

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20121003

**Dossiers : T-424-11
T-484-11**

Référence : 2012 CF 1168

ACTION RÉELLE ET PERSONNELLE CONTRE LE NAVIRE « MCP ALTONA »

ENTRE :

Dossier : T-424-11

TAM INTERNATIONAL INC.

demanderesse

et

**LES PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES
AUTRES PERSONNES AYANT UN DROIT
SUR LE NAVIRE « MCP ALTONA », LE
NAVIRE « MCP ALTONA »,
MS « MCP ALTONA » GMBH & CO., KG,
HARTMANN SCHIFFAHRTS GMBH & CO.,
HARTMANN SHIPPING ASIA PTE LTD.,
FRASER SURREY DOCKS LP ET
PACIFIC RIM STEVEDORING LTD.**

défenderesses

ACTION RÉELLE ET PERSONNELLE EN MATIÈRE D'AMIRAUTÉ

Dossier : T-484-11

ET ENTRE :

CAMECO CORPORATION

demanderesse

et

**LES PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES
AUTRES PERSONNES AYANT UN DROIT
SUR LE NAVIRE « MCP ALTONA », LE
NAVIRE « MCP ALTONA »,
MS « MCP ALTONA » GMBH & CO. KG,
HARTMANN SCHIFFAHRTS GMBH & CO.,
HARTMANN SHIPPING ASIA PTE LTD.,
FRASER SURREY DOCKS LP ET
PACIFIC RIM STEVEDORING LTD.**

défenderesses

TAXATION DES DÉPENS DU SHÉRIF – MOTIFS

Johanne Parent, officier taxateur

[1] Les demanderesses dans les dossiers respectifs des présentes affaires ont intenté des actions et effectué des saisies pour plusieurs réclamations en dommages-intérêts découlant, selon leurs allégations, de dommages causés à la cargaison du navire « MCP Altona » [l'*Altona*]. Des avis de *caveat*-mainlevée ont été déposés par d'autres réclamants. Des défenses, demandes reconventionnelles et mises en cause ont été déposées.

[2] HSH Nordbank AG [Nordbank], qui a déposé un *caveat* à l'égard de l'*Altona*, a présenté une requête en vue d'obtenir la vente judiciaire de ce navire. La preuve produite à l'appui indique que Nordbank finançait les dépenses nécessaires à l'exploitation de l'*Altona* depuis sa saisie et a donc demandé que ces dépenses aient priorité sur toutes les réclamations concurrentes.

[3] Par une ordonnance datée du 4 août 2011 [l'ordonnance de vente], la Cour a ordonné que l'*Altona* et son équipement, y compris ses soutes, lesquelles devaient être vendues séparément, comme il est précisé plus loin, soient vendus de gré à gré, dans leur état et à l'endroit présent.

[4] L'ordonnance de vente prévoyait ce qui suit :

[TRADUCTION]

2. [...] L'acquéreur du navire achètera et paiera simultanément, mais séparément le combustible de soute et le carburant diesel qui se trouvent à bord du navire. Un évaluateur de soutes indépendant, dont les services seront retenus par le shérif, déterminera les quantités de combustible de soute et de carburant diesel et en établira la valeur selon la valeur marchande au port de Vancouver (Colombie-Britannique) la veille de la vente.

3. Monsieur Nick Bailey de la société Howe Robinson & Company Ltd. (« Howe ») est nommé shérif suppléant de la Cour (le « shérif »). Le shérif recevra des frais de courtage correspondant à 1,75 % du prix de vente brut, notamment pour les services de courtage fournis par Howe ou par toute autre agence lors de la vente. Les frais de courtage précités visent notamment la prestation par le shérif des services suivants : communiquer avec les acquéreurs éventuels ou possibles, organiser l'inspection du navire, communiquer avec les propriétaires ou administrateurs du navire au sujet de la présence à bord d'acquéreurs potentiels, négocier le prix d'achat, s'occuper des dépôts et du solde du prix d'achat, donner des directives aux avocats et voir à la taxation des dépens. S'il survient une situation telle que le shérif estime de façon raisonnable qu'il a besoin de conseils juridiques indépendants, il peut avoir recours aux services d'un avocat, dont les honoraires feront partie des frais du shérif à prélever sur le produit de la vente. Si le shérif a des doutes quant aux éléments visés par les frais de courtage, il peut présenter une requête à bref préavis à la Cour afin d'obtenir des directives à cet égard.

4. Le shérif peut et doit vendre le navire de gré à gré, en conformité avec la présente ordonnance et aux conditions stipulées dans la commission de vente, dont copie est jointe à l'**annexe « A »**. Le combustible de soute et le carburant diesel qui se trouvent à bord seront vendus séparément à l'acquéreur du navire, en fonction des quantités à bord du navire et la valeur marchande au port de Vancouver (Colombie-Britannique) établies par le shérif la veille de la vente, tel qu'il est indiqué au paragraphe 2 ci-dessus, et les frais payés pour établir les quantités et les valeurs font partie des frais du shérif à prélever sur le produit de la vente.

5. Le shérif est tenu de promouvoir la vente du navire et de rechercher des acquéreurs éventuels; à ces fins, il peut avoir

recours aux services de sa propre entreprise. Le shérif informe l'avocat de la banque de toute offre d'achat du navire. L'avocat de la banque achemine immédiatement cette information aux avocats des autres parties.

6. Le capitaine et l'équipage du navire, le propriétaire et le gestionnaire du navire, et le syndic de faillite du propriétaire du navire sont tenus de remettre au shérif des copies des documents suivants qu'ils ont en leur possession ou sous leur garde : les plans d'ensemble du navire, les plans de capacité du navire, les documents techniques portant sur les machines principales et auxiliaires du navire et les certificats des sociétés de classification, de même que tout autre document relatif au navire que pourra demander le shérif. Les coûts de copie de ces documents sont des frais du shérif à prélever sur le produit de la vente. Lesdites personnes sont également tenues de permettre et de ne pas empêcher l'accès au navire et à ces documents à tout courtier maritime, évaluateur, expert maritime ou acquéreur éventuel, ou à toute autre personne qui inspecte le navire ou en évalue la valeur, ou le présente à des acquéreurs éventuels, avec la permission de la banque ou du shérif ou pour leur compte, ainsi qu'à leurs inspecteurs, experts ou mandataires, à toute heure et à tout jour de la semaine.

[5] Ensuite, aux paragraphes 7 à 9 inclusivement, des instructions sont données au shérif concernant les détails de l'annonce de la vente de l'*Altona* et la procédure de dépôt des réclamations sur le produit de la vente dans trois publications (*Lloyd's List*, *TradeWinds* et le *Vancouver Sun*), les diverses étapes de la réalisation de la vente sont fixées et il est indiqué que les dépôts sont retournés si la vente ne peut être conclue.

[6] L'ordonnance de vente prévoit ensuite :

[TRADUCTION]

10. Si la Cour approuve la vente du navire, le shérif signe un acte de vente transférant à l'acquéreur la propriété du navire de la même façon et dans la même mesure que s'il en était le propriétaire enregistré, mais libre de toute charge ou sûreté prévue par le droit maritime canadien. Le shérif peut de même transférer la propriété des soutes, du combustible et du carburant à bord du

navire par un acte de vente. Le shérif peut remettre l'acte de vente ou les actes de vente à l'acquéreur en les remettant au mandataire désigné de celui-ci à Vancouver (Colombie-Britannique).

11. L'acquéreur acquiert la possession et le titre du navire, notamment les soutes, le combustible et le carburant, et le risque en découlant, au moment où le shérif remet ou fait remettre l'acte de vente signé à l'acquéreur ou à son mandataire désigné au Canada.

12. Les frais raisonnables payés par le shérif, ou par la banque ou pour le compte de celle-ci, entre le 3 août 2011 et la date de la vente, pour annoncer la vente, les frais d'agence et d'assurance, et tous les autres frais, coûts, commissions et débours — pour l'amarrage, la sécurité, les copies de plans, les photographies, les services de messagerie, les rapports d'expert, l'évaluation, et ainsi de suite — nécessaires pour mettre en œuvre la présente ordonnance ou la commission de vente ou inhérents à l'un d'eux, ou pour assurer la garde, la sécurité et l'entretien du navire, constituent des frais du shérif à prélever en priorité sur le produit de la vente immédiatement après leur taxation par un officier taxateur. Nonobstant les paragraphes 490(5) et 490(6) des Règles des Cours fédérales, le shérif remettra ses comptes directement à l'officier taxateur, qui les examinera sans délai et signera un certificat accordant le montant réclamé ou le montant inférieur qu'il estime justifié, après quoi le montant indiqué au certificat sera prélevé sur le produit de la vente et versé au shérif ou versé selon ses directives.

13. Alexander Holburn Beaudin & Lang LLP détiendra le produit de la vente du navire, des soutes, du combustible et du carburant qui lui aura été directement versé en fiducie en dollars américains dans un compte en fiducie en dollars américains portant intérêt. Les montants dans ce compte seront réputés à toutes fins être consignés à la Cour au bénéfice de toutes les créances réelles à l'encontre du navire; ces montants ne seront déboursés que conformément aux ordonnances ultérieures de la Cour.

Les paragraphes 14 à 17 inclusivement de l'ordonnance de vente énoncent d'autres conditions habituelles, concernant les contre-interrogatoires sur les affidavits de réclamation, la mise en délibéré par la Cour de toutes les questions relatives à l'ordonnance de vente et aux créances

réelles, et la priorité à l'égard du produit de la vente accordée à Nordbank pour toutes les réclamations autres que celles du shérif.

[7] Dans une requête présentée le 14 octobre 2011, Nordbank a demandé l'approbation de la vente à PT Meratus Line [Meratus] au prix de 4,8 millions de dollars américains, plus la valeur du carburant de soute et des autres combustibles, comme le précise l'ordonnance de vente. Les documents à l'appui décrivent les efforts menés par le shérif à l'échelle mondiale pour vendre l'*Altona* dans un marché en déclin et indiquent que Nordbank a supporté tous les coûts d'entretien du navire et les coûts associés à l'équipage, mais qu'il ne continuera pas à le faire. Le 19 octobre 2011, compte tenu du fait qu'aucune partie ne s'opposait à la vente, la Cour a rendu l'ordonnance demandée et levé tous les *caveat*.

[8] Dans une lettre datée du 26 octobre 2011, l'avocat de Nordbank a indiqué que Meratus avait besoin d'une prorogation de délai jusqu'au 15 novembre 2011 pour la signature de l'acte de vente par le shérif et la remise du navire en raison de certaines étapes obligatoires associées au transfert direct de l'*Altona* à une nouvelle filiale indonésienne, Pt. Mitrarejeki Investa. L'avocat a demandé instamment l'approbation de ce délai supplémentaire étant donné que 4,8 millions de dollars américains (le prix de vente du navire) et 277 970 dollars américains (une avance sur le prix anticipé du carburant et du combustible) avaient été versés en fiducie et que Pt. Mitrarejeki Investa avait accepté d'assumer toutes les dépenses du navire à compter de minuit le 28 octobre 2011. L'avocat de Nordbank a par la suite informé le greffé que les arrangements proposés avaient été peaufinés, lesquels prévoyaient notamment comme date limite de clôture le

14 novembre 2011. L'ordonnance de la Cour datée du 28 octobre 2011 a donné effet à ces arrangements.

[9] Dans une lettre datée du 9 novembre 2011, l'avocat de Pt. Mitrarejeki Investa a demandé à la Cour, laquelle a accepté, une prorogation du délai jusqu'au 18 novembre 2011 pour le parachèvement de la vente, en raison de certaines étapes supplémentaires et obligatoires associées au transfert du pavillon.

[10] Une copie du mémoire de frais du shérif, où sont présentées la commission gagnée lors de la vente, des copies des factures relatives aux débours effectués par le shérif et en son nom par Nordbank ainsi que des dépenses liées à la vente engagées par l'entreprise du shérif ou au nom de son entreprise, se trouve dans l'affidavit de Nicholas Bailey, courtier maritime chez Howe Robinson & Co. Ltd et shérif intérimaire en l'espèce, signifié le 9 décembre 2011 et déposé à la Cour le 13 décembre 2011.

[11] La directive suivante a été communiquée à toutes les parties le 13 décembre 2011 :

[TRADUCTION]

L'officier taxateur principal, Charles E. Stinson (l'OTP), après avoir examiné le mémoire de frais du shérif produit conformément au paragraphe 12 de l'ordonnance de vente datée du 4 août 2011 et après avoir été informé par le greffe, à la suite d'une conférence convoquée aujourd'hui par la Cour, qu'au moins un créancier s'opposera à un article du mémoire de frais, soit les frais d'exploitation du navire, a donné à tout créancier ayant l'intention de s'opposer à un article du mémoire de frais la directive d'identifier nommément l'article ou les articles dans une lettre envoyée au greffe au plus tard le 20 décembre 2011, dont copie doit être transmise à toutes les autres parties intéressées. Pour plus de clarté, l'OTP note qu'il n'est pas nécessaire que des observations écrites accompagnent ladite lettre, car l'OTP fixera

un calendrier après le 20 décembre pour l'échange des observations concernant les articles en litige. Toutefois, dans l'intérêt de la célérité voulue dont fait état le paragraphe 12 de l'ordonnance de vente, l'OTP produira après le 20 décembre, dans les meilleurs délais possibles, sans accepter d'autres documents des parties, un certificat de taxation portant sur tous les articles des dépens qui ne sont pas contestés.

[12] À la suite de la communication de cette directive et de la réception des observations complémentaires des parties, une autre directive, rédigée comme suit, a été communiquée le 22 décembre 2011 :

[TRADUCTION]

L'officier taxateur principal, ayant pris acte que tous les avocats sauf celui de Cameco Corporation ont confirmé par correspondance que leurs clients respectifs ne prenaient pas position au sujet du mémoire de frais du shérif, et ayant également pris acte que Cameco Corporation avait l'intention de faire valoir une opposition à l'égard de certains éléments du mémoire de frais du shérif, a convoqué une téléconférence le 21 décembre 2011 avec l'avocat de Cameco Corporation et l'avocat de HSH Nordbank AG, téléconférence au cours de laquelle il a été confirmé que Cameco Corporation fait valoir une opposition à l'égard de la pièce n° I au montant de 341 564,08 €, mais qu'elle n'a aucune autre opposition à l'encontre du mémoire de frais du shérif. Après avoir entendu les observations respectives des parties quant à une approche permettant de régler les problèmes associés à la pièce n° I, l'OTP a donné à l'avocat de HSH Nordbank AG la directive de préparer, de signifier uniquement à Cameco Corporation et de déposer, d'ici le 28 décembre 2011, une version de la pièce I avec pages numérotées et tout autre moyen nécessaire de faciliter le renvoi aux 87 sous-articles de ses huit factures, afin d'isoler si possible les montants précis contestés ou non contestés. L'OTP a de plus donné à Cameco Corporation et à HSH Nordbank AG la directive de se signifier à l'autre partie des documents uniquement aux fins de l'évaluation des frais du shérif. L'OTP fera toutefois parvenir à tous les avocats toute décision ou directive découlant de la taxation des frais du shérif.

[13] Le même jour, après qu'il eut été demandé aux parties de discuter de la forme d'un certificat de taxation et qu'elles eurent déposé un tel certificat, l'officier taxateur principal a produit le certificat de taxation des dépens du shérif :

[TRADUCTION]

JE CERTIFIE PAR LES PRÉSENTES, à la suite d'une téléconférence tenue le 21 décembre 2011 et comme personne ne s'y oppose, que du produit de la vente du « MCP Altona » détenu en devises américaines conformément à l'ordonnance du 4 août 2011 (le produit), la somme de 88 749,64 \$US (ou son équivalent en dollars canadiens à la date du versement) sera versée au shérif.

JE CERTIFIE ÉGALEMENT PAR LES PRÉSENTES que du produit, la somme de 7 309,84 \$CAN (ou son équivalent en dollars américains à la date du versement) et la somme de 14 339,26 € (ou son équivalent en dollars canadiens à la date du versement) seront versées à HSH Nordbank AG.

[14] À la lumière de la directive de l'officier taxateur principal datée du 22 décembre 2011, l'avocat de Nordbank a signifié et déposé une version paginée de la pièce I le même jour. Par lettre datée du même jour, l'avocat de Cameco Corporation [Cameco] a fait part au greffe de la Cour et à l'avocat de la partie adverse des factures toujours en litige. L'avocat de Nordbank a produit, le 21 février 2012, une lettre ainsi que deux annexes : l'annexe « A », qui présente les factures non contestées par Cameco, et l'annexe « B », qui présente les articles que le shérif et Nordbank ne réclameront pas au titre des frais du shérif, car ils acceptent qu'ils ne sont pas recouvrables. Un cahier des factures contestées de Hartmann Schiffahrts GmbH & Co. [cahier des factures contestées], contenant les autres factures contestées, a également été déposé le 21 février 2012 pour faciliter la consultation.

[15] En conséquence, le 23 février 2012, l'officier taxateur principal a produit le certificat de taxation des dépens du shérif qui suit :

[TRADUCTION]

JE CERTIFIE PAR LES PRÉSENTES, comme suite à la lettre datée du 21 février 2012 dans laquelle l'avocat de HSH Nordbank AG confirme une entente intervenue entre le shérif, Cameco Corporation et HSH Nordbank AG, et en l'absence d'oppositions, que, des produits de la vente du « MCP Altona » détenus en devises américaines conformément à l'ordonnance du 4 août 2011 (le produit), la somme de 19 646,85 \$CAN (ou son équivalent en dollars américains à la date du versement), la somme de 145 896,41 \$US (ou son équivalent en dollars canadiens à la date du versement) et la somme de 8 121,78 € (ou son équivalent en dollars canadiens à la date du versement) seront versées à HSH Nordbank AG.

[16] La délivrance de ces certificats de taxation a permis le paiement immédiat, sur les produits de la vente de l'*Altona*, des éléments non contestés, soit les pièces A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, M et certains articles de la pièce I du mémoire de frais du shérif.

[17] Par la suite, l'avocat de Nordbank a déposé l'affidavit de Joerg Schelp, premier vice-président de l'unité de restructuration de Nordbank, souscrit le 7 mars 2012 [l'affidavit de mars]. Cet affidavit donne le détail des factures figurant dans le cahier des factures contestées et confirme la liste des factures considérées d'un commun accord comme non recouvrables au titre des frais du shérif, en les éliminant du même coup de la liste des factures contestées. À la demande de l'avocat de Nordbank, une conférence téléphonique a été organisée entre l'officier taxateur principal et les avocats de Cameco et de Nordbank, afin de discuter des étapes suivantes. Comme suite à cette conférence téléphonique tenue le 28 mars 2012, l'officier taxateur principal a fixé des échéances pour la signification par Cameco d'un interrogatoire écrit et l'envoi par Nordbank des réponses à cet interrogatoire. Un autre affidavit de Joerg Schelp, souscrit le 29 mai 2012 [l'affidavit de mai], comprenant les réponses de Martin Escherhaus, gestionnaire de Hartmann Schiffahrts GmbH & Co. [Hartmann] aux questions 1 à 185 de l'interrogatoire écrit, a

été signifié et déposé. Une téléconférence tenue le 31 mai 2012 a ensuite permis aux parties d'adopter un calendrier comprenant des échéances pour la signification et le dépôt de leurs observations concernant les frais du shérif.

[18] Je souligne qu'au cours du processus de taxation, en particulier dans les observations écrites des parties et la liste des factures toujours en litige qui se trouvent dans l'affidavit de Patsy Chan souscrit le 4 juillet 2012, certains articles réclamés à la pièce I ont été soit non contestés, soit retirés. Les articles non contestés se trouvent dans le cahier des factures contestées aux pages 18 (359,71 \$US), 40 (34,24 €), 42 (18,73 €), 47 à 52 (1 350,31 €), 114 (18 €), 115 (34,24 €), 171 (459,52 €), et aux pages 181 et 182 (68,48 €). Les articles retirés se trouvent aux pages 68 (780 €) et 186 (450 €). Compte tenu de ce qui précède, les sommes de 359,71 \$US et 1 983,52 € sont autorisées à titre de dépenses non contestées par Cameco.

[19] À ce stade, il convient selon moi de reproduire une portion de la lettre datée du 20 décembre 2011 reçue de l'avocat de Cameco [la lettre de décembre 2011]. Cette lettre jette un certain éclairage sur l'opposition de Cameco à l'égard de la pièce I, soit les débours à Hartmann pour les coûts d'exploitation du navire du 3 août au 28 octobre 2011. Dans cette lettre, Cameco écrit :

[TRADUCTION]

[...] Hartmann était l'exploitant du navire ou le gestionnaire du navire. Hartmann a omis de fournir des services au navire à son arrivée à Vancouver en janvier 2011 et après, quant à certains articles tels que le mouillage, le carburant, l'aconage, l'enlèvement de la cargaison et les réparations dans le cadre du processus de remise en état. Il est également allégué, dans le cadre du litige sous-jacent, que Hartmann a causé ou contribué à causer l'incident ou l'exacerbation des effets de l'incident. Hartmann a également omis de divulguer en temps utile les circonstances

financières sous-jacentes, notamment la faillite de la société propriétaire du navire. En conséquence, il serait inéquitable d'autoriser Hartmann à récupérer les dépenses qu'il affirme maintenant avoir engagées, alors qu'il a refusé d'engager ces dépenses, forçant ainsi Cameco à agir au nom de Hartman[n]. Dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de traiter la réclamation de Hartmann comme des frais du shérif légitimes en droit maritime, mais plutôt comme d'autres dépenses à l'égard desquelles il pourrait faire une réclamation à l'encontre de MS MCP ALTONA GmbH & Co. KG en personne ou dans le cadre général de l'audience portant sur l'établissement de l'ordre de priorité.

Deuxièmement, il n'y a aucune information sur la raison pour laquelle Hartmann a engagé ces dépenses. Les propriétaires du navire ont sollicité la protection des dispositions législatives sur la faillite le 14 février 2011. Hartmann ne fournissait pas de services au navire entre le 14 février 2011 et le 3 août 2011. Il serait inéquitable et injuste d'autoriser Hartmann à tenter de récupérer ces dépenses sous le couvert de débours du shérif en droit maritime.

[20] L'auteur de la lettre aborde également les détails de différentes factures et souligne que la nature, les raisons et la période pour lesquelles ces dépenses ont été engagées n'ont pas été justifiées à la satisfaction de Cameco. L'interrogatoire écrit concernant l'affidavit de Joerg Schelp souscrit le 7 mars 2012 a été déposé en réponse; il est inclus dans l'affidavit de mai. En outre, des observations écrites ont été signifiées et déposées par Nordbank et Cameco en vue d'être prises en considération dans le cadre du processus de taxation des dépens du shérif.

[21] Une première source de conflit entre Cameco et Nordbank concerne le rôle de Hartmann. L'avocat de Cameco souligne que [TRADUCTION] « Hartmann était l'exploitant du navire ou le gestionnaire du navire ». Dans ses observations écrites, l'avocat de Nordbank déclare que Hartmann était le gestionnaire technique du *MCP Altona* avant la saisie et qu'il a continué à jouer ce rôle pendant que le navire était sous saisie. Il affirme de plus que Hartmann a été

défrayée par Nordbank de toutes les dépenses réclamées à titre de frais du shérif par Nordbank, au moment où ces dépenses ont été engagées. À l'appui de ces allégations, il est signalé ceci au paragraphe 3 de l'affidavit de mai, en réponse aux questions contenues dans l'interrogatoire écrit : [TRADUCTION] « Même si la banque a accepté de financer la préservation, la garde et l'entretien du "MCP Altona" (le "navire") conformément à l'ordonnance du tribunal du 4 août 2011, la banque n'était pas le gestionnaire du navire; par conséquent, nous avons demandé l'assistance du gestionnaire technique du navire, Hartmann Schiffahrts GmbH. & Co. ("Hartmann") [...]. » Le contrat de gestion pertinent, qui porte la date du 15 février 2011, est joint à l'affidavit de mai en tant qu'appendice 54.

[22] Comme il est mentionné dans la lettre de décembre 2011 (segment reproduit au paragraphe 19 des présents motifs) et au paragraphe 6 des observations écrites de Cameco, il est affirmé que les [TRADUCTION] « dépenses en litige sont celles qui ont été engagées par Hartmann, gestionnaire et exploitant du navire ». Quoi qu'il en soit, leur remboursement [TRADUCTION] « ne doit pas être séparé de la réalité de la situation qui a donné lieu à la saisie du navire, à sa vente et aux réclamations relatives au fonds de ventes ». L'avocat de Cameco présente en outre un historique général de l'incident qui a donné lieu au litige que doit trancher la Cour fédérale; il souligne qu'il faut prendre en considération un contexte plus large et plus général pour établir les frais du shérif et soutient qu'il serait [TRADUCTION] « inéquitable et injuste » de favoriser Hartmann dans les circonstances.

[23] Bien que je comprenne que les deux parties se sont assurées que l'officier taxateur, pour sa taxation des frais du shérif, se verrait présenter le contexte général de l'affaire dont la Cour

fédérale est saisie, je suis d'avis que mon rôle dans la situation présente n'est pas de trancher les questions relatives au litige sous-jacent, mais bien de taxer les comptes du shérif en conformité avec le paragraphe 12 de l'ordonnance de vente du 4 août 2011, libellé comme suit :

[TRADUCTION]

Les frais raisonnables payés par le shérif, ou par la banque ou pour le compte de celle-ci, entre le 3 août 2011 et la date de la vente, pour annoncer la vente, les frais d'agence et d'assurance, et tous les autres frais, coûts, commissions et débours — pour l'amarrage, la sécurité, les copies de plans, les photographies, les services de messagerie, les rapports d'expert, l'évaluation, et ainsi de suite — nécessaires pour mettre en œuvre la présente ordonnance ou la commission de vente ou inhérents à l'un d'eux, ou pour assurer la garde, la sécurité et l'entretien du navire, constituent des frais du shérif à prélever en priorité sur le produit de la vente immédiatement après leur taxation par un officier taxateur.

Je considère que les arguments soulevés dans les observations écrites de Cameco, aux paragraphes de la rubrique « *The underlying facts and equities* », ont principalement trait aux questions dont est actuellement saisie la Cour fédérale. À titre d'officier taxateur, je n'ai pas compétence pour trancher ces questions.

[24] L'avocat de Cameco souligne de plus dans ses observations que le but fondamental des frais du shérif est la préservation du navire [TRADUCTION] « afin d'éviter que sa valeur baisse ou qu'il devienne un "bien qui se détériore" dans l'attente de la vente [...] Cette situation est différente du traitement du navire comme source normale de revenus dans le cadre normal des activités commerciales ». En conséquence, il est allégué que le navire n'aurait ni pu ni dû être exploité comme dans le cadre de son service commercial normal et que, pendant le processus de vente, [TRADUCTION] « le shérif ou ceux qui cherchent à obtenir des frais du shérif ont le devoir de restreindre les dépenses à celles qui sont nécessaires à la préservation et à la garde du navire

ou qui visent à rendre sa vente possible ». De l'avis de Cameco, Hartmann et Nordbank ont tiré un avantage indu des efforts de Cameco et Hartmann [TRADUCTION] « ne devrait pas être autorisé à en tirer profit en recevant de l'argent décrit comme "des frais du shérif" ».

[25] En réponse, l'avocat de Nordbank déclare que [TRADUCTION] « lorsque l'ordonnance de vente a été rendue, la banque payait déjà à Hartmann les frais relatifs à la garde, à la sécurité et à l'entretien [les frais GSE] du navire depuis plusieurs mois ». Il ajoute que l'avance de fonds en attendant la vente du navire et le statut de priorité quant au recouvrement des sommes avancées par l'une ou l'autre des parties ont déjà fait l'objet d'une argumentation devant la Cour et que le résultat de ce débat se trouve au paragraphe 12 de l'ordonnance de vente. Compte tenu du fait qu'il n'a pas été fait appel de cette décision, les questions dont traite l'ordonnance de la Cour ne devraient pas être examinées par l'officier taxateur. L'avocat de Nordbank affirme de plus que l'ordonnance de vente [TRADUCTION] « prévoit que les dépenses des officiers et de l'équipage et les frais de GSE du navire versés par la banque sont des frais du shérif », alors que Cameco avance que seuls les coûts de préservation sont recouvrables.

[26] En réponse, l'avocat de Cameco déclare que les mots « raisonnables » et « nécessaires » qualifient les frais engagés par le shérif et [TRADUCTION] « non tous les coûts qui peuvent être engagés par le shérif ou financés par la banque, mais seulement ceux qui sont raisonnables et nécessaires pour le mandat du shérif, soit de vendre le navire au bénéfice de tous les créanciers ». Le shérif avait le mandat de protéger les intérêts de toutes les parties qui revendiquent des privilèges à l'endroit du navire et cela ne signifiait pas [TRADUCTION] « que le shérif devait déléguer la responsabilité de la préservation, de la garde et de l'entretien du navire sans aucune

question ni examen des coûts ». Le rôle de l'officier taxateur devrait consister à déterminer si les dépenses engagées par le shérif étaient raisonnables et nécessaires.

[27] À l'argument de Nordbank selon lequel le navire n'était pas à quai, mais à un mouillage éloigné à Indian Arm, et qu'il [TRADUCTION] « a fallu le déplacer deux fois pour accommoder les propriétaires de la cargaison (Cameco et Saxon Energy Services Inc.) » et que, selon l'affidavit de mai (question 22), il était prévu de le déplacer de nouveau, l'avocat de Cameco réplique que ces deux déplacements ont été effectués à ses frais afin [TRADUCTION] « d'accommoder le propriétaire du navire et ses gestionnaires (Hartmann), car ils avaient tous deux omis ou refusé de décharger la cargaison ou de s'occuper de la situation ». Il est également déclaré que [TRADUCTION] « les observations de la banque ne tiennent pas compte du fait que n'eussent été les efforts de Cameco, le navire ferait toujours l'objet d'une ordonnance d'immobilisation de Transports Canada et aurait perdu toute valeur en raison de la contamination radioactive ».

[28] La Cour fédérale est actuellement saisie de la question des droits sur le produit de la vente du navire. Je considère que mon rôle à titre d'officier taxateur consiste à déterminer le caractère raisonnable et nécessaire des dépenses décrites dans le mémoire de frais du shérif à la lumière de l'ordonnance de vente, et non de trancher les questions qui feront ultimement l'objet d'une décision de la Cour. Au paragraphe 12 de l'ordonnance de vente, la Cour mentionne :

[TRADUCTION]

Les frais raisonnables payés par le shérif, ou par la banque ou pour le compte de celle-ci, entre le 3 août 2011 et la date de la vente, pour annoncer la vente, les frais d'agence et d'assurance, et tous les autres frais, coûts, commissions et débours — pour l'amarrage, la sécurité, [...] et ainsi de suite — nécessaires pour mettre en œuvre la présente ordonnance ou la commission de vente ou inhérents à

l'un d'eux, ou pour assurer la garde, la sécurité et l'entretien du navire, constituent des frais du shérif [...].

[29] Les deux parties reconnaissent que navire a été déplacé à deux reprises alors qu'il était sous saisie. Bien que je comprenne l'argument de Cameco quant aux efforts mis en œuvre pour déplacer le navire, il n'en demeure pas moins que le navire a été déplacé alors qu'il était sous la garde du shérif et qu'il devait donc être à pied d'œuvre et prêt pour un tel déplacement. En ce qui a trait aux efforts déployés par Cameco pour faciliter ces déplacements, je m'attends à ce que ces coûts fassent partie intégrante du litige dont la Cour est saisie et non de la taxation des dépens du shérif. Je suis quelque peu préoccupée par les observations des parties quant à la nécessité de préserver le navire et d'empêcher sa détérioration afin qu'il soit dans le meilleur état possible pour la vente. Ce que je comprends de l'essence du différend opposant Cameco et Nordbank qui m'est soumis, c'est qu'il porte non pas sur le bien-fondé de l'idée d'entretenir le navire et d'empêcher sa détérioration pour s'assurer de conserver son attrait pour les acquéreurs potentiels, mais bien sur la mesure dans laquelle il fallait engager des dépenses pour arriver à ce résultat. Est également en litige la question de savoir si les besoins liés à la préservation du navire et à son équipage au cours de la période de vente exigeaient le maintien du navire dans un état ou un niveau maximal de préparation opérationnelle.

[30] Compte tenu de ce qui précède, je vais maintenant procéder à l'examen des factures contenues dans la pièce I qui demeurent en litige, en citant chaque réclamation selon le nom de la demanderesse et le numéro de page du cahier des factures contestées.

Hartmann Schiffahrts GmbH & Co. (pages 54, 70 et 138 du cahier des factures contestées)

[31] Dans l'affidavit de mars, il est souligné, au paragraphe v), que ces charges font partie des frais de gestion prévus dans le contrat de gestion de Hartmann pour les services de comptabilité, de téléphone, de télex, de courriel et de TI qu'elle a fournis ainsi que pour l'entreposage des pièces de rechange et de l'équipement. Dans ses observations, Nordbank précise en outre que les frais de courtage versés à Hartmann à titre de frais de communication ont trait aux services fournis depuis le bureau de Hartmann en Allemagne et que les autres charges ont trait aux systèmes de communication du navire. En réponse au dépôt des réclamations relatives aux factures des pages 54, 70 et 138, l'avocat de Cameco soutient que ces réclamations n'expliquent pas de façon satisfaisante les charges et la question de savoir si les services fournis étaient nécessaires à la préservation et à la garde du navire, alléguant que certaines dépenses sont dédoublées et inutiles.

[32] Ont été déposées en preuve à ce sujet les questions 150 à 159 de l'interrogatoire écrit se trouvant à l'annexe A de l'affidavit de mai, ainsi que les factures aux pages 54, 70 et 138 du cahier des factures contestées, lesquelles ont trait aux services de gestion pour les mois de septembre (page 54), août (page 70) et octobre (page 138), aux termes du contrat de gestion intervenu entre MCP Altona GmbH & Co. et Hartmann Schiffahrts GmbH & Co., reproduit à l'annexe 54 de l'affidavit de mai. Il est indiqué au paragraphe 12 de l'ordonnance de vente que les frais raisonnables payés par le shérif, ou par la banque ou pour le compte de celle-ci, entre le 3 août 2011 et la date de la vente, pour annoncer la vente, les frais d'agence [...] nécessaires [...] pour assurer la garde, la sécurité et l'entretien du navire, constituent des frais du shérif. Selon ce qui m'a été présenté au paragraphe 3 de l'affidavit de mai, Nordbank, qui n'est pas un

gestionnaire de navires, avait besoin de l'assistance de Hartmann pour gérer le navire afin d'en assurer la préservation, la garde et l'entretien. Je ne suis pas en position de mettre en doute cette déclaration, car personne ne m'a présenté de preuve que ces services n'étaient pas nécessaires. On ne m'a présenté non plus ni preuve précise ni indication que les sommes réclamées n'étaient pas raisonnables et, compte tenu du fait qu'il n'y a pas eu de contre-interrogatoire sur l'interrogatoire écrit annexé à l'affidavit de mai, les dépenses relatives aux services de comptabilité, de téléphone, de télex, de courriel et de TI ainsi que pour l'entreposage des pièces de rechange et de l'équipement citées dans les factures semblent toutes être raisonnables et avoir été engagées au cours de la période visée par l'ordonnance de vente, ces sommes sont accordées en entier.

Hartmann Schiffahrts GmbH & Co. (page 154 du cahier des factures contestées et pièce A de l'affidavit de Patsy Chan souscrit le 4 juillet 2012)

[33] Le montant de ces factures de Hartmann est réclamé à titre de frais de gestion du 1^{er} avril au 30 septembre 2011 – facture datée du 18 octobre 2011 (page 154) et du 1^{er} octobre 2011 au 18 novembre 2011 – facture datée du 22 décembre 2011 (pièce A). Selon l'affidavit de mars, ces dépenses ont été nécessaires pour couvrir les frais GSE du navire relatifs à l'entretien des soutes, au traitement des officiers et de l'équipage, aux services comptables, aux achats destinés au navire, à l'organisation des communications et des TI, aux mesures visant l'entretien du navire, à l'obtention des certificats nécessaires et à l'organisation de l'analyse des soutes et des visites de classification conformément au contrat de service. Il est de plus allégué dans l'affidavit de mars que la somme réclamée dans la facture datée du 18 octobre 2011 devrait être de 11 800 €, et non de 36 600 €, pour couvrir la période allant du 3 août 2011 au 30 septembre 2011, soit 59 jours à

200 € par jour. En réponse, l'avocat de Cameco soutient qu'aucune explication véritable n'a été donnée pour justifier une dépense de 200 € par jour ou sa nécessité des frais GSE du navire, abstraction faite du contrat de gestion. L'avocat de Nordbank soutient dans sa réplique que la banque ne pouvait pas gérer le navire et qu'elle a donc dû embaucher un gestionnaire technique. Il est de plus affirmé qu'une charge de 200 € par jour est très raisonnable.

[34] Nordbank, comme il a été clairement indiqué, n'est pas une société de gestion de navires et, comme le fait valoir son avocat, ou ne m'a soumis aucune preuve qu'un autre gestionnaire technique aurait pu exécuter les travaux nécessaires à moindre coût. Le contrat de gestion qui m'a été soumis n'a pas été contesté, et je n'ai reçu aucune preuve qui me permette de comparer des services semblables pour m'aider à évaluer le caractère raisonnable des dépenses réclamées. Je suis donc convaincue que les services fournis par Hartmann étaient des charges raisonnables et nécessaires eu égard aux frais GSE du navire. En conséquence, la réclamation présentée à la page 154 est accordée, soit 59 jours à 200 € par jour, pour un sous-total de 11 800 €. En ce qui a trait à la facture présentée à la pièce A, il est déclaré dans l'affidavit de Patsy Chan que [TRADUCTION] « Hartmann a continué de facturer ses services à la banque du 1^{er} octobre 2011 jusqu'à ce que la livraison du navire soit complétée ». En conséquence, cette réclamation est accordée pour la somme de 5 600 €, compte tenu de la période couverte par l'ordonnance de vente, soit 28 jours, du 1^{er} octobre au 28 octobre 2011, à raison de 200 € par jour.

Groupe électrosuppresseur d'air (page 10 du cahier des factures contestées)

[35] Au paragraphe 5b) de l'affidavit de mars, il est écrit : [TRADUCTION] « cette facture a trait au transport du compresseur d'air de remplacement servant à démarrer le moteur auxiliaire, qui a

été expédié de Chine le 29 juillet 2011 et est arrivé à bord du navire quelques jours plus tard. Le compresseur de remplacement a été exigé par l'expert Germanischer Lloyd ("GL") afin de maintenir le moteur auxiliaire en état de marche et le navire en état de navigabilité ».

[36] En réponse, l'avocat de Cameco déclare que la pièce a été commandée le 23 juin 2011 et facturée le 29 juillet 2011, avant la période visée par l'ordonnance de vente. En réplique, l'avocat de Nordbank ne conteste pas la date à laquelle la pièce a été commandée, mais affirme que la pièce a été livrée au navire le 13 août 2011. Citant l'interrogatoire écrit figurant dans l'affidavit de mai, l'avocat de Nordbank soutient que le compresseur d'air était [TRADUCTION] « nécessaire à la révision régulière de l'équipement dans le cadre de l'entretien normal » et qu'il était nécessaire pour démarrer le moteur auxiliaire afin de fournir de l'électricité au navire quand celui-ci était ancré. Il ajoute que les pièces ont été facturées à la banque par Hartmann le 20 septembre 2011 et constituent pour la banque une dépense visée par les frais GSE du navire.

[37] J'ai lu dans l'interrogatoire écrit qui figure dans l'affidavit de mai que le moteur auxiliaire était opérationnel jusqu'à son remplacement et qu'il n'y avait [TRADUCTION] « aucune exigence de catégorie » en ce qui concerne le remplacement du compresseur d'air. Malgré l'importance de cette pièce d'équipement pour le bon fonctionnement du navire, il est question dans l'ordonnance de vente des frais payés par [TRADUCTION] « le shérif, ou par la banque ou pour le compte de celle-ci, entre le 3 août 2011 [...] pour l'entretien du navire [...] ». La facture de Weijia Marine Engineering Co. Ltd. figurant à la page 10 indique que le service fourni a été commandé le 28 juillet 2011, tandis que la facture est datée du 29 juillet 2011. Compte tenu du

fait que cette dépense a été engagée par Hartmann au nom de Nordbank avant la période couverte par l'ordonnance de vente, le montant réclamé n'est pas accordé.

Pièces du moteur auxiliaire (page 19 du cahier des factures contestées)

[38] Selon le paragraphe 5f) de l'affidavit de mars, [TRADUCTION] « ces pièces sont nécessaires à la réparation du moteur auxiliaire [...] nécessaire à l'exploitation du navire ». En réponse, l'avocat de Cameco fait valoir que ces pièces n'étaient pas essentielles au titre des frais GSE du navire au cours de la période pendant laquelle il a été sous saisie, car le [TRADUCTION] « navire était en mesure de s'en passer jusqu'après la vente ». Il est de plus affirmé que les pièces ont été livrées au navire le 13 novembre 2011, alors que celui-ci a été vendu le 28 octobre 2011, soit après le délai prévu dans l'ordonnance de vente. En réplique, l'avocat de Nordbank soutient que les pièces ont été commandées le 5 août 2011, puis facturées à Hartmann le 6 août 2011 et à Nordbank le 20 septembre 2011. De l'avis de Nordbank, même si la livraison des pièces a été retardée, les coûts ont été engagés au cours de la période couverte par l'ordonnance de vente.

[39] Les paragraphes 41, 42 et 43 de l'interrogatoire écrit, cités dans l'affidavit de mai, précisent que ces pièces devaient être remplacées parce qu'elles avaient cessé d'être opérationnelles en juillet 2011 et qu'elles étaient nécessaires pour conserver les générateurs en état de marche. Dans l'ordonnance de vente, il est question des frais payés par [TRADUCTION] « le shérif, ou par la banque ou pour le compte de celle-ci, entre le 3 août 2011 [...] pour l'entretien du navire ». Compte tenu de la preuve qui m'a été soumise, je considère que cette pièce était nécessaire pour l'entretien du navire. Dans la facture de Weijia Marine

Engineering Co. Ltd. (page 19 du cahier des factures contestées), je note que la commande des pièces a été faite le 5 août 2011 et qu'elles ont été facturées le 6 août 2011. Je considère que cette dépense a été à mon avis engagée par Hartmann au nom de Nordbank au cours de la période couverte par l'ordonnance de vente; le montant réclamé est donc accordé.

Fournitures (pages 31 à 35 du cahier des factures contestées)

[40] Au paragraphe 5j) de l'affidavit de mars, il est écrit : [TRADUCTION] « cette facture couvre l'achat des produits chimiques et fournitures nécessaires à l'exploitation du navire, y compris le traitement de l'eau potable, les produits chimiques antisalissures, le détergent pour les mains, etc. ». Aux paragraphes 66 à 68 de l'interrogatoire écrit, cités dans l'affidavit de mai, il est mentionné que 2 × 25 litres de Bioguard, 2 × 25 litres d'Autotreat et 4 × 5 litres de détergent naturel pour les mains ont été livrés à bord du navire en août 2011.

[41] Citant les quantités et les taux indiqués dans la facture de Wilhelmsen Ships Services, l'avocat de Cameco s'oppose à cette dépense; il soutient qu'aucune explication satisfaisante n'a été donnée quant à la [TRADUCTION] « grande quantité de matériel consommable » commandée ainsi qu'aux disparités entre les quantités facturées et les quantités livrées. En réplique finale, l'avocat de Nordbank explique en détail les acronymes utilisés dans la facture et renvoie à l'explication donnée dans l'affidavit.

[42] À la lecture des affidavits et des arguments des parties, ce que je comprends de la façon dont ces produits sont vendus m'amène à accepter les arguments présentés par l'avocat de Nordbank, lesquels sont bien étayés par les affidavits. La nécessité d'acheter ces fournitures et la

période au cours de laquelle elles ont été achetées ne sont pas en litige, et je considère que les articles qui ont été achetés étaient requis et nécessaires. Le montant réclamé est intégralement accordé.

Braitsch (pages 36 à 39 du cahier des factures contestées)

[43] En ce qui concerne la réclamation relative aux frais de dédouanement des pièces du turbocompresseur, l'avocat de Cameco répond qu'aucune explication n'a été donnée quant à la nécessité de cette dépense au titre des frais GSE du navire. Ce sont là les seuls arguments qui m'ont été présentés sur cette question. Les seuls éléments de preuve à cet égard se trouvent dans la facture qui figure aux pages 36 à 39 du cahier des factures contestées.

[44] Malgré la facture d'un montant total de 311,14 € envoyée à Hartmann « MCP Altona » le 19 août 2011, je ne vois pas en quoi, sans autre explication, cette dépense était nécessaire au titre des frais GSE du navire selon les paramètres de l'ordonnance de vente. Cela étant, le montant de cette réclamation n'est pas accordé.

Frais de dédouanement (page 46 du cahier des factures contestées)

[45] Au paragraphe 5n) de l'affidavit de mars, il est écrit que cette facture porte sur le [TRADUCTION] « dédouanement des pièces de rechange du compresseur d'air démarreur du moteur auxiliaire, qui ont été expédiées de Brême, en Allemagne, à Vancouver ». L'avocat de Nordbank soutient que cette dépense a été engagée au cours de la période prévue dans l'ordonnance de vente. En réponse, l'avocat de Cameco affirme que cette facture a trait aux pièces dont le coût du transport a été réclamé à la page 10 du cahier des factures contestées.

Comme ces pièces ont été commandées avant la période visée par l'ordonnance de vente, les frais relatifs à leur dédouanement ne devraient pas être recouvrables.

[46] Compte tenu de ma conclusion concernant la réclamation de la page 10 du cahier des factures contestées, conclusion énoncée au paragraphe 37 des présents motifs, le montant réclamé au titre des frais de dédouanement n'est pas accordé.

United Maritime Suppliers (pages 55 à 57 du cahier des factures contestées)

[47] En réponse à la facture produite par United Maritime Suppliers, l'avocat de Cameco soutient qu'elle couvre la période du 15 janvier au 15 septembre 2011 et que la période de l'ordonnance de vente ne couvre qu'une fraction de cette durée. Il ajoute qu'aucune explication n'a été donnée concernant à qui cette somme a été versée ou à quel moment ces dépenses ont été engagées. De plus, les frais de location des téléphones mobiles semblent faire double emploi avec d'autres frais de téléphones satellitaires et cellulaires, tandis que des frais de représentation sont réclamés pour la deuxième fois sans autre explication.

[48] En réponse, l'avocat de Nordbank soutient que, sur le montant total de 63 047,93 \$CAN figurant à l'état de compte produit par United Maritime Suppliers de Vancouver, seule une somme de 11 534,20 \$CAN est réclamée pour couvrir les dépenses engagées après le 3 août 2011. Il fait également valoir que la location des téléphones mobiles localement (à Vancouver) a permis de réduire les frais de correspondance avec les autorités, les courtiers et les fournisseurs. Quant aux frais de représentation réclamés, il indique qu'ils ont trait au dédouanement du navire par l'agent local de Vancouver.

[49] Les paragraphes 86 à 99 de l'interrogatoire écrit, cités à l'affidavit de mai, décrivent en détail bon nombre des dépenses qui se trouvent dans l'état de compte produit par United Maritime Suppliers et précisent que la somme de 11 534,20 \$CAN a été versée pour les dépenses engagées au cours de la période allant du 3 août au 28 octobre 2011. Il est déclaré que la location de téléphones mobiles à Vancouver était nécessaire pour réduire les coûts, car les tarifs de correspondance locale sont moins élevés sur les téléphones mobiles locaux. Les frais de représentation de 3 000 \$CAN mentionnés dans l'état de compte en tant que [TRADUCTION] « dépenses diverses » ont trait au dédouanement du navire et plus particulièrement aux activités de l'agence pour le compte du navire. Dans une réponse supplémentaire, on fait valoir qu'aucun contrat n'a été signé entre Hartmann et l'agent Compass Marine, car ce serait là une pratique inhabituelle.

[50] Malgré l'argument avancé par l'avocat de Cameco, je trouve les explications contenues dans l'affidavit de M. Schelp très convaincantes en tant que preuve que les dépenses engagées étaient liées à la garde, à la sécurité et à l'entretien du navire et que les frais de représentation sont visés par le paragraphe 12 de l'ordonnance de vente. Compte tenu du rajustement effectué au montant initialement réclamé, une somme de 11 534,20 \$CAN est accordée.

Cartes nautiques (pages 58 et 153 du cahier des factures contestées)

[51] Aux paragraphes 100 à 104 de l'interrogatoire écrit, cités dans l'affidavit de mai, il est déclaré que les cartes nautiques ont été commandées automatiquement conformément à un contrat avec ChartCo Service. Il est précisé qu'elles étaient nécessaires [TRADUCTION] « pour

tenir constamment à jour l'ensemble de cartes et publications nautiques, conformément aux bonnes pratiques de matelotage ».

[52] L'avocat de Cameco soutient que l'achat de cartes additionnelles ou nouvelles pour le navire, alors que celui-ci était sous saisie ou au mouillage, était inutile et qu'il n'y avait aucune raison de ne pas suspendre le contrat jusqu'au transfert du droit de propriété.

[53] À l'appui de ces réclamations, il est réitéré au paragraphe 5z) de l'affidavit de mars que le navire, pendant qu'il était au mouillage, a été déplacé deux fois et aurait pu l'être de nouveau. En conséquence, je considère que les frais de maintien du système de cartes électroniques de navigation du navire étaient nécessaires. Conformément aux observations de Nordbank, afin de prendre en compte la période couverte par l'ordonnance de vente et les factures fournies, la somme allouée pour la facture de Seekarte à la page 58 est réduite à 565,24 € et le montant de la facture figurant à la page 153 est réduit à 262,72 €.

Analyse des soutes (pages 65 et 66 du cahier des factures contestées)

[54] Aux paragraphes 109 à 114 de l'interrogatoire écrit annexé à l'affidavit de mai, il est précisé que la facture relative aux frais d'analyse des soutes couvre le troisième trimestre de 2011, soit les mois de juillet, août et septembre. En conséquence, le tiers de la somme réclamée initialement ne correspond pas à la période couverte par l'ordonnance de vente. Il est de plus indiqué qu'il [TRADUCTION] « est de bonne pratique normale de vérifier régulièrement la qualité des soutes d'un navire. Sans des soutes adéquates, le navire ne peut pas se livrer à du

commerce; autrement dit, le navire s'expose à des problèmes majeurs s'il y a écoulement des soutes de qualité médiocre dans le moteur principal ».

[55] En réponse, l'avocat de Cameco soutient que le navire était au mouillage et qu'aucune explication n'est donnée concernant la nécessité de procéder à une analyse des soutes ni du lien entre cette analyse et la garde et la préservation du navire.

[56] Je suis convaincue que cette dépense faisait partie de l'entretien régulier du navire, et la somme de 349,43 €, qui tient compte de la réduction mentionnée dans les observations de Nordbank, est accordée.

Droits d'immatriculation à titre de bâtiment affrété coque nue (pages 102 [République du Libéria], 139 [Allemagne] et 185 [Allemagne] du cahier des factures contestées)

[57] L'avocat de Nordbank soutient que le [TRADUCTION] « navire est un navire immatriculé en Allemagne qui a été affrété coque nue à une société libérienne ». Au paragraphe 5q) de l'affidavit de mars, il est écrit : [TRADUCTION] « il était essentiel de prolonger l'affrètement coque nue, faute de quoi l'immatriculation du navire, son inscription auprès du GL et son assurance n'auraient pas été en vigueur ». Au paragraphe 5w) du même affidavit, il est indiqué que le droit d'immatriculation allemand [TRADUCTION] « est la charge relative au maintien de l'immatriculation du navire en Allemagne à titre de bâtiment affrété coque nue, laquelle était nécessaire pour conserver la catégorie du navire et son assurance ». Au paragraphe 5ee) de l'affidavit de mars, il est écrit, à propos des droits réclamés à la page 185 : [TRADUCTION] « il

s'agit des droits d'immatriculation à titre de bâtiment affrété coque nue qui ont été engagés avant le 28 octobre 2011, mais n'ont été facturés par le registraire que le 1^{er} novembre 2011 ».

[58] Au paragraphe 160 de l'interrogatoire écrit, il est indiqué, à propos de l'immatriculation allemande, que [TRADUCTION] « le navire n'est pas affrété coque nue en Allemagne, il est affrété coque nue au Libéria, et cette facture indique le coût de l'autorisation donnée par les autorités allemandes d'affréter le navire coque nue et de battre le pavillon libérien ». Par ailleurs, au paragraphe 126 de l'interrogatoire écrit, cité à l'affidavit de mai, il est écrit : [TRADUCTION] « si Hartmann n'avait pas obtenu un prolongement de l'immatriculation à titre de bâtiment affrété coque nue, il aurait fallu inscrire de nouveau le navire au registre allemand initial, ce qui, compte tenu des exigences beaucoup plus exhaustives de ce registre, aurait occasionné une dépense additionnelle d'environ 200 000 € par an ».

[59] En réponse, l'avocat de Cameco affirme que ces dépenses ne se rapportent pas aux frais GSE du navire [TRADUCTION] « pendant qu'il était sous saisie et en attente de la vente ».

L'affrètement coque nue (Libéria) a été prolongé le 21 septembre 2011 pour la période allant du 22 octobre 2011 au 21 octobre 2013, pendant que le processus de vente du navire était en cours.

Il s'agissait d'une décision commerciale au bénéfice de Hartmann. Il n'était pas nécessaire de maintenir l'immatriculation à titre de bâtiment affrété coque nue et rien n'explique la nécessité de la prolonger.

[60] Je comprends, d'après la question 162 de l'interrogatoire écrit cité à l'affidavit de mai, qu'il existait une [TRADUCTION] « immatriculation initiale du navire à titre de navire allemand ».

Il ne fait pas de doute que l'immatriculation du navire était nécessaire à sa préservation et à sa

garde, que ce soit sous pavillon libérien ou allemand, car elle était exigée pour maintenir l'inscription requise dans sa catégorie auprès de Germanischer Lloyd [GL] afin de maintenir l'assurance en vigueur. Compte tenu de la période couverte par le renouvellement de l'immatriculation et de la date jusqu'à laquelle celle-ci a été prolongée, je ne vois pas en quoi les frais d'immatriculation à titre de bâtiment affrété coque nue auprès du Bureau des affaires maritimes du Libéria devraient être considérés comme pleinement recouvrables. Vu l'ordonnance de vente et la date à laquelle les immatriculations ont été renouvelées, ainsi que la date à laquelle le navire a été vendu et le transfert d'immatriculation du navire du registre libérien au registre indonésien, lequel entrait en vigueur le 15 novembre 2011 (ordonnance de la Cour datée du 28 octobre 2011), seulement un vingt-quatrième (un mois de la période de deux ans visée au paragraphe 59) de la somme réclamée aux pages 102 et 139 du cahier des factures contestées est accordé, soit 48,75 \$US et 12,5 €. Le montant réclamé à la page 185 est intégralement accordé.

Peinture (pages 131 et 132 du cahier des factures contestées)

[61] Au paragraphe 5q) de l'affidavit de mars, il est écrit : [TRADUCTION] « même si le navire était sous saisie, l'équipage a continué de s'en occuper aux fins de préservation et d'entretien ». En réponse, l'avocat de Cameco fait valoir que la peinture a été commandée le 2 août 2011, avant l'ordonnance de vente. Il ajoute que cette dépense était inutile, car le navire était au mouillage et en attente d'être vendu. C'est aux nouveaux propriétaires qu'il revenait de repeindre le navire au lieu que cette tâche soit effectuée aux frais du shérif. En réplique, l'avocat de Nordbank affirme que la peinture a été reçue et payée pendant la période couverte par l'ordonnance de vente et qu'elle était destinée [TRADUCTION] « à des interventions ponctuelles ou

des portions du navire qui en avaient besoin ». Il est indiqué au paragraphe 146 de l'interrogatoire écrit, cité dans l'affidavit de mai, que [TRADUCTION] « le navire était continuellement repeint afin d'éviter la corrosion et la détérioration et de protéger sa valeur ».

[62] Dans l'ordonnance de vente, il est question de frais payés par [TRADUCTION] « le shérif, ou par la banque ou pour le compte de celle-ci, entre le 3 août 2011 [...] l'entretien du navire [...] ». Il n'y a aucun doute dans mon esprit que cette dépense pouvait être considérée comme nécessaire à l'entretien du navire; cependant, du point de vue de l'établissement strict de la période définie par la responsabilité du shérif à l'égard du navire, comme la définit l'ordonnance de vente, la date d'achat tombe un jour avant la période visée, même si je suis à peu près certaine que la peinture, elle, a été appliquée sur le navire pendant ladite période de vente. Cette somme sera refusée.

Rapports de renseignements antipiraterie (pages 183 et 184 du cahier des factures contestées)

[63] Au paragraphe 5dd) de l'affidavit de mars, il est indiqué que [TRADUCTION] « tous les navires de la flotte Hartmann sont équipés du logiciel antipiraterie et des rapports de renseignements antipiraterie, parce que ces navires se livrent à du commerce partout dans le monde ». Au paragraphe 184 de l'interrogatoire écrit, cité dans l'affidavit de mai, il est également mentionné que [TRADUCTION] « le rapport de renseignements antipiraterie est commandé pour toute la flotte. Paiement forfaitaire à verser par tous les navires conformément au contrat de gestion ».

[64] Je suis d'accord avec les observations faites par l'avocat de Cameco, à savoir qu'il était inutile de maintenir ce rapport pour le *MCP Altona*, étant donné qu'il était sous saisie et à qu'il n'allait pas quitter les eaux canadiennes. Le montant réclamé pour les rapports de renseignements antipiraterie est refusé.

Effectif et traitement de l'équipage (pages 11 et 12 [août 2011], 98 [septembre 2011] et 104 [octobre 2011] du cahier des factures contestées)

[65] Au paragraphe 5c) de l'affidavit de mars, il est affirmé que les dépenses de traitement de l'équipage qui figurent dans la facture de Hartmann pour le mois d'août 2011 s'élèvent à 32 866 \$US. On y lit également que [TRADUCTION] « l'effectif minimal de sécurité de ce navire au mouillage est de 15 personnes; pendant la période en question, il n'y avait que 16 officiers et membres d'équipage à bord du navire ». Le paragraphe 5p) de l'affidavit de mars indique qu'une somme de 31 200 \$US a été versée à l'équipage en septembre, tandis que le paragraphe r) a trait au traitement de l'équipage pour octobre 2011 : 32 116 \$US.

[66] Le paragraphe 21 de l'interrogatoire écrit, cité dans l'affidavit de mai, précise que le document concernant l'effectif minimal de sécurité présenté à l'annexe 21 de l'affidavit montre qu'un minimum de 13 membres d'équipage est nécessaire quand le navire est en exploitation ou au mouillage et que Hartmann avait pour pratique d'ajouter deux ou trois membres d'équipage supplémentaires pour assurer le maintien du navire en bon état de marche. Le paragraphe 22 répond à la question de savoir pourquoi il était nécessaire de maintenir un équipage complet quand le navire était au mouillage : [TRADUCTION] « Après l'arrivée du navire en Colombie-Britannique en janvier 2011, le navire avait été déplacé à deux reprises à la demande

des propriétaires de la cargaison, et il était évident qu'il allait être déplacé de nouveau. Il était nécessaire d'avoir un équipage complet à bord du navire pour manœuvrer celui-ci [...]. » Des courriels confirmant qu'il était prévu de déplacer le navire sont joints. Il est par la suite confirmé que l'effectif normal du navire en exploitation est de 15 à 17 membres d'équipage. Sur la question de la faisabilité d'employer un gardien de navire pendant que le navire était au mouillage et, par conséquent, de renvoyer l'équipage, il est déclaré au paragraphe 24 que cela n'était pas possible : [TRADUCTION] « Si la question suppose un équipage réduit, ce n'est pas possible pendant que le navire est au mouillage, car le navire ne peut pas être manœuvré avec un équipage réduit, que ce soit dans le cadre d'un trajet prévu ou en cas d'urgence. » Il est de plus affirmé que le montant de 31 200 \$US correspond au paiement forfaitaire versé à l'agence de recrutement d'équipage Seagiant pour les membres d'équipage à bord. Une liste de 15 membres d'équipage est jointe, à l'annexe 29.

[67] En réponse à cette réclamation, l'avocat de Cameco fait valoir que

[TRADUCTION] « Hartmann a cherché à garder un effectif complet à bord du navire alors qu'il était au mouillage et mis en vente ». Les propriétaires du navire ayant fait faillite en février 2011, il était clair que le navire devait être vendu à de nouveaux propriétaires. Il était inutile de maintenir un effectif complet en tout temps, et les membres d'équipage auraient dû être renvoyés, sauf un effectif de garde minimal. Au lieu de cela, Hartmann, qui était le gestionnaire du navire avant l'incident qui a donné lieu au litige, a gardé un équipage complet sans que cela soit nécessaire, réduisant d'autant la somme disponible pour les créanciers. Il est également soutenu qu'aucune explication satisfaisante n'a été donnée à savoir pourquoi il était nécessaire de maintenir un tel effectif, à part le fait que c'était là la politique de Hartmann, ni pourquoi,

pendant que le navire était au mouillage, on n'en a pas confié la garde à un gardien de navire ou à quelque autre équipage réduit afin de réduire les dépenses. Le document concernant l'effectif minimal de sécurité produit indique que le navire ne nécessite que 13 membres d'équipage [TRADUCTION] « chaque fois qu'il prend la mer ». Le navire était au mouillage, sous saisie à la suite de la délivrance d'un mandat de la Cour fédérale, et il n'allait pas prendre la mer. L'avocat de Cameco affirme que le traitement de l'équipage constitue une dépense inutile et déraisonnable et qu'il y a lieu de le rejeter ou de le réduire de façon substantielle.

[68] En réplique, l'avocat de Nordbank affirme que la déclaration concernant la possibilité de laisser le navire aux soins d'un équipage réduit ou d'un gardien de navire [TRADUCTION] « fait fi du paragraphe 12 de l'ordonnance, qui prévoit expressément le traitement des officiers et membres d'équipage, indépendamment de la disposition générale relative aux frais GSE du navire ». Il soutient aussi que l'argument concernant la libération des officiers et de l'équipage du navire aurait dû être soumis à la Cour. L'avocat de Nordbank précise que selon la preuve écrite produite sous serment, [TRADUCTION] « il n'est pas possible d'avoir un équipage réduit pendant que le navire est au mouillage. Le navire doit être doté d'un équipage complet ».

L'allégation selon laquelle on aurait pu laisser le navire avec un équipage réduit ou un gardien de navire ne s'appuie sur aucune preuve. Sur la question de la « politique de Hartmann » de maintenir de 15 à 17 membres d'équipage à bord plutôt que le strict minimum de 13 personnes, il est soutenu que cette mesure avait pour but d'assurer le maintien du navire en bon état, conformément à la disposition de l'ordonnance de vente relative aux frais GSE. Dans sa réplique du 17 août 2012, l'avocat de Cameco pose la question à savoir si les coûts et dépenses réclamés

sont raisonnables et nécessaires, eu égard au paragraphe 12 de l'ordonnance de vente, qui prévoit le traitement de l'équipage.

[69] Dans le certificat concernant l'« effectif minimal de sécurité » qui se trouve à l'affidavit de mai, il est écrit que le [TRADUCTION] « Bureau des affaires maritimes atteste par les présentes que, en ce qui concerne les exigences du chapitre V, règlement 14/2 de la Convention internationale pour la garde de la vie en mer, modifiée, et les principes et directives énoncés dans la Résolution A.890(21) de l'OMI, modifiée, le navire désigné dans le présent document est considéré comme doté d'un effectif de sécurité si, chaque fois qu'il prend la mer, il transporte au moins l'effectif en nombre et en grades décrit aux présentes [...] ». Le document indique clairement qu'il doit y avoir 13 membres d'équipage à bord du *MCP Altona* pour que le navire soit réputé être doté d'un effectif de sécurité [TRADUCTION] « quand il prend la mer ». Cependant, le certificat ne précise aucunement, et les parties n'ont présenté aucun élément de preuve à ce sujet, le nombre de membres d'équipage à bord requis lorsque le navire est immobilisé. De plus, d'après la preuve qui m'a été présentée et qui n'est pas contestée, le navire a été déplacé deux fois de son lieu d'ancrage pendant qu'il était sous saisie, et il devait être déplacé de nouveau. Aucune preuve additionnelle concernant les besoins en équipage n'a été fournie par les parties. Ayant à l'esprit le document concernant l'« effectif minimal de sécurité », le fait que le navire était au mouillage et qu'il était possible qu'il faille le déplacer de nouveau, ainsi que l'insuffisance de la preuve pour expliquer pourquoi il était raisonnable et nécessaire de doter le navire d'un effectif supplémentaire ou de demander à l'équipage de faire des heures supplémentaires, je considère que l'effectif nécessaire du *MCP Altona* est de 13 membres d'équipage. Cela dit, la seule information relative au traitement de chacun des membres

d'équipage, qui se trouve au paragraphe 30 de l'interrogatoire écrit, cité dans l'affidavit de mai, ne me donne aucun renseignement précis qui me permette de calculer avec exactitude le salaire de ces 13 membres d'équipage. Toutefois, en me référant aux réclamations relatives au traitement des officiers aux pages 17 (août), 101 (septembre) et 170 (octobre) du cahier des factures produit le 22 décembre 2011, je note que six officiers figuraient à la liste de paie pour les mois visés. À la lumière de [TRADUCTION] « [l']Annexe A – Liste des factures non contestées » jointe à la lettre de l'avocat de Nordbank datée du 21 février 2012, je note également que la réclamation faite à la page 101 pour le mois de septembre n'avait pas été contestée par Cameco, ce qui me donne à penser que le nombre d'officiers à bord du navire n'est pas en litige. Cela étant établi, j'ai déduit que, parmi les 15 membres d'équipage à bord du navire comme l'indique l'annexe 29, six étaient des officiers et neuf, des membres d'équipage, comme l'indiquent les factures de Hartmann qui figurent aux pages 11 (août), 98 (septembre) et 104 (octobre). D'après les renseignements donnés dans les factures fournies, j'ai utilisé le montant de 31 200 \$US établi comme le [TRADUCTION] « montant forfaitaire mensuel » du traitement de l'équipage, versé à l'agence de recrutement d'équipage Seagiant par Hartmann, et l'ai divisé par 9 membres d'équipage. Puis j'ai multiplié le quotient par 7, soit le nombre de membres d'équipage selon le document concernant l'« effectif minimal de sécurité », pour obtenir ce que je considère comme un traitement mensuel raisonnable de l'effectif des membres d'équipage. Ayant déterminé que le montant de 24 266,69 \$US constitue le montant forfaitaire mensuel admissible pour l'équipage à bord du navire, j'ai appliqué ce montant au mois de septembre; compte tenu des dates dont fait état l'ordonnance de vente, 22 649 \$US sont accordés pour chacun des mois d'août et d'octobre 2011.

Traitement des officiers (pages 17 [août 2011] et 170 [octobre 2011] du cahier des factures contestées)

[70] Au paragraphe 5d) de l'affidavit de mars, il est indiqué que la réclamation faite à la page 17 du cahier des factures contestées concerne [TRADUCTION] « le traitement des officiers du navire pour le mois d'août 2011 », tandis qu'au paragraphe 5cc), il est précisé que la réclamation faite à la page 170 a trait au [TRADUCTION] « traitement des membres d'équipage pour octobre 2011 ».

[71] Comme il est mentionné au paragraphe 72 des présents motifs, une réclamation semblable, d'un montant de 20 748 \$US, pour les attributions du mois de septembre se trouve à la page 101 du cahier des factures de Hartmann présenté à la Cour le 22 décembre 2011. Cette réclamation n'est pas contestée, car elle figure à [TRADUCTION] « [l']Annexe A – Liste des factures non contestées » jointe à la lettre de l'avocat de Nordbank reçue à la Cour le 21 février 2012.

[72] Vu mon raisonnement antérieur concernant le traitement des membres d'équipage à bord du navire, un montant de 21 248 \$US est accordé à l'égard de la réclamation de la page 17 et un montant de 20 748 \$US à l'égard de la réclamation de la page 170.

Avance en espèces – Compass Marine Services (pages 6 et 126 à 128 du cahier des factures contestées)

[73] Le paragraphe 5a) de l'affidavit de mars indique que l'avance en espèces a été [TRADUCTION] « faite au capitaine le 23 juillet 2011 – de cette somme, 6 932,36 \$US ont été

utilisés avant le 3 août 2011 et le solde a été utilisé pour chaque avance faite aux membres d'équipage en août 2011 ». Comme il est précisé au paragraphe 1 de l'interrogatoire écrit reproduit à l'affidavit de mai : [TRADUCTION] « 15 000 \$US en espèces au capitaine [...] Cet argent a servi aux paiements anticipés faits aux membres d'équipage, au paiement de l'eau potable au port, à l'achat de provisions, etc. [...] Au sujet des fins auxquelles les avances ont été faites, voir l'annexe "1" ci-jointe. » L'annexe 1 donne la liste des avances en espèces versées au capitaine de juillet à novembre 2011. La somme de 6 770 \$US pour août 2011 a trait à une [TRADUCTION] « avance en espèces pour les membres d'équipage » et la déclaration au paragraphe 10 de l'interrogatoire écrit, cité dans l'affidavit de mai, confirme les avances en espèces faites aux différents membres d'équipage. Au paragraphe 11, il est également indiqué que les membres d'équipage ont remboursé les avances en espèces par prélèvement sur leur traitement ou par d'autres moyens.

[74] En réponse, l'avocat de Cameco soutient que sur les 15 000 \$US réclamés, 8 067,64 \$US correspondent à la période autorisée dans l'ordonnance de vente. Il affirme également que sur cette somme, 6 770 \$US représentent des avances en espèces aux membres d'équipage devant être remboursés par ces mêmes personnes, de sorte qu'il ne s'agit pas réellement d'une dépense. Il ajoute que, malgré la référence à l'achat de provisions avec cet argent, aucun reçu ni autre moyen de vérification n'indique à quoi l'argent a servi.

[75] L'avocat de Nordbank indique dans ses observations en réplique que le montant réclamé doit être examiné avec les avances en espèces subséquentes, décrites aux pages 126 à 128 du cahier des factures contestées, et que, sur les deux avances en espèces réclamées, seuls

17 410 \$US ont servi au cours de la période couverte par l'ordonnance de vente. Au paragraphe t) de l'affidavit de mars, il est précisé que sur le montant de 5 339 \$US avancé au capitaine pour octobre 2011, 5 300 \$US couvrent les avances aux membres d'équipage et 39 \$US, les stocks à bord. À propos de l'affidavit de mars, l'avocat de Nordbank soutient que les avances en espèces font partie des dépenses normales du navire. En ce qui concerne les avances en espèces faites aux membres d'équipage, il affirme qu'il n'y a aucune preuve de dédoublement, ces montants s'ajoutant au traitement qui leur a été versé par l'entremise de leur agence respective. En réplique supplémentaire à la réplique de Cameco, l'avocat de Nordbank soutient de plus que le fait [TRADUCTION] « qui échappe aux demanderesses est que les avances sur traitement ont été déduites des traitements subséquents versés par l'entremise de l'agence de recrutement d'équipage, Seagiant Shipmanagement », tel qu'il est indiqué aux pages 11 et 98 du cahier des factures contestées. Ces sommes font partie des dépenses et ne constituent pas un dédoublement d'écritures comptables.

[76] Je comprends, au vu des arguments de Nordbank, qu'il est nécessaire d'avoir des liquidités à bord du navire pour verser des avances aux membres d'équipage et pour acheter des provisions fraîches. Cependant, en ce qui concerne les avances en espèces aux membres d'équipage, je ne vois pas, au vu de la facture de Seagiant Shipmanagement précitée, comment je peux accorder les avances en espèces à ces membres d'équipage alors que j'ai déjà accordé un [TRADUCTION] « montant forfaitaire mensuel » pour le traitement de ce même équipage (paragraphe 69 des présents motifs) sans prendre en considération la déduction des avances indiquée dans la facture. Il ne fait pas de doute, d'après la preuve présentée dans les affidavits de mars et de mai et la facture de Seagiant, que les membres d'équipage ont remboursé les avances

qui leur avaient été versées, mais je suis d'avis que Seagiant avait réclamé un [TRADUCTION] « montant forfaitaire mensuel » au titre du traitement des membres d'équipage, lequel a déjà été pris en considération et accordé en tant que dépenses. Je conclus que les avances en espèces versées aux membres d'équipage font partie des dépenses couvertes dans le [TRADUCTION] « montant forfaitaire mensuel » et qu'elles ont en outre été remboursées par les membres d'équipage, n'occasionnant donc aucune dépense réelle. Pour ce qui est des autres dépenses qui justifient le reste de l'argent versé en avance au capitaine, il n'y a ni facture ni reçu qui justifie les sommes réclamées, y compris la réclamation de 39 \$US pour des stocks à bord présentée à l'appendice I de l'annexe 1 de l'affidavit de mai. Les réclamations faites aux pages 6 et 126 ne sont pas accordées.

Frais de représentation – Associated Ship Management [ASM] (pages 20, 103, 173 et 174 du cahier des factures contestées)

[77] Au paragraphe 5g) de l'affidavit de mars, il est indiqué que ces frais ont trait à la prestation de services de formation et d'hospitalisation pour l'équipage. L'interrogatoire écrit dont il est question au paragraphe 46 de l'affidavit de mai précise qu'ASM agit à titre d'agent de recrutement d'équipage pour Hartmann en Allemagne, qu'elle fournit des marins et qu'elle organise la formation et la protection médicale des cinq membres d'équipage philippins à bord du navire.

[78] En réponse, l'avocat de Cameco soutient qu'aucune explication n'est donnée [TRADUCTION] « sur ce qui a été fait en contrepartie de ces frais de représentation ou la raison pour laquelle il était nécessaire de le faire ». En ce qui concerne les frais de formation, il affirme

que le navire ne devait pas quitter Port Metro Vancouver et que l'équipage n'était pas opérationnel et allait être renvoyé au moment de la prise de possession du navire par les nouveaux propriétaires. Sur ce dernier argument, l'avocat de Nordbank soutient qu'il aurait été inadéquat d'avoir des membres d'équipage non formés à bord.

[79] L'ordonnance de vente précise que tous les frais payés par le shérif, ou par la banque ou pour le compte de celle-ci, entre le 3 août 2011 et la date de la vente, pour annoncer la vente, les frais d'agence [...] pour assurer la garde, la sécurité et l'entretien du navire, constituent des frais du shérif. Les factures d'ASM précisent que les frais mensuels comprennent : les frais de représentation, les frais d'hospitalisation, les frais de formation, les cotisations au système de sécurité sociale et à Philhealth et les cotisations au HDMF. Une seule de ces trois factures fait référence à des frais de formation, pour une somme de 128,57 \$US. Étant donné la décision que j'ai prise au paragraphe 69 des présents motifs, à savoir que la présence de 13 membres d'équipage à bord du navire était nécessaire pendant la période couverte par l'ordonnance de vente, les factures figurant aux pages 20, 103 et 173 et le sommaire des dépenses présenté à la page 174, et comme je n'ai reçu aucune preuve du caractère déraisonnable des sommes facturées, les dépenses indiquées aux pages 20, 103 et 173 sont intégralement accordées, à l'exception des frais de formation, étant donné que la preuve produite à l'appui de cette réclamation ne m'a pas convaincue de sa nécessité pour la garde et la préservation du navire pendant qu'il était sous saisie.

Videotel (page 30 du cahier des factures contestées)

[80] Une somme de 600 | ou 684,38 € est réclamée pour la location d'un mini-système Videotel on Demand pour la période allant du 19 août 2011 au 18 février 2012 ayant servi à la formation générale de l'équipage. Comme l'indique le paragraphe 5i) de l'affidavit de mars, il n'était pas possible de louer ce type de vidéo pour une période plus courte, et Videotel n'offrait aucun remboursement. Dans l'affidavit de mars, il est mentionné que c'était là [TRADUCTION] « une dépense essentielle pour la préservation, la garde et l'entretien du navire ». Cette déclaration est reprise au paragraphe 59 de l'affidavit de mai, où il est écrit qu'il est [TRADUCTION] « essentiel au bon fonctionnement d'un navire d'offrir une formation continue à l'équipage. Cette pratique normale à bord de tous les navires de Hartmann a été suivie pendant toute la période au cours de laquelle Hartmann exploitait le navire ».

[81] Je comprends que la formation des membres d'équipage à bord d'un navire en exploitation pourrait être nécessaire, mais je ne vois pas, compte tenu de la preuve produite à l'appui de cette réclamation, en quoi la formation qui a été donnée était liée et nécessaire à la garde et à la préservation du navire pendant qu'il était sous saisie et de l'ordonnance de vente. Le montant de cette réclamation est refusé.

Charges comptables – BPS (pages 41 [août], 116 [septembre] et 180 [octobre] du cahier des factures contestées)

[82] Les affidavits de mars et de mai indiquent que ces charges sont une dépense régulière engagée chaque mois pour le système comptable externe par TI qui sert à calculer et consigner le

traitement de l'équipage. Il est également précisé que ces coûts ne faisaient partie ni des frais de représentation d'ASM ni des frais de gestion de Hartmann.

[83] Malgré l'argument de Cameco selon lequel aucune explication n'est donnée sur le lien entre cette dépense et les frais GSE du navire, je conclus qu'étant donné la décision que j'ai exposée au paragraphe 69 des présents motifs, à savoir que la présence de 13 membres d'équipage à bord du navire était nécessaire au cours de la période couverte par l'ordonnance de vente, et la nécessité de consigner les charges comptables applicables à ces membres d'équipage, et comme on ne m'a présenté aucune preuve du caractère déraisonnable des sommes indiquées dans les factures figurant aux pages 41, 116 et 180, que les dépenses réclamées aux pages 41, 116 et 180 peuvent être accordées en entier.

Medica Polska (pages 64 [août] et 157 à 165 [septembre et octobre] du cahier des factures contestées)

[84] Les paragraphes 107 et 178 de l'affidavit de mai indiquent que les factures visées par cette réclamation ont trait à l'assurance médicale du marin et des officiers polonais. L'avocat de Cameco réitère ses observations sur le nombre de membres d'équipage nécessaire à bord du navire quand il est au mouillage.

[85] Étant donné la décision que j'ai exposée au paragraphe 69 des présents motifs, à savoir que la présence de 13 membres d'équipage à bord du navire était nécessaire au cours de la période couverte par l'ordonnance de vente, et comme on ne m'a présenté aucune preuve du

caractère déraisonnable des sommes indiquées dans les factures, ces dépenses sont accordées en entier.

Provisions (pages 141 à 148 du cahier des factures contestées)

[86] Au paragraphe 5x) de l'affidavit de mars, il est précisé que les factures de United Maritime Suppliers ont trait aux aliments et fournitures destinés à l'équipage

[TRADUCTION] « qui ont été consommés en grande partie, sinon entièrement, en octobre 2011 ».

Au paragraphe 163 de l'affidavit de mai, il est également mentionné que [TRADUCTION] « la taille de la commande correspond à environ 2 mois de provisions pour l'équipage ».

[87] Dans ses observations, l'avocat de Nordbank explique que le coût total des provisions décrites aux pages 141 à 148 du cahier des factures contestées est de 8 662,94 \$CAN. Les coûts substantiels du transport des aliments et fournitures jusqu'à un navire au mouillage à Indian Arm sont également mis de l'avant, tout comme l'attente déraisonnable que les provisions alimentaires s'épuisent le jour même du transfert de propriété du navire, alors qu'en fait, en raison de circonstances imprévues, le navire n'a été livré qu'à la mi-novembre 2011. Pour ce qui est des provisions de bière et de vin destinées à l'équipage, l'avocat de Nordbank soutient qu'il s'agit d'une dépense normale et que celle-ci totalise 577,44 \$CAN pour 16 membres d'équipage.

[88] L'avocat de Cameco convient qu'il était nécessaire d'acheter de la nourriture pour l'équipage, mais il remet en question la recevabilité du montant correspondant à la quantité d'aliments achetée, compte tenu du nombre de membres d'équipage requis à bord. Il note également que l'approvisionnement pour deux mois a été facturé le 11 octobre 2011 tandis que la

convention de vente par lequel le navire devait être transféré à ses nouveaux propriétaires le 28 octobre 2011 avait été signée le 10 octobre 2011. Il soutient en outre que le coût de la bière et des spiritueux ne constitue pas des frais du shérif appropriés.

[89] Je note que la commande d'achat des provisions dont le coût est réclamé est datée du 4 octobre 2011, tandis que la facture révèle que les provisions fournies au navire ont été facturées le 11 octobre 2011 pour une somme de 7 311,94 \$CAN (y compris un rabais de 10 %) pour les aliments et l'eau, plus 568,44 \$CAN (y compris un rabais de 10 %) pour la bière, le brandy et le vin. Je suis d'avis que les provisions d'aliments et d'eau constituent une dépense essentielle et nécessaire pour l'équipage requis à bord du navire, mais je note que le paragraphe 12 de l'ordonnance de vente fait référence à [TRADUCTION] « [t]outes les dépenses raisonnables [...] », et je ne vois pas pourquoi il était raisonnable d'acheter de l'alcool. En conformité avec la décision que j'ai exposée au paragraphe 69 des présents motifs, à savoir que la présence de 13 membres d'équipage à bord du navire était nécessaire au cours de la période couverte par l'ordonnance de vente, j'ai pris la somme de 7 311,94 \$CAN et l'ai divisée par 16 membres d'équipage, conformément aux observations de Nordbank, puis j'ai multiplié le quotient par 13 membres d'équipage, ce qui donne un total de 5 941 \$CAN. De plus, j'ai divisé cette somme par deux, compte tenu des dates visées par l'ordonnance de vente, de la date à laquelle les achats ont été faits et des observations des parties. En conséquence, le montant réclamé au titre des provisions est accordé à hauteur de 2 970,50 \$CAN.

Fournitures (pages 149 à 152 du cahier des factures contestées)

[90] Au paragraphe 5y) de l'affidavit de mars, il est précisé que les factures de United Maritime Suppliers sont des [TRADUCTION] « factures de fournitures de navire pour l'équipement de sécurité de l'équipage, les outils, les rouleaux, etc. nécessaires à la préservation et à l'entretien continus du navire ». L'affidavit de mai, au paragraphe 164, révèle que ces fournitures étaient nécessaires pour garder le navire en bon état et opérationnel. En ce qui concerne les quantités commandées, le paragraphe 167 indique qu'elles avaient été calculées pour deux mois afin de faire des économies sur le coût élevé de la livraison au poste de mouillage.

[91] Dans ses observations formulées en réponse, l'avocat de Cameco soutient que les quantités achetées le 4 octobre 2011 sont excessives, compte tenu du fait que le navire était sur le point de changer de mains, et il infère que cette commande visait davantage à constituer des stocks qu'à assurer la préservation et la garde du navire.

[92] Je conclus qu'une portion substantielle des fournitures commandées le 4 octobre 2011 déborde les paramètres fixés dans l'ordonnance de vente, compte tenu du fait que le navire était sur le point de changer de mains. N'ayant reçu aucune preuve sur ce point, j'ai divisé le montant réclamé par deux, compte tenu de la période visée par l'ordonnance de vente. Le montant réclamé au titre des fournitures est accordé à hauteur de 752,13 \$CAN.

[93] En conséquence, un certificat de taxation des dépens du shérif sera délivré dans les termes suivants :

JE CERTIFIE PAR LES PRÉSENTES que les coûts établis dans le mémoire de frais du shérif qui n'avaient pas déjà été taxés et qui sont payables à partir du produit de la vente du *MCP Altona* détenu en devises américaines conformément à l'ordonnance du 4 août 2011, sont évalués à 15 256,83 \$CAN (ou son équivalent en dollars américains à la date du versement), 116 125,12 \$US (ou son équivalent en dollars canadiens à la date du versement) et 26 031,78 € (ou son équivalent en dollars canadiens à la date du versement), et accordés en conséquence. Le montant taxé sera versé à HSH Nordbank AG.

[94] En dernier lieu, dans leurs observations, les avocats de Cameco et de Nordbank ont abordé la question des coûts relatifs à la présente taxation. En guise d'exception à la règle énoncée au paragraphe 400(1), le paragraphe 408(3) des *Règles des cours fédérales* dispose : « L'officier taxateur peut taxer et accorder ou refuser d'accorder les dépens de la taxation à l'une ou l'autre des parties. » Ayant conclu que le paragraphe 408(3) des Règles confère à l'officier taxateur le pouvoir de taxer les dépens, je constate que l'exercice de taxation des dépens du shérif a nécessité une grande quantité de travail de la part des deux parties. Cela dit, l'avocat de Nordbank s'est dit d'avis qu'il pourrait être prématuré de déterminer les coûts de la présente taxation [TRADUCTION] « avant que l'officier taxateur n'ait tranché la question de la portion à accorder au titre de frais du shérif ». Par conséquent, et considérant que les deux parties n'ont pas eu la possibilité de déposer des observations sur les dépens, les parties pourront, si elles le désirent, après la délivrance du certificat de taxation, présenter leur mémoire de frais en conformité avec le tarif B des *Règles des cours fédérales* concernant les dépens de la présente taxation; des instructions seront données à cette fin quant à la signification et au dépôt des observations.

« Johanne Parent »

Officier taxateur

Traduction certifiée conforme
Sandra de Azevedo, LL.B.

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-424-11

INTITULÉ : TAM INTERNATIONAL INC. c.
LES PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES
AUTRES PERSONNES AYANT UN DROIT SUR
LE NAVIRE « MCP ALTONA », LE NAVIRE
« MCP ALTONA », MS « MCP ALTONA »
GMBH & CO. KG, HARTMANN SCHIFFFAHRTS
GMBH & CO., HARTMANN SHIPPING ASIA
PTE LTD., FRASER SURREY DOCKS LP ET
PACIFIC RIM STEVEDORING LTD.

DOSSIER : T-484-11

INTITULÉ : CAMECO CORPORATION c.
LES PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES
AUTRES PERSONNES AYANT UN DROIT SUR
LE NAVIRE « MCP ALTONA », LE NAVIRE
« MCP ALTONA », MS « MCP ALTONA »
GMBH & CO. KG, HARTMANN SCHIFFFAHRTS
GMBH & CO., HARTMANN SHIPPING ASIA
PTE LTD., FRASER SURREY DOCKS LP ET
PACIFIC RIM STEVEDORING LTD.

TAXATION DES DÉPENS SUR DOSSIER, SANS COMPARUTION DES PARTIES

**MOTIFS DE LA TAXATION
DES DÉPENS :**

JOHANNE PARENT

DATE DES MOTIFS :

Le 3 octobre 2012

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Bull, Housser and Tupper, LLP
Vancouver (C.-B.)

Isaacs & Co.
Toronto (Ontario)

Fasken Martineau DuMoulin LLP
Vancouver (C.-B.)

Borden Ladner Gervais LLP
Vancouver (C.-B.)

Alexander Holburn Beaudin & Lang LLP
Vancouver (C.-B.)

Bernard & Partners
Vancouver (C.-B.)

Giaschi & Margolis
Vancouver (C.-B.)

POUR LA DEMANDERESSE
(Tam International Inc.)

POUR LA DEMANDERESSE
et LA TIERCE PARTIE
(Cameco Corporation et Cameco
Europe)

POUR LA DÉFENDERESSE
et LA TIERCE PARTIE (Fraser Surrey
Docks LP et Pacific Rim Stevedoring
Ltd.

POUR LES DÉFENDERESSES
(MS « MCP Altona » GmbH & Co. KG,
le navire « MCP Altona »,
Hartmann Schiffahrts GmbH & Co. KG
et Hartmann Shipping Asia Pte Ltd.)

POUR HSH NORDBANK AG

POUR ITAC SERVICES (AUST) PTY.
LTD.

POUR SAXON ENERGY SERVICES
INC.