



Date : 19971209

Dossier : T-2416-97

**ACTION *IN REM* CONTRE LE NAVIRE «NEL»  
ET *IN PERSONAM***

**Entre :**

**LA GOVERNOR AND COMPANY OF THE BANK OF SCOTLAND,**

**demanderesse,**

**- et -**

**LES PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES AUTRES PERSONNES  
AYANT DES DROITS DANS LE NAVIRE «NEL» ET OCEANPROFILE  
MARITIME LIMITED,**

**défendeurs.**

**MOTIFS DE L'ORDONNANCE**

**JOHN A. HARGRAVE**  
**PROTONOTAIRE**

[1] En règle générale, les tribunaux n'approuvent pas la vente privée, arrangée à l'avance, d'un navire saisi de façon à pouvoir assurer la répartition des avantages inhérents à une vente judiciaire. Toutefois, dans des circonstances spéciales, avec les protections appropriées, cette procédure peut être à l'avantage de tous. En fait, dans le cas du «*Nel*», refuser d'approuver la vente serait rendre un très mauvais service à la collectivité maritime, dans le sens le plus large de cette expression. La

vente privée et arrangée à l'avance du «*Nel*» et du contenu de ses soutes, avant le règlement du litige, a été approuvée par une ordonnance le 3 décembre 1997.

### **CONTEXTE**

[2] Le «*Nel*», auparavant connu sous le nom de «*Brussel*», vraquier et porte-conteneurs de 25 599 tonnes brutes, construit en 1979, et enregistré à Chypre, appartient à Oceanprofile Maritime Ltd. (Ocean Profile) et est exploité par Leond Maritime Inc. d'Athènes. Dans un acte hypothécaire en date du 27 février 1997, Ocean Profile a hypothéqué le «*Nel*», de même que le «*Anna L*», le «*Angelina L*» et le «*Blue L*» auprès de la demanderesse, la Governor and Company of the Bank of Scotland (la Banque d'Écosse), pour une somme de 11 250 000 \$US.

[3] Le «*Nel*» a chargé à son bord 34 398 tonnes métriques de soufre en vrac pour la Tunisie, aux terminaux de la côte du Pacifique, à Port Moody, entre le 17 et le 20 octobre 1997 et il s'est ensuite installé au mouillage dans le port de Vancouver. À cette époque, le «*Nel*» était assiégé par un grand nombre de créanciers. En outre, la propriétaire n'avait pas fait ses versements de mai et d'août à la Banque d'Écosse. Dans une lettre en date du 31 octobre 1997, la Banque d'Écosse a exigé d'Ocean Profile qu'elle rembourse 12 047 788,08 \$US, représentant le capital garanti par l'hypothèque grevant le «*Nel*» et ses navires jumeaux, majoré des intérêts. La Banque d'Écosse a saisi le «*Nel*» le 12 novembre 1997.

[4] La saisie du «*Nel*» par la Banque d'Écosse a été suivie d'une saisie effectuée au nom de Petromarine Products Limited, des fournisseurs de lubrifiant, pour garantir leur réclamation de 58 802,07 \$US et du dépôt d'autres réclamations au nom de sept opposants, notamment Legend Marine Singapore Proprietary PTE Ltd., pour une somme de 34 139 \$US, et Alpha Bunkering Co. Ltd., pour une somme de 168 174 \$US. Aux réclamations des fournisseurs de lubrifiant et des approvisionnements nécessaires s'ajoute celle des membres d'équipage pour salaires non payés.

[5] Les saisies et réclamations contre le «*Nel*» ont semé la consternation chez Shell Canada Limitée, expéditeur de la cargaison de soufre brut canadien, et causé des préoccupations à la demanderesse, la Banque d'Écosse, étant donné que Shell avait des engagements avec ses clients en Tunisie et que la Banque d'Écosse, ayant la créance la plus importante relativement au navire, s'inquiétait de la corrosion qui pouvait être causée au «*Nel*», si le soufre demeurait à bord du navire plus longtemps que prévu.

[6] Les cargaisons de soufre en vrac ont été notoirement associées à des risques d'incendie et d'explosion par le passé. Il y a une quinzaine d'années, les caractéristiques dangereuses du soufre mouillé et sa propension à attaquer l'acier d'un navire étaient relativement peu connues du fait que le soufre en vrac était en général chargé à l'état sec ou relativement sec. Les nouvelles méthodes de chargement du soufre à l'état humide ou mouillé, répondant à des préoccupations

environnementales (de l'eau est pulvérisée sur le soufre pendant le chargement pour réduire la poussière) et le climat au port de Vancouver ont mis au jour l'effet potentiellement dévastateur de la corrosion due à la réaction du soufre humide sur l'acier.

[7] Le premier exemple de cette corrosion causée par le soufre en vrac, et certainement le plus connu, est celui du «*Cambridgeshire*», qui transportait une cargaison de soufre de Vancouver à Maputo en Afrique de l'Est au début des années 1980. Dans ce cas, la cargaison est restée à bord pendant environ trois mois. Après une longue enquête, les experts ont déterminé que les dommages causés par la corrosion au «*Cambridgeshire*», qui ont nécessité le remplacement de 800 tonnes d'acier au coût d'environ 6 000 000 \$US, étaient attribuables à une réaction électrochimique qui se produit quand le soufre humide entre en contact avec la plaque d'acier des cales du navire. Bien que plusieurs facteurs aient apparemment un effet sur l'étendue de la corrosion, notamment un apprêt de chaux sur la plaque d'acier pour créer une barrière entre celle-ci et la corrosion, et la vulnérabilité des nouveaux navires par opposition aux anciens navires où la rouille peut constituer une protection, l'enquête, dans le cas du «*Cambridgeshire*», a établi que le degré de corrosion était directement proportionnel à la température et à la durée du contact entre la cargaison de soufre et l'acier.

[8] Depuis de nombreuses années maintenant, les navires qui prennent leur cargaison de soufre à Vancouver sont informés, par écrit, non seulement de laver

leurs soutes à l'eau douce avant le chargement afin de minimiser la réaction qui peut se produire entre les résidus de sel sur les cloisons, les plafonds de ballast et le bordé extérieur du navire et le soufre, mais également de traiter à la chaux les soutes au moyen d'un système d'arrosage sous pression. Bien entendu, ces mesures ne peuvent garantir qu'il n'y aura pas de dommage causé par la corrosion, mais ont plutôt pour but de minimiser les dommages au cours des voyages de durée normale.

[9] L'abandon apparent du «*Nel*», chargé de soufre à Vancouver, par sa propriétaire, préoccupait la créancière hypothécaire, c'est-à-dire la Banque d'Écosse. Essentiellement, la propriétaire a informé le commandant du «*Nel*» qu'il était seul maître à bord, elle a fermé son bureau, enlevé tout le mobilier et a disparu. La Banque d'Écosse ne savait pas si les soutes du «*Nel*» avaient été correctement apprêtées pour recevoir la cargaison. Les températures à Vancouver, entre le 17 octobre 1997, date du début du chargement, et le 3 décembre 1997, quand la présente requête a été entendue, ont été exceptionnellement élevées.

[10] La Banque d'Écosse a examiné la possibilité de décharger la cargaison à Vancouver ce qui lui aurait coûté environ 1 330 000 \$US. Comme solution de remplacement, elle a envisagé de vendre le «*Nel*» à un acquéreur prêt à transporter la cargaison à destination. Outre le fait que le soufre est resté à bord du navire pendant quelque six semaines à Vancouver où, comme je l'ai déjà dit, les températures ont été plus élevées que la normale, le navire devait encore effectuer le voyage. Habituellement, pour la traversée de Vancouver en Tunisie, sans tenir

compte des retards pouvant se produire au canal de Panama et au moment du déchargement en Tunisie, il faut compter environ 26 jours, en supposant que le navire se déplace à 15 noeuds<sup>1</sup>. Si l'on tient compte du fait que la majeure partie du voyage au départ de Vancouver, en passant par le canal de Panama et la Tunisie, se déroule dans des zones subtropicales et tropicales, les préoccupations au sujet de la réaction entre l'acier et le soufre humide étaient réelles. Toutefois, la Banque d'Écosse a trouvé un acheteur, la Marplan Shipping Limited of Cypress, qui était disposé à acquérir le «*Nel*» et à effectuer le voyage.

[11] Les conditions de la vente du «*Nel*» soumises à la Cour par la Banque d'Écosse étaient les suivantes : 5 000 000 \$US, dont 89 500 \$US pour le mazout, qui est réclamé par la propriétaire de la cargaison, Shell Canada Limitée, et le solde de 4 910 450 \$US pour le navire. En plus d'arranger la vente privée du «*Nel*» et du contenu de ses soutes à 5 000 000 \$US à un propriétaire disposé à livrer le soufre en Tunisie, la Banque d'Écosse a fourni deux estimations du «*Nel*», préparées par des courtiers maritimes. Une première estimation effectuée le 14 novembre 1997 par CTL Westrans, de Vancouver, avec inspection à bord, établissait la valeur du navire sur les marchés internationaux à environ 4 000 000 \$US. La deuxième estimation, effectuée le 28 novembre 1997, par Seascope Shipping Limited de Londres (Angleterre), établissait la valeur du navire à 3 750 000 \$US. En outre, la Banque d'Écosse a indiqué que le «*Anna L*» avait

---

<sup>1</sup> Cette hypothèse de 15 noeuds est peut-être trop optimiste étant donné que la vitesse prévue du navire, qui a été conçu en 1979, n'était que de 15.5 noeuds.

été vendu pour 2 850 000 \$US, et qu'un montant net de 2 125 000 \$US avait été affecté à la réduction du prêt. Afin d'éviter un débat concernant l'ordre de priorité des créances, la Banque d'Écosse a fourni des estimations du «*Angelina L*» et du «*Blue L*». CTL Westrans, qui est une division de Cunningham Transportation Limited, a évalué le «*Angelina L*» à 1 200 000 \$US et le «*Blue L*» à 3 500 000 \$US. Seascope a fixé la valeur du «*Angelina L*» à 1 300 000 \$US et du «*Blue L*» à 3 500 000 \$US. Il est utile de faire observer, à cette étape, que même si les navires donnés en garantie du prêt consenti par la Banque d'Écosse avaient été vendus pour une somme équivalant à l'estimation ou une somme raisonnablement supérieure à celle-ci, et les frais de la vente maintenus au minimum, le produit ainsi obtenu aurait en toute probabilité été inférieur au solde impayé, composé du capital et des intérêts, sur le prêt de la Banque d'Écosse.

### ***ANALYSE***

[12] La Cour peut ordonner la vente d'un navire, avant le procès, que l'action soit ou non poursuivie, s'il existe de bonnes raisons de le faire : voir par exemple *Banco Do Brasil S.A. c. The Alexandros G. Tsavlis* (1987), 12 F.T.R. 278, à la page 283. Dans cette affaire, le juge Collier a analysé les coûts d'entretien du navire jusqu'au procès et, après un examen minutieux, en a ordonné la vente. En fait, cet aspect des frais fixes, par exemple, les salaires de l'équipage, le mazout et autres approvisionnements de première nécessité, l'assurance et l'entretien pour éviter la détérioration matérielle, sont les facteurs habituellement pris en compte par le tribunal dans une demande de vente *pendente lite*, c'est-à-dire pendant le procès :

voir par exemple *The Myrto*, [1977] 2 Lloyds 243, pages 260 et 261, *The Western Horizon* (1997), 125 F.T.R. 81, pages 86 et suivantes, et *The Alarissa* (1994), 89 F.T.R. 137. En tenant compte de tous ces facteurs, c'est-à-dire des frais fixes et particulièrement, en l'espèce, du danger très réel que de graves dommages soient causés par la corrosion, en plus du fait que le navire a été abandonné par sa propriétaire, le «*Nel*» devrait être vendu pendant le procès. Toutefois, il y a un aspect qui complique les choses : la Banque d'Écosse souhaite obtenir la protection et l'approbation de la Cour pour la vente privée qu'elle a négociée. La raison qui pousse la Banque d'Écosse à proposer cette vente privée est facile à comprendre, compte tenu du temps qu'il faut habituellement pour procéder à une vente judiciaire : dans les circonstances, les dommages causés par la corrosion auront déjà commencé de se produire bien avant que la vente judiciaire ait lieu. La Banque d'Écosse agit de façon rationnelle étant donné que l'option qui consiste à décharger la cargaison, assurer la sécurité du navire et empêcher la contamination de la cargaison par des produits de corrosion, dont le coût s'établit à environ 1 300 000 \$US, représente la solution la moins souhaitable pour toutes les parties intéressées.

[13] Le meilleur point de départ pour analyser une demande d'approbation judiciaire d'une vente par contrat privé, sans qu'il y ait d'évaluation officiellement ordonnée par la Cour, consiste à examiner la décision *Le Dora* [No. 2], [1977] 1 C.F. 603, une décision du juge Thurlow, qui était alors juge en chef adjoint. Je ne dis pas que *Le Dora* est une affaire semblable, puisque ce n'est pas le cas, mais elle

est pertinente. La situation dans l'affaire *Le Dora* portait sur une demande de vente par contrat privé, avant jugement, sans évaluation officielle et sans avis, d'un pétrolier d'un port en lourd de 95 000 tonnes, le navire ayant été saisi par l'équipage pour non-paiement de salaires. La requête en vue d'effectuer la vente a été présentée par le créancier hypothécaire, qui réclamait environ 9 000 000 \$US et qui proposait une vente privée à 5 900 000 \$US.

[14] Le juge en chef adjoint Thurlow a cité, parmi d'autres *Règles de la Cour fédérale*, la Règle 1007(1), qui permet une vente avant jugement et la Règle 1007(2) qui permet à la Cour de vendre un bien saisi aux conditions appropriées qui peuvent, sans toutefois constituer une obligation, inclure la procédure habituelle. Le juge en chef adjoint Thurlow a souligné que les Règles prévoient la vente suivant des modalités ordonnées à l'avance par la Cour afin de protéger les intérêts de toutes les parties, et non pas un acte de vente arrangé à l'avance par la demanderesse pour servir ses intérêts. Quoi qu'il en soit, la Cour n'a pas accepté que *Le Dora* «[...] subira une détérioration matérielle indue en restant immobilisé le temps nécessaire à l'exécution de procédures normales de la Cour relatives à son évaluation et à sa vente, s'il est correctement armé [...]» (page 607). Il est intéressant de noter que les réclamations contre *Le Dora*, autres que celles du créancier hypothécaire, étaient relativement modestes, puisqu'elles concernaient les salaires et les services d'un agent maritime et que les frais permanents concernant l'équipage et l'entretien du navire étaient raisonnables. En outre, la Cour était manifestement d'avis que le prix de la vente privée était trop

bas et qu'aucun préjudice ne découlerait du fait que le navire continue d'être sous la saisie de la Cour jusqu'à ce qu'une vente judiciaire puisse avoir lieu.

[15] En l'espèce, il se peut fort bien que la vente serve les intérêts de la demanderesse, mais il y a également des considérations plus générales, notamment la possibilité d'obtenir un prix approprié pour un navire qui, à l'heure actuelle, est apparemment en état de navigabilité alors que, si les choses traînent pendant encore plusieurs semaines afin d'effectuer une vente judiciaire, des dommages pourront être causés par la corrosion, et l'état de navigabilité du navire pourra être compromis, rendant plus difficile l'obtention d'un bon prix. En outre, tout acquéreur insisterait probablement pour que la cargaison soit déchargée, ce qui représente une dépense importante qui devra être soustraite du prix de vente, étant donné qu'aucun acheteur avisé ne sera intéressé d'acheter un navire chargé de soufre depuis trois ou quatre mois ni d'essayer de livrer cette cargaison en effectuant un voyage dans des zones tropicales ou subtropicales, entraînant ainsi la possibilité d'aggraver les dommages causés par la corrosion qui auront presque certainement commencé.

[16] Si la situation avait été semblable à celle de l'affaire *Le Dora*, où l'écoulement du temps n'entraînait pas de grandes dépenses, j'aurais conclu qu'il s'agissait en fait d'une demande extraordinaire, que j'aurais dû refuser au profit d'une vente judiciaire conventionnelle. Mais, en l'espèce, le temps compte, étant donné que le «*Nel*» pourrait fort bien, dans l'espace de quelques semaines et

certainement dans l'espace de quelques mois, ne plus pouvoir être vendu, sauf pour la récupération ou à un prix spéculatif minimal.

[17] Parmi toutes les parties représentées qui ont participé à la demande en vue d'approuver la vente, seul l'avocat d'Alpha Bunkering Co. Ltd., de Grèce, a exprimé certaines préoccupations au sujet de la vente privée proposée à la Cour par la Banque d'Écosse. Alpha Bunkering, si elle n'est qu'une simple créancière *in rem* pour un montant de 168 174 \$US, ne participerait probablement pas au partage du produit de la vente du «*Nel*» : même si la Banque d'Écosse était tenue d'établir l'ordre de priorité des créanciers, sa créance prioritaire par rapport aux fournisseurs de biens de première nécessité et le prix inférieur obtenu pour la vente du «*Nel*» et de ses navires jumeaux, ne laisseraient en toute probabilité rien pour les créanciers *in rem*. Subsidiairement, si l'article 2 de la *Convention de Bruxelles de 1926* s'appliquait à la créance d'Alpha Bunkering pour avoir fourni les soutes<sup>2</sup> et que cela donnait lieu à une réclamation importante pour privilège maritime en vertu du droit grec, qui aurait priorité sur une hypothèque enregistrée, Alpha Bunkering pourrait faire valoir son rang prioritaire sur la Banque d'Écosse et, dans ce cas, la vente est tout à son avantage. Quoi qu'il en soit, l'avocat d'Alpha Bunkering a fait valoir plusieurs points valables, même s'il n'a pas fourni de preuve pour les étayer.

---

<sup>2</sup> voir *Tetley on Maritime Liens and Claims*, publié par Business Law Communications Ltd. of London, en 1985, pages 581 et 582.

[18] L'avocat d'Alpha Bunkering se demande si la vente se fait à la juste valeur marchande. Le «*Nel*» a été évalué par deux courtiers maritimes reconnus internationalement, qui sont indépendamment arrivés à des prix situés dans une fourchette relativement étroite. La Banque d'Écosse a réussi à trouver un acheteur qui est disposé à payer environ 25 % de plus que les évaluations, mais il faut bien sûr rappeler que l'évaluation n'est qu'une estimation d'un prix sur les marchés internationaux; deuxièmement, la cargaison qui se trouve dans les soutes du navire a une valeur importante; et finalement, les deux évaluations ont été effectuées sur un navire libre d'affrètement. Je suis convaincu que le prix de 5 000 000 \$US représente la juste valeur marchande du «*Nel*».

[19] Deuxièmement, l'avocat d'Alpha Bunkering exprime les préoccupations de sa cliente selon lesquelles l'acheteur aurait un lien de dépendance avec l'ancienne propriétaire. Il n'y a aucune preuve qui établisse un lien ou une complicité entre l'ancienne propriétaire et l'acquéreur.

[20] Le troisième point important soulevé par Alpha Bunkering fait valoir que la Cour n'a pas eu la possibilité de nommer un expert indépendant pour évaluer le navire. En l'espèce, je suis disposé à accepter les évaluations indépendantes qui ont été faites du «*Nel*» par deux courtiers maritimes de renom, dont l'un a monté à bord. En fait, la Cour a par le passé, à ma connaissance, accepté des évaluations de CTL Westrans, ou de son prédécesseur, Cunningham Transportation Limited. Je suis convaincu que Seascope Shipping Limited, de Londres, est une

compagnie sérieuse dont le certificat d'évaluation, produit à la Cour, peut être accepté sans crainte.

### **CONCLUSION**

[21] Tout bien considéré, la situation du «*Nel*» constitue une circonstance très spéciale qui nous oblige à approuver une vente privée effectuée avec rapidité. Refuser la vente à cette étape entraînerait des dépenses importantes pour décharger la cargaison ou la certitude, pour l'avenir, d'obtenir un prix de vente considérablement inférieur pour un navire soupçonné d'avoir été endommagé par la corrosion causée par le soufre. Dans un cas comme dans l'autre, le produit qui serait distribué aux créanciers *in rem* serait inférieur. Ce résultat est contraire à l'objectif poursuivi par toute vente judiciaire, qui est d'obtenir le prix équitable le plus élevé afin de protéger les créanciers. C'est la raison pour laquelle la vente privée du «*Nel*» sera approuvée au moyen d'une ordonnance et d'une commission de vente.

[22] Les créanciers, de même que Shell Canada Limitée qui réclame la propriété du contenu des soutes, sont protégés par la procédure prévue dans l'ordonnance de vente. Cette ordonnance renferme les dispositions habituelles concernant la publication et le dépôt des affidavits de réclamations, afin que tous les créanciers puissent se faire connaître et que soit déterminé l'ordre de priorité pour la répartition du produit de la vente. L'ordonnance accorde également la protection appropriée à la Banque d'Écosse pour les débours nécessaires à la réalisation de

la vente, y compris le paiement des salaires et des frais de rapatriement de l'équipage et les frais de préservation et de protection, y compris le coût de l'assurance-indemnisation du «*Nel*».

[23] Une dernière observation s'impose. La vente du «*Nel*» est un exemple de négociation intelligente de la part des avocats en cause et de leur capacité à collaborer pour mettre en oeuvre la seule solution économique et raisonnable. Il faut les en féliciter.

(Signature) «John A. Hargrave»  

---

Protonotaire

le 9 décembre 1997  
Vancouver (Colombie-Britannique)

Traduction certifiée conforme

François Blais, LL. L.

**DIVISION DE PREMIÈRE INSTANCE DE LA COUR FÉDÉRALE**  
**AVOCATS ET PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER**

DATE DE L'AUDIENCE : le 3 décembre 1997

N° DU GREFFE : T-2416-97

INTITULÉ DE LA CAUSE : LA GOVERNOR AND COMPANY OF THE BANK OF  
SCOTLAND  
c  
LE NAVIRE «*NEL*» *et al.*

LIEU DE L'AUDIENCE : Vancouver (C.-B.)

MOTIFS DE L'ORDONNANCE DU PROTONOTAIRE JOHN A. HARGRAVE  
Date : le 9 décembre 1997

**ONT COMPARU :**

Peter Bernard	pour la demanderesse
Shelly Chapelski	pour la créancière Canpotex Shipping Ltd.
Doug Morrison	pour la créancière Shell Canada Limitée
John McLean	pour la créancière Aktina S/A

**PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER :**

Campney & Murphy Vancouver (C.-B.)	pour la demanderesse
Connell, Lightbody Vancouver (C.-B.)	pour Canpotex Shipping Ltd.
Bull, Houser & Tupper Vancouver (C.-B.)	pour Shell Canada Limitée
Edwards, Kenny & Bray Vancouver (C.-B.)	pour Aktina S/A
McEwen, Schmitt & Co. Vancouver (C.-B.)	pour Petromarine Products
Giaschi, Margolis Vancouver (C.-B.)	pour Legend Marine Singapore Proprietary PTE Ltd.
Sproule Castonguay Pollack Montréal (Québec)	pour Alpha Bunkering Co., Ltd.