



T-1620-96

ACTION EN AMIRAUTÉ *IN REM* CONTRE  
LE NAVIRE « *WESTERN HORIZON* »

Entre :

SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF DU CANADA,  
REPRÉSENTÉE PAR LE MINISTRE DES  
APPROVISIONNEMENTS ET SERVICES,

demanderesse,

- et -

HORIZONS UNBOUND REHABILITATION AND TRAINING  
SOCIETY (H.U.R.T.S.) et LES PROPRIÉTAIRES ET TOUTES  
AUTRES PERSONNES AYANT UN DROIT SUR LE NAVIRE  
« *WESTERN HORIZON* »,

défendeurs.

MOTIFS D'ORDONNANCE MODIFIÉS

LE PROTONOTAIRE  
JOHN A. HARGRAVE

Les présents motifs font suite à la requête de la demanderesse en vue de procéder à la vente du « *Western Horizon* » pendant le procès, de même qu'à des éléments de la requête de la défenderesse Horizons Unbound Rehabilitation and Training Society (ci-après appelée « Horizons Unbound » ou la « Société »), un organisme qui se consacre à la réhabilitation de jeunes délinquants dans le cadre de programmes offerts à bord de navires-écoles, afin d'obtenir la suspension de ladite vente en vertu soit de l'article 44 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, soit de l'article 50 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Après avoir entendu la requête le 5 novembre, j'ai remis le prononcé de la décision, mais indiqué aux parties qu'elles devraient essayer de trouver elles-mêmes une solution. Cette mesure semblait appropriée car, selon

moi, le « *Western Horizon* » a peu de valeur commerciale et ne peut probablement servir que de navire-école. Vu la taille et la configuration de ce navire, il serait difficile de l'exploiter commercialement. L'expert de la demanderesse évalue le navire à 60 000 \$, ce qui serait sa valeur de liquidation. De plus, comme les ponts et les cloisons sont isolés à l'amiante, il serait impossible de mettre le navire à la casse de façon économique, ce qui pourrait embarrasser tous les intéressés. Cependant, les parties n'ont manifestement pas été capables d'arriver à une solution.

#### **CONTEXTE**

Les faits qui ont amené le ministère public à demander la vente du navire remontent à une demi-douzaine d'années et sont trop complexes pour être décrits en entier. Je m'en tiendrai plutôt aux éléments qui semblent pertinents aux deux requêtes.

En 1990, désireuse de mettre en oeuvre un projet de navire-école pour jeunes délinquants, la défenderesse, Horizons Unbound, a obtenu de ce qui était à l'époque le ministère des Approvisionnement et Services un chalutier excédentaire de 177 pieds appartenant à Pêches et Recherches océanographiques, le « *G.B. Reid* ».

Le navire avait été inspecté et évalué en janvier 1989. Il ressort clairement de l'évaluation que ce bâtiment, qui avait été fabriqué selon les normes 100-A-1 de la Lloyd's et renforcé pour la navigation dans les glaces, et qui, à cette époque-là, était désarmé depuis quatre ans environ, se trouvait essentiellement dans le même état qu'au moment de son désarmement, mais avait sérieusement besoin d'entretien. La juste valeur marchande, évaluée à 250 000 \$, était basse, car, en tant

que chalutier à pêche latérale, ce navire était désuet et, de toute façon, sa capacité de cale était trop restreinte pour que le navire accomplisse économiquement une activité quelconque sans de coûteuses modifications.

Horizons Unbound a obtenu le navire contre la somme de 1 \$ en échange de diverses stipulations quant aux objectifs qu'atteindrait cet organisme au cours des cinq années suivantes. J'appellerai ces objectifs des engagements.

L'un des engagements était de remettre le navire en état d'après des normes acceptables attestées par la Garde côtière canadienne de manière à ce qu'il soit prêt à accomplir en moins de 18 mois l'activité à laquelle on le destinait. Les parties ont considéré que cela était lié à la désignation donnée au navire au moment de son enregistrement sous la propriété de Horizons Unbound. Le « *Western Horizon* », à l'instar du « *G.B. Reid* », avait été enregistré comme navire de recherche basé dans le port d'Ottawa. Horizons Unbound l'a réenregistré au port de Victoria en tant que yacht, ce qui était la seule désignation pratique au Canada compte tenu, d'une part, de la conception et de l'objet premiers de ce navire et, d'autre part, de l'engagement pris par Horizons Unbound de ne pas exploiter son navire commercialement en concurrence avec l'industrie du transport maritime durant cinq ans.

Les engagements en question étaient exécutoires dans le cadre d'une entente accessoire à une hypothèque maritime enregistrée de premier rang en faveur de l'État, elle-même accessoire à un billet à demande de 200 000 \$, sans intérêts. Si Horizons Unbound respectait les

engagements, le billet serait annulé et l'hypothèque maritime purgée au bout de cinq ans.

Le D<sup>r</sup> Philip Ney, un médecin, pédopsychiatre et psychologue qui avait déjà traité avec succès des jeunes délinquants dans un milieu d'apprentissage maritime, était l'âme dirigeante de Horizons Unbound. Il avait beaucoup investi dans le projet, y compris de ses propres fonds, dont 130 000 \$ environ sous la forme d'une hypothèque maritime enregistrée de second rang.

Au fil des ans, bien des lettres ont été échangées entre l'État et Horizons Unbound quant à la question de savoir si cette dernière respectait les engagements. Certaines des lettres, comme celle visant à savoir si le « *Western Horizon* » était muni des documents requis pour être désigné comme un yacht, dénotent une certaine insouciance de la part de l'État. Si la mise en demeure de ce dernier, en date du 6 mars 1995, qui donnait à Horizons Unbound un délai de 60 jours pour corriger divers manquements allégués, mentionne comme manquements la désignation du navire en tant que yacht et diverses autres infractions présumées aux engagements, le ministère public cherche maintenant, judicieusement, à établir seulement qu'il y a eu manquement à l'engagement 2(e)(i), à savoir que le navire devait être [TRADUCTION] « ... prêt à accomplir l'activité à laquelle on le destine dans les 18 mois suivant la date du transfert... », de même qu'à l'engagement 2(e)(ii) :

[TRADUCTION]

Utiliser ledit navire principalement dans le but de réhabiliter en tout temps au moins dix jeunes délinquants provenant de services pénitentiaires provinciaux ou fédéraux, et éviter qu'il ne serve pas au but prévu pendant une période de six mois ou plus après avoir été réarmé et mis en service, et ce, pendant cinq (5) ans au moins à compter de la date de transfert.

Il ressort clairement aussi des documents de Horizons Unbound, comme les rapports du trésorier pour 1991 et 1992, que cet organisme était fort bien au courant des conditions exposées dans les engagements et qu'un manquement à ces derniers pouvait entraîner la perte du navire.

La demanderesse n'a pas engagé de procédures devant la Cour fédérale et procédé à la saisie du navire aussitôt que les manquements présumés aux engagements n'ont pas été corrigés; elle a plutôt saisi le « *Western Horizon* » en mai 1995 et est maintenant créancière hypothécaire en possession. La demanderesse a amarré le navire le long d'un dock flottant, dans le bassin de radoub d'Esquimalt, au tarif de 3 675 \$ par mois. Horizons Unbound soutient que les frais d'amarrage sont disproportionnés à ceux d'autres mouillages locaux et excessifs, surtout que l'accès au navire est difficile et qu'il n'y a ni eau ni électricité. À cette fin, le D<sup>r</sup> Ney a récemment payé de sa poche environ 1 600 \$ de carburant pour le « *Western Horizon* ». Il s'agit là d'une situation assez singulière car, en général, c'est au créancier hypothécaire en possession qu'il incombe de s'occuper convenablement d'un navire, à la condition bien sûr de ne pas être tenu d'engager des dépenses considérables pour empêcher qu'un navire de faible valeur se détériore. J'ajouterais également ici que, dans la timonerie, le transmetteur d'ordres à la salle des machines a disparu.

La demanderesse demande que le navire soit vendu, pendant le procès, parce qu'il est en mauvais état et à cause des frais d'amarrage qu'il occasionne. Les frais d'amarrage dus au 30 avril 1996 seraient de 28 133,84 \$, et l'amarrage du navire au bassin de radoub d'Esquimalt, depuis six mois, au tarif de 3 675 \$ par mois, représente

des frais supplémentaires de 22 050 \$. À la fin d'octobre 1996, le montant total des frais d'amarrage excède donc 50 000 \$.

Il ressort clairement des affidavits que le navire se détériore. Le D<sup>r</sup> Ney déclare qu'il était prévu de mettre le « *Western Horizon* » en cale sèche lorsqu'il a été saisi en mai 1995. Le fond du navire a besoin d'entretien, ce qui comprend le remplacement des anodes de zinc, et ces deux opérations obligent à mettre le navire en cale sèche. Horizons Unbound déclare aussi que le navire se détériore parce qu'il n'est pas ventilé convenablement.

Selon une évaluation datée du 4 juin 1996, le « *Western Horizon* » vaudrait actuellement 60 000 \$, montant que l'évaluateur qualifie de valeur de liquidation, car le navire n'a, selon lui, aucun marché ou usage évident. En fait, il serait tentant de conclure que le créancier hypothécaire en possession aurait peut-être à payer pour faire démanteler le navire car, selon le rapport de l'évaluateur : [TRADUCTION] « les cloisons et les ponts seraient en grande partie isolés à l'amiante, tout comme les sorties de ventilation ».

Horizons Unbound déclare que depuis qu'elle a pris en main le navire en 1990 [TRADUCTION] « des centaines de milliers de dollars et de nombreux dons de matériel, ainsi que des centaines d'heures de travail ont été consacrés au navire », que les donateurs et les membres de la Société seraient déçus si le navire était vendu à la casse, que le projet de navire-école est viable et utile et qu'à ce stade-ci, la vente du navire mettrait fin à la Société. La demanderesse, pour sa part, doute de la viabilité de Horizons Unbound en tout état de cause.

Cette non-viabilité semble, en partie du moins, ressortir de la propre documentation de Horizons Unbound : [TRADUCTION] « ... nous ne sommes pas parvenus à obtenir un financement global qui nous permettra d'offrir un programme complet pour jeunes délinquants » (lettre datée du 1<sup>er</sup> novembre 1993 de la part du D<sup>r</sup> Ney, à titre de président de Horizons Unbound, au Centre de distribution des biens de la Couronne), ainsi que de l'affidavit du D<sup>r</sup> Ney, daté du 20 septembre 1996, où ce dernier déclare que la Société n'a pas les fonds voulus pour retenir les services d'un représentant juridique ou défendre l'action à cause des procédures de la demanderesse.

Horizons Unbound déclare qu'aucun compte n'est en souffrance et soutient qu'elle est en mesure de donner suite au projet. Elle fait donc valoir ce qui suit : ou bien la saisie du navire est levée, ou bien le litige se poursuit jusqu'à sa conclusion, et ce n'est qu'à ce moment-là, si la demanderesse obtient gain de cause, que le « *Western Horizon* » devrait être vendu.

#### **ANALYSE**

##### ***Quelques questions d'ordre procédural***

Lorsqu'un créancier hypothécaire de premier rang a pris possession d'un bien, la pratique la plus répandue, surtout lorsque l'on peut être raisonnablement sûr des créanciers *in rem* qui existent, consiste, pour ce créancier, à vendre le bien en question en vertu du pouvoir que confère l'hypothèque. Il avait été décidé au départ de procéder de cette façon; toutefois, le 10 mai 1995, le D<sup>r</sup> Ney a enregistré une hypothèque de second rang d'un montant de 132 990,53 \$, représentant son droit personnel, ou une partie de ce dernier, sur le navire par suite du paiement de factures. Le Centre de distribution des biens de la Couronne a décidé de ne pas procéder à la

vente à titre de créancier hypothécaire en possession. Cependant, s'il avait choisi de le faire, son acte de vente, donné à titre de premier créancier hypothécaire en possession, aurait libéré le titre de l'hypothèque de second rang du D<sup>r</sup> Ney.

Comme je l'ai signalé, le « *Western Horizon* » ne fait pas présentement l'objet d'une saisie. La Cour ne peut donc vendre le navire en vertu de la règle 1007, qui subordonne la vente d'un bien à sa saisie. Elle est toutefois habilitée à ordonner la vente d'un navire, que ce dernier soit soumis ou non au pouvoir de la Cour par suite d'une saisie : voir, par exemple, *The Imperial Trusts Co. of Canada v. The «Lequesnoy»*, (1921) 20 R.C.É. 486. En l'espèce, toute vente doit se faire en vertu de la règle 1007 selon la formule qui protégera le mieux les intérêts de toutes les parties. Comme le « *Western Horizon* » est en la possession du créancier hypothécaire - la demanderesse - et que le shérif peut facilement le saisir (la demanderesse conservera la possession et la responsabilité du navire), le fait qu'il ne soit pas saisi ne devrait pas être un motif, en l'espèce, pour renvoyer les parties, exiger que la demanderesse procède à la saisie et, ensuite, entendre de nouveau une longue requête : il s'agit d'un vice auquel il est possible de remédier en l'espèce en tant que condition préalable à une vente effectuée sur ordonnance judiciaire.

La demanderesse souhaite procéder à la vente, faisant valoir que le Centre de distribution des biens de la Couronne a le savoir-faire voulu pour vendre le navire et qu'il peut le faire plus efficacement et à moindre prix que si le shérif s'en chargeait. Il n'appartient généralement pas à la Cour d'autoriser une vente privée, en fait d'approuver automatiquement ce qui a déjà été

accompli, au détriment peut-être des intérêts d'autres parties : voir, par exemple, *International Marine Banking Co. c. Le « Dora »* [n° 2], [1977] 1 C.F. 603. Dans l'arrêt «Dora», le juge en chef adjoint Thurlow a rejeté la requête de la demanderesse pour qu'une vente organisée soit approuvée car il n'était pas d'accord avec la méthode de vente que cette dernière avait adoptée. Toutefois, de temps à autre, et dans des circonstances appropriées, la Cour a permis à une partie de procéder à la vente, surtout lorsque la valeur du navire n'est pas élevée et que les frais du shérif, qui, dans la présente juridiction, sont considérables, amoindriraient inutilement le montant que recouvreraient les créanciers. En l'espèce, la demanderesse n'a entrepris aucune procédure de vente. C'est donc dire que si une ordonnance de vente est rendue, la Cour peut prendre les dispositions qui conviennent pour protéger les intérêts et le rang prioritaire des créanciers : je songe, à titre d'exemple possible, à la dépense que le D<sup>r</sup> Ney a faite récemment pour acheter du carburant, faute de raccordement électrique quai-navire.

#### **Vente du navire**

Après avoir réglé divers points préliminaires de nature procédurale, voyons maintenant le bien-fondé des requêtes.

La défenderesse et l'intervenant, le D<sup>r</sup> Ney, ont déposé de nombreux affidavits traitant de l'utilité du projet de Horizons Unbound pour ce qui est de contribuer à la réhabilitation de jeunes délinquants. L'idée de dispenser en mer une formation à de jeunes délinquants semble admise. La feuille de route du D<sup>r</sup> Ney est positive. Il est fort possible que le projet de Horizons Unbound ait beaucoup de mérite, mais ce mérite n'a aucun

rapport avec le droit qu'a la demanderesse de vendre le navire s'il y a eu manquement aux engagements hypothécaires, si la demanderesse s'acquitte du fardeau de prouver que le navire devrait être vendu avant la conclusion du litige et si Horizons Unbound est incapable de montrer que la vente devrait être suspendue.

J'ajouterais aussi qu'il ne faut pas considérer que l'incapacité dans laquelle se trouve Horizons Unbound de mettre en place un programme efficace destiné aux jeunes contrevenants est une critique à l'endroit de cet organisme ou du D<sup>r</sup> Ney : il s'agit plutôt du résultat manifeste d'un changement au sein du gouvernement provincial ainsi que d'une réorientation des priorités budgétaires, qui n'englobent plus un programme d'apprentissage en mer pour jeunes délinquants.

La Cour peut ordonner la vente d'un navire avant le procès, que l'action soit contestée ou non, s'il y a une bonne raison de le faire : voir, par exemple, *Banco Do Brasil c. Le « Alexandros Tsavliris »* (1987), 12 F.T.R. 278, à la p. 283.

Horizons Unbound a également produit un bon nombre de preuves pour montrer qu'elle a de solides moyens de défense. Cela fait penser à un passage pertinent de la décision du juge Brandon dans l'affaire « *Myrto* » [1977] 2 Lloyd's 243 :

[TRADUCTION]

Il n'est ni nécessaire ni souhaitable que je me prononce, à ce stade interlocutoire de l'action, sur la question de savoir si les trois moyens de défense ainsi esquissés pourraient vraisemblablement être retenus ou rejetés au cours de tout procès qui pourrait avoir lieu ultérieurement. Il me suffit de dire que l'avocat de la banque a reconnu et, à mon avis il l'a fait à bon escient, que ses moyens de défense soulevaient des arguments de droit et de fait défendables pour la décision devant être rendue à l'instruction. C'est pourquoi l'action ne peut être considérée comme une action pour défaut de payer, au cours de laquelle la banque est tenue de toute manière d'obtenir contre la chose un jugement lui accordant une somme importante; il s'agit plutôt d'une action contestée dont le résultat peut aller dans un sens ou dans l'autre.

La véritable question qui se pose en l'espèce est de savoir s'il serait raisonnable de garder le navire sous saisie jusqu'à l'instruction de l'action, ou alors de le vendre maintenant, ou subsidiairement, de lever la saisie.

La décision que le juge Brandon a rendue dans l'affaire « *Myrto* » est également la première instance publiée où la Cour du Banc de la Reine (Section de l'amirauté) a analysé la question d'une vente pendant le procès, même si un moyen de défense avait été déposé. Quant au défaut du propriétaire, le juge a décrété que, selon la prépondérance des probabilités, même s'il était disposé à poursuivre son activité, le propriétaire était sans ressources et incapable de le faire. En rejetant la demande de main-levée de la saisie du navire, le juge a ensuite noté ce qui suit :

[TRADUCTION]

... une ordonnance de main-levée de la saisie du navire, rendue dans des procédures interlocutoires antérieures à l'instruction, est une mesure radicale qui, à mon sens, ne devrait être prise que dans une situation bien claire...

(p. 259)

Cette approche laisse au propriétaire un recours en dommages-intérêts.

Quant à la demande de vendre le « *Myrto* », avant la fin du litige, le juge Brandon a pris en considération les dépenses courantes du maintien de la saisie jusqu'à l'instruction, dont les frais d'amarrage, de rémunération de l'équipage, d'approvisionnement en carburant et en articles nécessaires ainsi que d'assurance, lesquels n'étaient pas payés par les propriétaires et se poursuivraient durant 18 mois peut-être jusqu'à ce que l'affaire soit instruite, voire sept mois si les procédures étaient accélérées. Il vaut la peine de citer le raisonnement qu'il a suivi au sujet de l'ordonnance de vente :

[TRADUCTION]

Je reconnais que la Cour ne devrait pas rendre une ordonnance d'évaluation et de vente d'un navire pendant l'instance, sauf s'il existe une bonne raison de le faire et ce, que l'action soit contestée ou non; j'admets en outre que lorsque l'action est contestée et que les défendeurs s'opposent au prononcé d'une telle ordonnance, la Cour devrait examiner avec plus d'attention qu'elle ne le ferait habituellement dans une action pour défaut la question de savoir s'il existe ou non une bonne raison de prononcer cette ordonnance. Toutefois, je ne souscris pas à la prétention avancée au nom des propriétaires suivant laquelle le fait qu'à moins qu'une vente ne soit ordonnée, il sera nécessaire, pour maintenir la saisie, d'engager de lourds frais pendant une longue période, ce qui entraînera une diminution considérable de la valeur de la garantie que possèdent les demandeurs relativement à leur revendication, ne puisse légalement constituer un bon motif pour ordonner une vente. Au contraire, j'estime que cela peut constituer et constitue souvent un bon motif de le faire. (p. 260)

En terminant, le juge a exercé le pouvoir discrétionnaire qu'il avait de rendre l'ordonnance de vente, estimant qu'il serait déraisonnable de maintenir la saisie du navire à un coût élevé pendant une période de sept mois ou plus car si le détenteur de l'hypothèque obtenait gain de cause, il aurait à déduire les dépenses engagées du montant qu'il pourrait recouvrer (p. 261).

Le juge Sheen, un autre juge de l'amirauté réputé, a souscrit à la décision « *Myrto* » dans « *Gulf Venture* » [1985] 1 Lloyd's 131 (B.R.). Le « *Gulf Venture* », évalué à 425 000 \$ (US) environ, était sous le coup d'une saisie depuis un certain temps, se détériorait et coûtait 5 000 livres par mois en frais d'entretien. Le navire était le seul élément d'actif que le demandeur pouvait saisir pour fins de règlement. Les propriétaires ne voulaient pas ou ne pouvaient pas déposer une caution de 250 000 livres. Il ne faisait aucun doute dans l'esprit du juge Sheen qu'il fallait faire évaluer et vendre le « *Gulf Venture* ». (Il importe peu que, dans une instance subséquente dont il a été rendu compte dans [1986] 1 Lloyd's 130, le juge Sheen ait annulé sa propre décision parce qu'il n'avait pas été donné avis aux intervenants de la demande de vente.)

Le juge Sheen a suivi de nouveau la décision « *Myrto* » dans l'affaire « *Emre II* », [1989] 2 Lloyd's 182, où il était question de deux requêtes, l'une en vue d'obtenir une suspension pour des raisons de compétence, et l'autre en vue d'obtenir l'évaluation et la vente du

navire en question pendant le procès. Le créancier hypothécaire réclamait, au mieux, 1 700 000 livres environ; le navire en valait un peu plus de 1 000 000. Le prévôt de l'amirauté avait accumulé un compte de 38 000 livres et il en coûtait environ 10 000 par mois pour tenir le navire sous saisie. Le propriétaire de ce dernier n'était pas en mesure de fournir caution en vue d'obtenir la main-levée de la saisie. La Cour a ordonné la vente du navire, étant entendu que cette mesure n'entrerait en vigueur que 21 jours plus tard afin de permettre aux procureurs des propriétaires, s'ils le pouvaient, de s'engager personnellement à acquitter les frais de la saisie sur demande, auquel cas le navire demeurerait sous saisie; à défaut de cela, l'ordonnance d'évaluation et de vente entrerait en vigueur.

La dernière décision dont je traiterai, relativement à la vente d'un navire avant procès, est « *Alexandros Tsavliris* » [précitée], une décision du juge Collier mettant en cause le non-paiement contesté d'une hypothèque, qui soulevait des questions défendables de fait et de droit, des questions qui ne devaient pas être réglées au moment de la demande de vente interlocutoire, mais au procès. Se rapportant à la décision « *Myrto* », le juge Collier a fait remarquer qu'en dépit de moyens de défense solides, le « *Myrto* » « ... devrait de toute façon être vendu à un moment ou à un autre » (p. 281).

Le juge Collier a examiné, notamment, si les propriétaires, qui demeuraient en possession et responsables du navire durant sa saisie, seraient en mesure de l'entretenir et de supporter le coût des intérêts sur l'hypothèque et les frais d'assurance. Il a exercé son pouvoir discrétionnaire en se fondant sur un élément principal : il semblait y avoir un moyen de

défense contre l'action hypothécaire. Il a jugé que selon la prépondérance des inconvénients, il était préférable de maintenir la saisie de l'« *Alexandros Tsavliris* » jusqu'à l'issue de l'action.

Dans l'affaire « *Karey T* » (1995), 83 F.T.R. 262, j'ai résumé, à la p. 265 du recueil, les éléments dont avaient tenu compte les juges Brandon et Collier dans les décisions « *Myrto* » et « *Alexandros Tsavliris* », respectivement. Ces éléments sont les suivants :

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

J'ai également tenu compte en l'espèce d'un principe fondamental : un tribunal ne devrait pas s'interposer facilement entre un débiteur hypothécaire et un créancier hypothécaire de manière à priver ce dernier d'une garantie qu'il détient - voir la décision *Hill v. Kirkwood* (1880) XLII L.T. (N.S.) (C.A.) 105, à la p. 107 :

[TRADUCTION]

La seule chose que nous faisons dans une affaire opposant un créancier hypothécaire et un débiteur hypothécaire est de dire que si ce dernier amène en cour la somme que le créancier hypothécaire jure être exigible, la cour accordera une injonction pour suspendre la vente, ou empêcher le créancier hypothécaire de mettre la main sur le bien en question (lord-juge James).

Il me semble que la règle ordinaire est la suivante : lorsque la cour s'interpose entre un débiteur hypothécaire et un créancier hypothécaire sur l'instance de ce dernier, le débiteur, sauf si la cour est en mesure de décider de manière absolue qu'il n'a aucun droit, doit être protégé, et la condition ordinaire que l'on impose au stade d'une demande interlocutoire est que le débiteur doit payer en cour le montant que le créancier jure être exigible sur sa garantie (lord-juge Cotton).

En l'espèce, la demanderesse déclare que Horizons Unbound n'a pas fait en sorte que le « *Western Horizon* » soit prêt à être exploité pour le but visé dans les 18 mois précédant la prise de possession du navire et que, durant la période en cause, elle n'avait pas de programme en cours pour jeunes délinquants comme l'exigeaient les engagements 2(e)(i) et (ii). La preuve de Horizons Unbound ne nie pas ce fait. Au contraire - et

les affidavits sont vagues sur ce point - la preuve est que, un moment donné, cet organisme a bel et bien exécuté un programme pour plus de 10 jeunes délinquants dans les six mois suivant la prise de possession du navire. Horizons Unbound déclare qu'elle n'a pu utiliser le navire pour le but visé parce que la Garde côtière et elle n'ont pu régler des exigences et des prescriptions relatives à la sécurité et à l'inspection du navire et que le changement de gouvernement provincial et des priorités financières de ce dernier l'a privée des jeunes délinquants dont elle avait besoin pour mener à bien des programmes.

Il semble à première vue qu'il s'agisse d'une affaire où il y a eu manquement. Je m'appuie maintenant sur le plan suivi dans la décision « *Karey T* » [précitée] pour voir s'il convient de procéder à présent à la vente du navire, au lieu d'attendre l'issue d'un procès dont la date n'a pas encore été fixée et qui n'aura pas lieu avant un certain nombre de mois.

***i) Valeur du navire et montant de l'hypothèque***

Lorsque le propriétaire d'un navire possède une part importante de ce dernier, il peut s'agir d'une raison d'en retarder la vente car, dans un tel cas, le créancier hypothécaire court moins de risques et la mesure en question est susceptible de causer au propriétaire du navire une grave injustice. Ici, c'est la situation contraire : la vente du « *Western Horizon* » rapporterait peut-être 60 000 \$, alors que l'hypothèque est de 200 000 \$.

***ii) Moyen de défense solide***

La preuve qu'a avancée Horizons Unbound pour établir qu'il n'y a pas eu de manquement ne m'a pas

particulièrement impressionné. Toutefois, il ne m'appartient pas de me prononcer sur la question du manquement dans le cadre d'une requête interlocutoire, car certaines des prétentions faites pour le compte de Horizons Unbound pourraient peut-être constituer des moyens de défense solides.

Dans son affidavit, le D<sup>r</sup> Ney laisse entendre que les engagements ont été modifiés verbalement : je ne vois aucun fondement à cette prétention. Il y a une indication qu'en 1993, Approvisionnement et Services Canada allait peut-être étudier une modification à l'entente accessoire à l'hypothèque maritime, à la condition que son avocat puisse convaincre le Ministère du bien-fondé de cette mesure et que le ministre l'approuve. Cela semble n'avoir débouché sur rien.

Horizons Unbound a fait valoir que la demanderesse l'avait incitée à poursuivre son projet, malgré divers manquements. Il est certain que la demanderesse n'a pas décidé de signifier un avis à la défenderesse dès qu'elle aurait pu le faire, ce qui, selon le D<sup>r</sup> Ney, était en 1992. Cependant, je ne relève aucune mesure positive d'incitation, de persuasion ou d'encouragement de la part de la demanderesse à l'endroit de la défenderesse. Le D<sup>r</sup> Ney se plaint que la demanderesse, de par son action, empêche la Société d'entretenir le vaisseau; plus précisément, si l'on fait abstraction de la question de savoir si la Société a les fonds nécessaires pour entretenir le navire, le fait d'autoriser la défenderesse à travailler sur le navire, pendant que celui-ci est sous le coup d'une saisie et attend d'être vendu, serait un encouragement à l'égard de la Société.

L'avocat de la défenderesse fait valoir qu'il existe un autre moyen de défense, savoir que le billet à demande est défectueux car il s'agit d'un billet conditionnel. Il est fait simplement. Il s'agit d'un billet à demande d'un montant de 200 000 \$, sans intérêts. À première vue, il n'est pas conditionnel. L'avocat fait toutefois référence à la décision *Burton v. Cundle* (1918) 14 O.W.M. 306 (H.C.) ainsi qu'à *Edie v. Turkewich* [1940] 2 D.L.R. 204 (C.A. Man.). L'avocat de la demanderesse a indiqué que si cette question venait à susciter un différend, il souhaitait faire des observations. Selon moi, les deux décisions susmentionnées sont sans rapport avec le billet en question.

Dans la décision *Burton*, aux termes d'une entente accessoire contemporaine, tout paiement effectué en vertu du billet était subordonné au fait que le souscripteur reçoive des fonds de tierces parties. Cela est nettement différent de l'entente accessoire dont il est question en l'espèce, laquelle contient des engagements dont la violation constitue un manquement qui permet au titulaire de signifier une mise en demeure.

Dans l'affaire *Edie v. Turkewich*, le document en litige était, à première vue, une promesse de paiement inconditionnelle. Toutefois, l'endossataire demandeur, M. Edie, avait été expressément avisé que le bénéficiaire ne pouvait lui accorder un titre libre sur le billet par simple endossement, car le contrat sous-jacent au billet était subordonné à la livraison d'un trieur à grains, ce qui n'avait jamais été fait. Au bout du compte, le demandeur n'était pas un détenteur régulier car il savait que le bénéficiaire ne céderait pas le contrat et le billet avant que le trieur ait été livré. De plus, le demandeur savait que le billet n'entrerait pas en vigueur

avant que le trieur ait été livré, mis à l'essai et accepté, ce qui n'avait pas eu lieu. Autrement dit, le billet n'était pas inconditionnel entre les mains du demandeur car ce dernier n'avait pas plus de droits que le bénéficiaire. Là encore, il s'agit d'une situation nettement différente de celle que représente un engagement contenu dans une entente accessoire à une hypothèque et un billet, engagement dont la violation constitue un manquement.

***(iii) Vente inévitable***

Horizons Unbound dit qu'elle a investi des centaines de milliers de dollars dans le projet, de même que beaucoup de temps et d'efforts. Il n'y a, ajoute-t-elle, aucun compte impayé, encore qu'il existe sûrement des frais d'amarrage en cours.

La documentation de Horizons Unbound contient de nombreuses lettres de demande de fonds, mais pas de renseignements financiers ou de bilans courants. On trouve dans l'affidavit une série de bilans, qui se rapportent aux exercices clos en 1990, 1991 et 1992. Ces documents font état de déficits croissants : 500 \$ à la fin de 1989, 37 000 \$ à la fin de 1990, 129 000 \$ à la fin de 1991 et 141 000 \$ à la fin de 1992. Le rapport pour 1994 présenté à la réunion générale annuelle de Horizons Unbound indique que la Société ne peut plus trouver de fonds pour son programme destiné aux jeunes délinquants et qu'elle aimerait remanier ce dernier en vue d'accueillir des cas renvoyés d'autres sources, dont des cas privés provenant de n'importe où sur le continent, de manière à soutenir le projet.

À titre de trésorier de Horizons Unbound, le D<sup>r</sup> Byron Ehle écrit dans la lettre datée du 25 mars 1994 qu'il a envoyée au ministre des Approvisionnements et Services (pièce F-12 jointe à l'affidavit plus long du D<sup>r</sup> Ney, daté du 3 novembre 1996) que les engagements exposés dans l'entente accessoire [TRADUCTION] « ...sont aujourd'hui impossibles à respecter... ». Il est clair aussi que l'impossibilité de respecter les engagements n'a rien à voir avec la demanderesse, mais est attribuable à un changement de plans et de priorités de la part du gouvernement provincial.

Rien de ce qui précède n'a une incidence favorable sur la capacité de Horizons Unbound de poursuivre le projet, même si cette dernière venait à obtenir des engagements modifiés ou le navire franc et quitte de toute charge. En fait, la propre documentation de Horizons Unbound ainsi que l'actuel climat de restrictions financières publiques donnent à penser que l'avenir de l'entreprise se présente plutôt mal, et cela pourrait fort bien obliger à vendre un jour ou l'autre le navire.

**(iv) Diminution de valeur**

La question qui se pose ici est celle de savoir si les frais en cours entraîneront une diminution quelconque de la valeur actuellement faible du navire, soit 60 000 \$ environ. Il n'existe présentement aucune marge importante entre le total des frais d'amarrage et la valeur du navire. Indépendamment de la question de savoir si les frais mensuels d'amarrage de 3 675 \$ sont excessifs ou non, et même en supposant que l'on puisse trouver ou négocier des frais moins élevés, le coût de l'amarrage pourrait fort bien excéder la valeur du navire avant la

conclusion d'un procès qui n'aurait pas lieu avant de nombreux mois.

Horizons Unbound fait valoir qu'il ne faudrait pas vendre le navire juste à cause des frais d'amarrage. Cela est peut-être vrai car, de façon générale, dans les décisions publiées, les frais d'amarrage étaient peu élevés. En l'espèce, l'amarrage représente des frais en cours élevés. Mais il ne s'agit pas là de la seule raison pour laquelle il faudrait vendre le navire à ce stade-ci.

**(v) Dépréciation du navire**

L'inspection menée en juin 1996 - une brève inspection commandée par la demanderesse - indique que le navire n'est pas en bon état, mais pas qu'il se détériore de façon permanente.

Ce sont les documents de Horizons Unbound qui donnent à penser que le navire est en train de se détériorer. Selon Horizons Unbound, le « *Western Horizon* » devait être mis en cale sèche en mai 1995 parce que le fond du navire avait besoin d'entretien; le travail consistait notamment à remplacer des anodes de zinc pour éviter toute attaque électrolytique de la coque et des accessoires situés sous l'eau. À ce stade-ci, la Société n'a pas les fonds nécessaires pour entretenir le navire et semble avoir peu de chance d'en recueillir dans l'avenir immédiat. De plus, Horizons Unbound déclare que le navire se détériore à cause d'une mauvaise ventilation. Dans son argumentation, le D<sup>r</sup> Ney a déclaré qu'entre les mains de la demanderesse, le navire [TRADUCTION] « pourrait » ; cependant, il y a aussi la question de savoir quelle somme d'argent un créancier hypothécaire en possession est tenu de dépenser pour un navire de peu de valeur. Il s'agit toutes là de raisons

de vendre le navire maintenant plutôt que de ne rien faire et de le laisser se détériorer durant les mois précédant le procès, peu importe son issue.

**(vi) Motif de la vente avant procès**

Voici maintenant la question finale et décisive de l'analyse, soit celle de savoir s'il existe une raison valable de vendre le navire avant le procès. Il y a quatre grandes raisons pour lesquelles il convient de le faire. La première est les frais d'amarrage en cours qui, d'ici à la conclusion d'un procès, pourraient bien excéder la valeur du navire. Deuxièmement, il y a la dépréciation progressive, qui pourrait être fort sérieuse, et je fais référence ici à l'état actuellement inconnu du fond du navire, dont il aurait fallu s'occuper au milieu de l'année 1995. Je ne blâme pas la demanderesse, car il y a une limite à ce qu'elle devrait être tenue de dépenser pour un navire, pendant que ce dernier est sous le coup d'une saisie, lorsque la valeur évaluée est minime et qu'il n'existe aucun moyen manifeste de récupérer à la vente les frais engagés. Troisièmement, d'après la seule évaluation que les parties ont soumise, laquelle indique une valeur marchande de 60 000 \$ peut-être, il est manifeste que le propriétaire ne détient aucune part du navire. La dernière raison est que le propriétaire n'a pas proposé de partager les frais d'amarrage, d'entretenir le navire ou de donner en garantie le montant de la valeur du navire, soit 60 000 \$ : ce fait, de même que la situation financière évidente de Horizons Unbound, m'incitent à croire que les propriétaires se trouvent dans une mauvaise situation financière et que la vente est une inévitabilité éventuelle.

Le navire devrait être vendu avant le procès, sous réserve d'un examen de la requête de la défenderesse en vue de faire suspendre la vente.

***Suspension de la vente***

La défenderesse Horizons Unbound et l'intervenant, le D<sup>r</sup> Ney, insistent pour que la vente soit interdite en vertu de l'article 44 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ou suspendue en vertu de l'article 50 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Dans l'arrêt *Hill v. Kirkwood* [précité], la Cour d'appel expose une façon stricte et précise d'accorder un redressement à un débiteur hypothécaire : à moins que la Cour soit en mesure de décider de manière absolue que le créancier hypothécaire n'a aucun droit, ce dernier doit être mis dans une situation de sécurité, à défaut de quoi, normalement, la Cour ne fera obstacle à la vente ou ne l'interdira que dans le cas où le débiteur apporte en Cour le montant de l'hypothèque.

Pour ce qui est du créancier hypothécaire, une situation de sécurité inclurait, comme c'est le cas en l'espèce, le fait de ne pas voir disparaître, sans intervenir, la valeur réalisable nette du navire à cause des frais en cours et de la dépréciation progressive. D'après le critère que la Cour d'appel a énoncé dans l'arrêt *Hill v. Kirkwood* [précité], Horizons Unbound a échoué dans sa tentative pour faire obstacle à la vente.

De plus, en accord avec l'arrêt *Hill v. Kirkwood* [précité], je ne suis pas disposé à accorder à Horizons Unbound, sans caution, la main-levée de la saisie du « *Western Horizons* ». Ce serait une ordonnance trop radicale, dans une affaire qui semble favoriser la

demanderesse, que de restituer le navire, sans garantie, à Horizons Unbound : voir aussi l'affaire « Myrto » (précitée) à la p. 259 du recueil. La demanderesse a droit à sa garantie. Si la défenderesse obtient gain de cause au procès, il est possible d'obtenir dans certains cas des dommages-intérêts pour saisie injustifiée du navire. Cependant, la défenderesse et l'intervenant, d'après leur requête, disent que le critère à appliquer ne devrait pas être celui qui est énoncé dans l'arrêt *Hill v. Kirkwood* [précité], mais plutôt celui qui s'applique à une suspension.

Le critère qui s'applique à l'octroi d'une suspension est celui que la Cour suprême du Canada a énoncé dans deux arrêts : *Procureur général du Manitoba c. Metropolitan Stores (MTS) Ltd.* [1987] 1 R.C.S. 110, et *RJR - MacDonald Inc. c. Canada* [1994] 1 R.C.S. 311. Il me faut déterminer premièrement, à la suite d'un examen limité du fond de l'affaire, s'il existe une question sérieuse à trancher; deuxièmement, si le fait de refuser une suspension occasionnerait un préjudice irréparable; troisièmement, de quelle manière la prépondérance des inconvénients touche chacune des parties en cause. La Cour d'appel fédérale a récemment appliqué le critère, énoncé dans l'arrêt *RJ MacDonald*, dans l'affaire *Translink France Outre-Mer S.A. c. Pegasus Lines Ltd. S.A.* (une décision non publiée, datée du 24 mai 1996 et portant le n° A-131-96) en vue de suspendre une décision qui aurait eu pour effet de lever la saisie du navire « Viva America ». L'un des facteurs dont la Cour d'appel a tenu compte et qui a une incidence en l'espèce est que le requérant, le propriétaire du « Viva America », ne pouvait pas ou ne voulait pas s'engager à verser des dommages-intérêts comme condition préalable à la suspension.

Tout d'abord, il n'y a pas, selon moi, de question sérieuse à juger. La demanderesse dit que la défenderesse a manqué aux engagements 2(e) (i) et (ii) dont j'ai traité plus tôt. Ces engagements disposent de manière générale que le « *Western Horizon* » a pour fonction d'accueillir des groupes d'au moins dix jeunes délinquants, provenant du service pénitentiaire fédéral ou d'un service pénitentiaire provincial, en vue de les soumettre à des programmes de réhabilitation. Après une période de remise en état de 18 mois, commençant à la date de prise de possession du navire, Horizons Unbound ne peut laisser le « *Western Horizons* » inactif pendant six mois ou plus. Horizons Unbound fait valoir qu'elle a respecté ces conditions, mais, selon sa propre documentation, elle ne semble avoir accueilli qu'un seul groupe de jeunes délinquants. En outre, il est manifeste que le navire n'a pas été remis en état dans les 18 mois suivant la prise de possession : voir, par exemple, le rapport daté du 28 décembre 1995 du D<sup>r</sup> Ney (pièce H3 jointe à l'affidavit plus long du D<sup>r</sup> Ney, daté du 3 novembre 1996), lequel indique qu'en décembre 1995, la remise en état se poursuivait encore. Selon moi, la question du manquement n'est pas une question sérieuse de fait ou de droit.

Pour ce qui est du préjudice irréparable, la défenderesse et l'intervenant font tous deux valoir que la perte du « *Western Horizon* » occasionnerait une perte pécuniaire considérable à Horizons Unbound, qui, disent-ils, a investi dans le navire des centaines de milliers de dollars et beaucoup de travail. Théoriquement, cette perte pourrait être compensée si la demanderesse vendait le navire et qu'ensuite, la défenderesse, en ayant gain de cause au procès, obtenait des dommages-intérêts. De la même façon, la perte pour la collectivité et, je crois, l'embarras que cela causerait à Horizons Unbound, qui se

préoccupe de la disparition des efforts et des dons faits par la collectivité si la demanderesse vendait maintenant le navire, pourraient, en théorie, être compensés par l'octroi de dommages-intérêts en faveur de Horizons Unbound. Toutefois, en l'espèce, je reconnais qu'il est difficile de déterminer quelle serait une juste indemnisation au procès car, d'une part, la valeur de liquidation du navire est fixée à 60 000 \$ et, d'autre part, les dons d'argent, de matériel, d'équipement et de temps seraient fort difficiles à quantifier et compenser. Par ailleurs, le projet comporte aussi un élément d'intérêt public auquel on porterait atteinte.

Toujours au sujet du préjudice irréparable, Horizons Unbound soulève une question intéressante, soit la disparition de l'organisation elle-même si la demanderesse vendait le navire, car l'organisation est identifiée à ce dernier. La documentation soumise ainsi que l'absence actuelle d'appui de la part de l'État, tant sur le plan financier qu'à cause du fait que ce dernier ne désire plus utiliser le «*Western Horizon*» comme moyen de réhabilitation, m'amènent à penser que l'avenir de Horizons Unbound n'est pas brillant et que, sous peu, l'organisation connaîtra peut-être une fin inévitable. Toutefois, il se peut aussi que Horizons Unbound puisse trouver un marché pour la réhabilitation de délinquants en dehors du cadre du service pénitentiaire fédéral ou provincial si elle n'est plus liée par les engagements : en fait, le D<sup>r</sup> Ney a déclaré qu'il existe bel et bien un tel besoin.

Tout bien considéré, compte tenu du fait que certains dommages ne sont peut-être pas quantifiables et que, si le navire est vendu, Horizons Unbound disparaîtra

probablement, je suis persuadé que le fait d'autoriser la vente causerait à cet organisme un préjudice irréparable.

Quant à la prépondérance des inconvénients, d'une part la vente du navire portera préjudice à Horizons Unbound, mais d'autre part, le fait de suspendre la vente laisserait entre les mains de la demanderesse un bien dont la valeur serait bientôt inférieure à ce qu'il en coûterait pour conserver le navire jusqu'à l'issue du procès. Je fais remarquer ici que la défenderesse semble ne pas avoir les fonds nécessaires pour offrir de supporter le coût de l'entretien du navire, pas plus qu'elle ne s'est engagée de quelque manière à compenser les frais qu'occasionnerait le fait de garder le « *Western Horizon* » jusqu'au procès. La prépondérance des inconvénients fait clairement pencher la balance en faveur des demandeurs.

### **Conclusion**

Je ne suis pas disposé à suspendre la vente du navire car Horizons Unbound ne satisfait qu'au critère du préjudice irréparable : Horizons Unbound n'est pas parvenue à démontrer l'existence d'une question sérieuse à juger ou, alors, que la prépondérance des inconvénients la favorise.

La demanderesse peut procéder à la vente du navire, ainsi qu'il est indiqué dans une ordonnance portant la même date que les présentes, à la condition que le « *Western Horizon* » soit saisi et que la demanderesse continue de garder le navire en sa possession et d'en être responsable. Hormis la signification du mandat de saisie et l'établissement de la déclaration habituelle,

le shérif n'interviendra pas dans le processus d'évaluation et de vente.

Les dépens suivront l'issue de la cause.

(Signature) « John A. Hargrave »  
Protonotaire

19 novembre 1996  
Vancouver (Colombie-Britannique)

Traduction certifiée conforme : \_\_\_\_\_

François Blais, LL.L.

AVOCATS ET PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER

ACTION EN AMIRAUTÉ *IN REM* CONTRE LE NAVIRE «WESTERN HORIZON»

INTITULÉ DE LA CAUSE : SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF DU CANADA,  
REPRÉSENTÉE PAR LE MINISTRE DES  
APPROVISIONNEMENTS ET SERVICES,

- et -

HORIZONS UNBOUND REHABILITATION AND  
TRAINING SOCIETY (H.U.R.T.S.) AINSI QUE  
LES PROPRIÉTAIRES ET TOUTES AUTRES  
PERSONNES AYANT UN DROIT SUR LE NAVIRE  
« WESTERN HORIZON »

N° DU GREFFE : T-1620-96

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

DATE DE L'AUDIENCE : 5 novembre 1996

MOTIFS D'ORDONNANCE MODIFIÉS DU PROTONOTAIRE JOHN A. HARGRAVE, en  
date du 15 janvier 1996

ONT COMPARU :

M<sup>e</sup> Paul Partidge pour la demanderesse

M<sup>e</sup> Paul Formby pour les défendeurs

D<sup>r</sup> Paul Ney  
pour son propre compte intervenant

PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER :

M<sup>e</sup> George Thomson pour la demanderesse  
Sous-procureur général  
du Canada

Benedict Lam & Co. pour les défendeurs  
Vancouver (C.-B.)