

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20190712

Dossier : T-1227-17

Référence : 2019 CF 926

[TRADUCTION FRANÇAISE CERTIFIÉE, NON RÉVISÉE]

Ottawa (Ontario), le 12 juillet 2019

En présence de madame la protonotaire Mireille Tabib

ENTRE :

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

demandeur

et

**M. V. MATTERHORN LIMITED,
GERARD THOMAS DUNPHY,
MILLER SHIPPING LTD.,
PATRICK MILLER JR.,
et
LES PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES AUTRES
PERSONNES AYANT UN DROIT SUR LE
NAVIRE *MATTERHORN***

défendeurs

ORDONNANCE ET MOTIFS

[1] Les motifs exposés ci-dessous énoncent les faits qui sous-tendent la présente action, ainsi que le régime juridique applicable, comme en ont convenu les parties. Les présents motifs décrivent également les circonstances dans lesquelles les parties en sont venues à demander la délivrance des présents motifs et de l'ordonnance qui en a découlé.

[2] Le 10 août 2014, le *Matterhorn* (le navire) a coulé à ses amarres dans une installation située à Mount Carmel, à Terre-Neuve-et-Labrador, ce qui a donné lieu à un incident de pollution. Après le naufrage initial, on a constaté que les hydrocarbures avaient formé un film autour de l'emplacement du navire, mais celui-ci a continué à rejeter des polluants de façon intermittente pendant plusieurs années (l'incident de pollution). Du fait de l'incident de pollution, la Garde côtière canadienne (la GCC) a finalement jugé nécessaire d'embaucher des entrepreneurs pour éliminer les polluants du navire en juillet et en août 2016.

[3] À la suite des mesures prises par la GCC pour corriger la situation, celle-ci a présenté une demande d'indemnisation auprès de l'administrateur (l'administrateur) de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la CIDPHN). L'administrateur a évalué la demande de la GCC et lui a versé une indemnisation de 181 208,40 \$ pour les frais et débours réputés avoir été engagés pour intervenir dans le cadre de l'incident de pollution. L'administrateur est ensuite devenu subrogé dans les droits de la GCC, comme le prévoit l'alinéa 106(3)c) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, LC 2001, c 6 (la Loi), puis a intenté la présente action.

I. LES FAITS

[4] Les circonstances à l'origine de la présente action sont décrites ci-dessous. Les faits, tels qu'ils ont été exposés, semblent avoir été principalement tirés des actes de procédure, même s'ils ont été complétés par des détails et des explications figurant dans les documents versés au dossier, dont le contenu a fait l'objet d'un accord entre les parties.

[5] Le demandeur est l'administrateur de la CIDPHN, et il a été nommé en vertu de l'article 94 de la Loi. La CIDPHN a été établie dans le but de payer les demandes d'indemnisation relatives aux dommages réels ou prévus dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des navires de toute classe dans les eaux intérieures et côtières.

[6] Une fois l'indemnisation versée à un demandeur, l'administrateur est tenu, suivant l'alinéa 106(3)d) de la Loi, de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre partie responsable la somme payée. Le Canada a adopté le principe du pollueur-payeur, et l'administrateur est tenu, conformément au mandat que lui confère la loi, d'agir selon ce principe.

[7] Le navire dont il est question en l'espèce est un remorqueur construit en 1957 à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Il mesure près de 48 mètres de long, et sa jauge brute est de 535 tonnes. Il a été acheté par Secunda Marine Services en 1994. Malheureusement, son arbre porte-hélice a subi un bris. Le navire a été mis en rade pendant de nombreuses années, jusqu'au règlement d'une bataille juridique relative à l'assurance, avant d'être réparé en partie en 2006.

Malgré les réparations, l'hélice à pas variable ne fonctionnait toujours pas, et le navire a été mis en vente.

[8] En 2009, le navire a été acheté et rebaptisé *Matterhorn*. Il a d'abord été remorqué vers une installation à Mount Carmel avant d'être remorqué vers Marystown, où il est demeuré en rade pendant plusieurs années. Avant l'incident de pollution, il a de nouveau été remorqué vers l'installation à Mount Carmel, où il a fini par couler à ses amarres.

[9] Dans les années qui ont suivi sa vente en 2009, un certain nombre de personnes et d'entités ont eu des liens avec le navire. M. V. Matterhorn Limited (Matterhorn Ltd.) est une société inscrite à Terre-Neuve-et-Labrador qui a été constituée en personne morale le 26 février 2009. Au 13 novembre 2018, il était indiqué dans le Newfoundland and Labrador Registry of Companies (registraire des entreprises de Terre-Neuve-et-Labrador) que Matterhorn Ltd. n'était pas en règle.

[10] Le 26 août 2009, ou vers cette date, Matterhorn Ltd. a été identifiée comme le propriétaire inscrit du navire dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments. Le 29 juillet 2014, l'immatriculation du navire a été suspendue. À ce moment-là, Arctic Offshore International Inc., une société affiliée, était inscrite comme gestionnaire du navire.

[11] Monsieur Gerard Thomas Dunphy (M. Dunphy) est l'administrateur unique de Matterhorn Ltd. Il a aussi participé à l'exploitation d'autres entités, aujourd'hui liquidées, y compris Arctic Offshore International Inc., qui était gestionnaire du navire.

[12] Monsieur Dunphy est l'administrateur de quatre autres sociétés inscrites dans le Newfoundland and Labrador Registry of Companies, à savoir Arctic Lift 1 Limited, Arctic Petroleum Solutions Inc., Arctic Offshore International Inc. et North Atlantic Ship Brokers Ltd. Au 4 août 2017 — et c'est encore le cas aujourd'hui —, toutes les sociétés susmentionnées étaient désignées comme des sociétés qui n'étaient pas en règle et dont les sièges sociaux, inactifs, se trouvaient dans le même immeuble.

[13] Monsieur Patrick Miller Jr. (M. Miller) a aussi participé à l'exploitation d'au moins deux des entités liquidées, soit Arctic Lift 1 Limited et Matterhorn Ltd. En 2008, Arctic Lift 1 Limited a été constituée en personne morale, et M. Dunphy et M. Miller ont été désignés comme les deux administrateurs. La barge *Arctic Lift I* (la barge) était, au moment de l'incident de pollution, adjacente au navire.

[14] Bien que M. Miller admette avoir eu des intérêts dans Matterhorn Ltd., il s'en est départi en 2011, soit avant l'incident de pollution.

[15] Miller Shipping Ltd. (Miller Shipping) est une société inscrite à Terre-Neuve-et-Labrador qui a été constituée en personne morale le 2 février 1988. Au 13 novembre 2018, elle était désignée dans le Newfoundland and Labrador Registry of Companies comme une société en règle. À toutes les dates pertinentes, M. Miller était l'administrateur unique de Miller Shipping.

[16] L'installation de radoub située à Mount Carmel, à Terre-Neuve-et-Labrador (l'installation de Mount Carmel), où se trouvait le navire lors de son naufrage, est détenue et exploitée par Miller Shipping.

[17] Monsieur Dunphy a conclu un contrat avec Miller Shipping pour le remorquage du navire vers l'installation de Mount Carmel. Bien que les défendeurs reconnaissent que Miller Shipping était autorisée à retirer du carburant du navire dans le cadre du contrat, ils ne s'accordent pas sur la quantité de carburant qui a été retirée du navire. En fin de compte, le remorquage a été effectué et le navire a été amarré à l'installation de Mount Carmel le 17 juillet 2014. Plusieurs milliers de litres de mazout et d'huile de graissage sont demeurés à bord du navire après son arrivée à l'installation de Mount Carmel.

[18] Le 10 août 2014, le navire a pris de la gîte et a coulé à ses amarres à l'installation de Mount Carmel. Au moment où il a sombré, le navire n'avait pas été en service depuis son acquisition par Matterhorn Ltd. Quand il a coulé, le navire était situé entre un remorqueur, le *Hudson Bay Explorer*, et la barge. Il était amarré côté extérieur, à tribord de l'*Hudson Bay Explorer*, et la barge était placée de façon perpendiculaire à tribord du navire.

[19] Au moment où le navire a sombré, la présence d'un film de polluants a été détectée à partir du navire et sur plusieurs centaines de pieds. Un officier de la GCC s'est rendu sur place pour évaluer la situation. Il a été informé que le navire n'était pas assuré et qu'aucune entente n'avait été conclue avec un organisme d'intervention environnementale.

[20] Le 10 août 2014, la GCC s'est entretenue avec M. Dunphy au sujet de la pollution et lui a ordonné de s'occuper de la situation. Cependant, le lendemain, aucun barrage flottant n'avait été mis en place pour prévenir d'autres dommages causés par les polluants. Le 11 août 2014, la GCC s'est aussi entretenue avec M. Miller et a de nouveau discuté avec M. Dunphy, et elle leur a donné des instructions sur la façon de déployer un barrage flottant autour du navire.

[21] Le 11 août 2014, la GCC a délivré un avis au titre de l'article 180 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (« l'avis au titre de l'article 180 »), dans lequel elle ordonnait à M. Dunphy de s'occuper de l'incident de pollution en cours.

[22] Le 12 août 2014, plusieurs parties d'un flotteur solide endommagé avaient été déployées, mais il n'y avait pas de boudin absorbant ni de chaîne de lest. Monsieur Miller a confirmé à la GCC qu'il était celui qui avait déployé le flotteur. Les travailleurs des défenseurs de Miller ont remplacé une partie endommagée du flotteur. Le même jour, la GCC a appelé M. Dunphy et a souligné les lacunes de l'intervention. Pendant ce temps, des hydrocarbures continuaient à s'échapper du navire et à polluer les eaux environnantes.

[23] Le 13 août 2014, la GCC a tenu une réunion sur place avec M. Dunphy, qui a reçu des instructions pour contenir la pollution, ainsi que des matériaux absorbants pour commencer à nettoyer une partie de la zone touchée par l'incident. Le lendemain, soit le 14 août 2014, un boudin absorbant a été installé. Après cette date, toutes les tentatives de la GCC pour communiquer avec M. Dunphy et Matterhorn Ltd. (les défenseurs de Matterhorn) sont demeurées vaines.

[24] Plusieurs semaines plus tard, au début de septembre 2014, la GCC a constaté, au cours d'une visite sur place, que les flotteurs en place ne parvenaient plus à contenir efficacement les polluants. La zone située à l'extérieur du barrage était de nouveau contaminée par la pollution par les hydrocarbures. À ce moment-là, la GCC a pris des mesures pour déployer adéquatement un barrage sur le site.

[25] Entre le moment où le navire a coulé et la mi-juillet 2016, soit sur une période d'environ deux ans, la GCC a continué à surveiller et à sécuriser le site. Pendant cette période, des incidents de pollution par les hydrocarbures à l'extérieur du barrage ont néanmoins été signalés. Après le mois d'août 2014, aucun des défendeurs n'a pris de mesures pour contenir les dommages causés par la pollution continue ou pour y remédier.

[26] Après environ un an, la GCC a de nouveau déployé des efforts pour communiquer avec le propriétaire inscrit du navire. En juillet et août 2015, M. Dunphy n'a pas retourné les appels de la GCC ni répondu à ses messages, et il a évité la signification d'un avis au titre de l'article 180. En juillet, la GCC a fait paraître des annonces dans le journal local pour annoncer l'avis délivré au titre de l'article 180 et exhorter les défendeurs de Matterhorn à communiquer avec elle. Aucune réponse n'a été reçue. En septembre 2015, M. Dunphy a omis de se conformer à un ordre de la GCC.

[27] Étant donné qu'elle n'avait pas réussi à communiquer avec M. Dunphy, la GCC a décidé de jouer un rôle plus actif dans la recherche d'une solution à l'incident de pollution. Elle a pris des dispositions pour qu'une inspection sous-marine soit réalisée le 5 août 2015 dans le but de

faire une évaluation préliminaire des hydrocarbures qui se trouvaient toujours à bord du navire et de chercher à prévenir tout nouvel incident de pollution. Les événements du navire ont été scellés, et un fût contenant des hydrocarbures qui se trouvait sur le pont a été remonté. La GCC a estimé, en se fondant sur les entrevues réalisées avec l'ancien équipage et sur l'inspection sous-marine, qu'il restait plusieurs milliers de litres d'hydrocarbures à bord.

[28] Le 9 juin 2016, la GCC a retenu les services de la société Sea-Force Diving Ltd. pour localiser et retirer, sous sa supervision, les hydrocarbures qui se trouvaient à bord du navire submergé. Au cours du mois de juillet 2016, environ 5 000 litres d'huiles usées et 22 000 litres d'eaux usées, soit un mélange de diesel, d'huile et d'eau, ont été retirés du navire et du site. Le 2 août 2016, la GCC a confirmé qu'aucun nouveau film d'hydrocarbures n'avait été observé sur l'eau. Par conséquent, le barrage flottant a été retiré.

[29] La GCC a déposé, par l'intermédiaire d'une lettre datée du 8 août 2016, une demande d'indemnisation de 172 751,64 \$ auprès de l'administrateur au titre des frais et débours engagés relativement à l'incident de pollution (la demande d'indemnisation de la GCC).

II. ÉVALUATION DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION PAR L'ADMINISTRATEUR

[30] Selon le paragraphe 103(1) de la Loi, toute personne au Canada (autre qu'un organisme d'intervention), y compris les sociétés et l'État, qui a subi des pertes ou des dommages, ou qui a engagé des frais et des débours, en raison de dommages réels ou prévus dus à la pollution par les hydrocarbures peut présenter une demande d'indemnisation directement auprès de l'administrateur de la CIDPHN.

[31] Conformément au paragraphe 105(1) de la Loi, sur réception d'une demande d'indemnisation, l'administrateur enquête sur celle-ci et l'évalue. Il dispose d'une équipe composée, entre autres, d'experts locaux et régionaux du domaine maritime et de conseillers juridiques internes, qui l'aident dans son enquête et son évaluation des demandes d'indemnisation.

[32] La CIDPHN a pour objectif d'indemniser les demandeurs dont la demande est conforme aux exigences de la Loi. Le processus d'évaluation, cependant, nécessite que la demande soit attentivement examinée par des personnes chargées du traitement qui ont une expertise en la matière. Aux fins de l'enquête et de l'évaluation d'une demande d'indemnisation, l'administrateur et l'équipe qu'il dirige ont les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*. Le processus d'évaluation est fondé sur la documentation soumise par le demandeur, mais il peut aussi comprendre toute autre enquête indépendante que l'administrateur juge utile d'effectuer.

[33] Une demande d'indemnisation, ou une partie de celle-ci, sera généralement considérée comme fondée si les frais et débours sont jugés raisonnables, s'ils ont bel et bien été engagés, s'ils se rapportent à des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, réels ou prévus, et s'ils sont liés à des mesures raisonnables. Une fois l'enquête et l'évaluation terminées, l'administrateur est tenu de faire une offre d'indemnité au demandeur pour toute partie de la demande qu'il juge fondée.

[34] Si le demandeur accepte l'offre d'indemnité de l'administrateur, ce dernier indemnise le demandeur pour la partie de la demande qui a été jugée fondée, et il devient subrogé dans tous les droits du demandeur relativement à l'incident, dans la limite de la somme versée.

[35] L'administrateur, de concert avec les membres de son équipe, a enquêté sur la demande d'indemnisation de la GCC et l'a évaluée. Les frais et les débours réclamés concernaient les mesures d'intervention et de surveillance, l'inspection sous-marine et l'enlèvement de la pollution par les hydrocarbures. L'administrateur a déterminé que le montant de 172 751,64 \$ était fondé. Une fois les intérêts ajoutés, conformément à l'article 116 de la Loi, la GCC a reçu une indemnité de 181 208,40 \$ le 23 février 2017. Par conséquent, l'administrateur est devenu subrogé dans les droits de la GCC relativement à l'incident de pollution.

[36] Une fois que l'administrateur est subrogé dans les droits du demandeur, comme le prévoit l'alinéa 106(3)d) de la Loi, il « prend toute mesure raisonnable pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du Fonds international, du Fonds complémentaire ou de toute autre personne responsable la somme qu'il a versée ».

III. L'INSTANCE EN COUR FÉDÉRALE

[37] Bien que l'administrateur ait exigé que les défendeurs lui versent le montant de la demande d'indemnisation, ceux-ci ont refusé de le faire. L'administrateur a donc engagé la présente instance le 8 août 2017.

[38] L'administrateur a allégué que les défendeurs étaient conjointement responsables des frais et des débours engagés par la GCC relativement à la surveillance des dommages causés par l'incident de pollution et aux mesures prises pour les prévenir, les contrer, les réparer et les réduire au minimum. Les défendeurs ont nié toute responsabilité.

[39] Après la clôture des actes de procédure, les parties ont convenu de recourir à la médiation afin de déterminer s'il était possible de parvenir à un règlement amiable. La soussignée a présidé une médiation qui a eu lieu à Halifax le 28 novembre 2018.

[40] La médiation a finalement abouti à une entente entre les parties pour régler le différend. Bien que la plupart des modalités du règlement amiable soient confidentielles, les parties ont consenti, dans le cadre du règlement, à demander à la Cour une ordonnance sur consentement avec motifs exposant les faits non contestés qui sous-tendent le différend, ainsi que le régime juridique qu'elles ont convenu d'appliquer à ces faits. Toutes les parties conviennent qu'il sera bénéfique et utile pour l'administrateur de permettre que les circonstances et les faits entourant l'incident de pollution fassent partie des motifs publiés de l'ordonnance; en effet, ils lui permettront d'utiliser cette affaire dans le cadre de ses efforts d'éducation et de sensibilisation.

[41] La Cour a reçu une copie signée du procès-verbal de la transaction et de la quittance mutuelle, et elle convient qu'il est dans l'intérêt public que l'ordonnance sur consentement détaillée sur laquelle les parties se sont entendues soit rendue dans les circonstances particulières de la présente affaire.

ORDONNANCE

LA COUR STATUE que :

1. La présente action est rejetée par les présentes, et aucuns dépens ne sont adjugés.

« Mireille Tabib »

Protonotaire

Traduction certifiée conforme
Ce 29^e jour de juillet 2019.

Claude Leclerc, traducteur

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-1227-17

INTITULÉ : L'ADMINISTRATEUR DE LA CAISSE
D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA
POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE
PAR LES NAVIRES c M. V. MATTERHORN LIMITED,
GERARD THOMAS DUNPHY, MILLER
SHIPPING LTD., PATRICK MILLER JR., ET LES
PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES AUTRES
PERSONNES AYANT UN DROIT SUR LE
NAVIRE *MATTERHORN*

**MOTIFS DE
L'ORDONNANCE ET
ORDONNANCE :** LA PROTONOTAIRE TABIB

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Vanessa Rochester
Sofia Lopez-Bancalari
Norton Rose Fulbright Canada
LLP/S.E.N.C.R.L., s.r.l.
Ottawa (Ontario)

POUR LE DEMANDEUR

Eric Machum
Seamus Ryder
Metcalf & Company
Ottawa (Ontario)

POUR LES DÉFENDEURS
MILLER SHIPPING LTD., PATRICK MILLER JR.,

Mathew G. Williams
Ritch Williams & Richards
Ottawa (Ontario)

POUR LES DÉFENDEURS
MATTERHORN LIMITED, et
GERARD THOMAS DUNPHY