son pouvoir d'ordonner la vente d'un navire avant jugement, et elle a dégagé certains éléments à considérer pour savoir si une vente en cours d'instance est opportune. Ces éléments sont les suivants :

1. Quelle est la valeur du navire par rapport au montant de la réclamation?
2. Existe-t-il des moyens de défense raisonnables?
3. Est-il possible que le propriétaire poursuive ses activités : est-il raisonnable de supposer que le navire devra être vendu à un moment ou l'autre?
4. La valeur du navire ou le prix de vente diminueront-ils avec le temps, notamment en raison des frais engagés pour garder un homme ou un équipage à bord, pour entretenir et pour assurer le navire?
5. Le navire se détériorera-t-il si la vente est reportée?
6. Existe-t-il une raison valable de vendre le navire avant l'instruction?

[21] Cela dit, ces éléments ne forment pas une formule à appliquer mécaniquement; il s'agit plutôt d'éléments qui peuvent aider la Cour à contrebalancer les deux considérations essentielles, mais opposées, qui sont en jeu lorsqu'il s'agit d'ordonner la vente avant le procès. Ces deux considérations opposées sont, d'une part, l'intérêt des créanciers à ce que la valeur du navire soit préservée et, d'autre part, l'intérêt des propriétaires. Les trois premiers éléments cités dans la décision *Essington II* servent à mesurer la force de l'intérêt des propriétaires, les quatrième et cinquième éléments se rapportent à l'intérêt des créanciers, et le sixième élément indique que la liste en question n'est pas exhaustive.

[22] Étant donné que personne ne souhaite revendiquer la propriété du Cormorant, il ne reste que deux éléments à examiner en l'espèce, soit ceux qui touchent à l'intérêt des créanciers, en plus de la question de la possible application de la LEBAD, soit en tant que composante de l'intérêt des créanciers, soit en tant qu'une autre « raison valable » de procéder à la vente du navire avant le procès.

[23] Le Port n'a présenté aucune preuve de l'existence d'un marché pour le navire. Le rapport d'expertise produit en 2017 a conclu à l'absence d'intérêt de la part des ferrailleurs des environs. Puisque les parties reconnaissent que l'éventuel acheteur devra garantir, à titre de condition essentielle de la vente, qu'il a établi un plan pour enlever le navire et qu'il a la capacité de le faire, la Cour est étonnée de constater l'absence de tout élément de preuve relatif à ce qu'il pourrait en coûter à cet acheteur pour remorquer le navire de manière sécuritaire jusqu'à l'endroit où il pourrait en disposer. Le rapport d'expertise de 2017 mentionne en termes vagues qu'il faudrait [TRADUCTION] « assumer des coûts considérables pour remorquer le navire et le hisser hors de l'eau ». La Cour ne dispose donc de très peu d'éléments de preuve concernant la valeur intrinsèque du navire, même pour sa ferraille, et elle n'a aucune idée de ce qu'il en coûterait pour réaliser cette valeur.

[24] L'auteur du rapport d'expertise rédigé il y a deux ans doutait que le navire puisse être vendu [TRADUCTION] « même pour 40 000 \$ » et a recommandé sa vente aux enchères [TRADUCTION] « au prix qui pourra être obtenu, quel qu'il soit ». Le rapport d'expertise de 2017 ne semble pas avoir tenu compte de l'effet qu'aurait sur le prix de vente l'ajout d'une condition obligeant l'éventuel acheteur à établir un plan pour l'enlèvement sécuritaire du navire et à

démontrer sa capacité à le mettre en œuvre. Deux années se sont écoulées depuis, et avec le risque maintenant réel que le navire soit soumis à certaines mesures prévues par la LEBAD, la Cour conclut qu'il est peu probable que l'on puisse trouver un acheteur qui accepterait d'assumer les obligations potentielles associées au navire, à quelque prix que ce soit. Quant à la proposition voulant que la vente judiciaire de deux autres navires abandonnés dans le même port constitue une bonne occasion, en raison des [TRADUCTION] « économies d'échelle et [des] avantages économiques que présente le fait de remorquer plus d'un navire à la fois », la Cour ne sait pas quelles sont les qualifications qui permettent à M. Welsford d'émettre cette opinion, celles-ci n'étant ni énoncées, ni évidentes.

[25] Comme il l'a été mentionné précédemment, la vente judiciaire du navire n'est pas, en soi, une mesure qui réduirait ou amortirait les coûts et les obligations liés au maintien sous saisie du navire, incluant sous le régime de la LEBAD, à moins que l'acheteur ne soit disposé ou apte à procéder en toute sécurité à son enlèvement et à en disposer. Or, aucune preuve permettant de croire qu'il existe une probabilité raisonnable qu'un tel acheteur puisse être trouvé n'a été présentée.

[26] La Cour est donc convaincue que la vente du navire ne pourra vraisemblablement pas générer un produit significatif, que l'on ait recours aux enchères ou que l'on tente de conclure une vente privée. Par conséquent, ordonner la vente du navire ne permettrait pas de réduire les obligations ou les coûts associés à son maintien sous saisie. La vente judiciaire n'est pas un outil efficace pour maximiser la valeur du navire au profit des créanciers.

[27] La Cour est convaincue que le seul véritable effet d'une vente aux enchères serait de déplacer les obligations futures découlant de la propriété du navire de ses propriétaires actuels, quels qu'ils soient, vers son éventuel acquéreur. La Cour n'est pas d'avis qu'il s'agit en l'occurrence d'une raison légitime pour qu'elle exerce le pouvoir discrétionnaire que lui confèrent les Règles.

[28] Cette conclusion permet de statuer sur la requête du Port. Par conséquent, et puisque la LEBAD n'est pas encore en vigueur, la Cour se refuse, à ce stade-ci, à se prononcer sur les observations de l'Administratrice à l'effet que la Cour se doit de s'en remettre au processus obligatoire prévu par la LEBAD lorsque la vente judiciaire d'un navire délabré ou abandonné est envisagée.

**ORDONNANCE**

**LA COUR ORDONNE :**

1. La requête de la société Port of Bridgewater est rejetée et les dépens suivront l'issue de la cause.

« Mireille Tabib »  
-----  
Juge responsable de la gestion de  
l'instance

**COUR FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** T-1453-16  
(T-745-16)

**INTITULÉ :** PORT OF BRIDGEWATER c. CORMORANT MARINE  
SERVICES CORPORATION et LES PROPRIÉTAIRES  
ET TOUTES LES AUTRES PERSONNES AYANT UN  
INTÉRÊT DANS LE NAVIRE CORMORANT ET LEDIT  
CORMORANT

**LIEU DE L'AUDIENCE :** PAR VIDÉOCONFÉRENCE : OTTAWA (ONTARIO),  
VANCOUVER (C.-B.) ET HALIFAX (N.-É.)

**DATE DE L'AUDIENCE :** LE 22 JUILLET 2019

**ORDONNANCE ET MOTIFS :** LA PROTONOTAIRE TABIB

**DATE DES MOTIFS :** LE 23 JUILLET 2019

**COMPARUTIONS :**

William Moreira POUR LE DEMANDEUR

Daniel Watt POUR LES DÉFENDEURS  
NEIL S. HJELLE ET CORMORANT MARINE  
SERVICES CORPORATION

Jay Straith POUR LES DÉFENDERESSES  
PORT OF BRIDGEWATER ET 3092714 NOVA  
SCOTIA LTD.

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Stewart McKelvey POUR LE DEMANDEUR  
Halifax (Nouvelle-Écosse)

McInnes Cooper POUR LES DÉFENDEURS  
Halifax (Nouvelle-Écosse)

McConnan Bion O'Connor &  
Peterson  
Straith Law Corporation  
Avocats  
Nanaimo (Colombie-Britannique)

POUR LES DÉFENDERESSES