



T-738-96

E N T R E :

HOLT CARGO SYSTEMS INC.,

demanderesse,

- et -

MM. T. VAN DOOSSELARE ET
F. DE ROY, SYNDICS DE FAILLITE DE
ABC CONTAINERLINE N.V., LES PROPRIÉTAIRES,
LES AFFRÉTEURS ET TOUTES PERSONNES AYANT UN
DROIT SUR LE NAVIRE «BRUSSEL», ET LE NAVIRE «BRUSSEL»,

défendeurs,

ET:

SOCIÉTÉ NATIONALE DE CRÉDIT À L'INDUSTRIE S.A.,

intervenante.

MOTIFS DE L'ORDONNANCE

LE JUGE MacKAY

Halterm Limited, la requérante, a demandé par requête qu'il soit ordonné que les frais impayés qu'elle prétend lui être dus pour le déplacement et l'entreposage de conteneurs de marchandises abandonnées provenant du navire défendeur «Brussel» puissent être recouvrés sur le produit de la vente du navire comme si les frais en question avaient constitué des dépenses engagées par le prévôt pour la saisie du navire défendeur. La requête a été entendue le 19 septembre 1996, lors d'une audience spéciale durant laquelle fut jugée une requête produite au nom des syndics défendeurs pour que le prélèvement effectué sur le produit de la vente leur soit versé à eux. À la clôture de l'audience, la Cour différa sa décision.

La requête produite au nom des syndicats ayant été traitée, j'examinerai maintenant la requête produite au nom de Halterm. Il a fallu plus de temps que prévu pour en disposer.

Halterm est une société constituée en vertu des lois de la Nouvelle-Écosse. Son siège social est situé à Halifax, où ses activités consistent à exploiter un terminal de conteneurs maritimes, pourvu de postes d'amarrage pour navires et d'installations d'entreposage de conteneurs.

Le navire défendeur «Brussel» avait été saisi à Halifax le 30 mars 1996. Peu après, le 5 avril 1996, les sociétés belges qui étaient la propriétaire et l'exploitante du navire furent déclarées en faillite par un tribunal belge et les syndicats défendeurs, MM. T. Van Doosselare et F. de Roy, furent nommés syndicats de la société propriétaire et de la société exploitante.

Le 24 avril 1996, la Cour fédérale ordonna que les quelque 1100 conteneurs à bord du «Brussel» soient débarqués, ce qui fut fait. L'ordonnance de déchargement, prononcée à la requête de certains propriétaires de la cargaison, renfermait une disposition obligeant lesdits propriétaires à payer les frais immédiats du déchargement et leur donnant le droit d'être remboursés de leurs frais, ainsi que des frais d'entreposage et de manutention, par les propriétaires de la cargaison ou des conteneurs, ou par prélèvement sur le produit de la vente des marchandises abandonnées.

Les chargeurs concernés, agissant, en vertu de l'ordonnance, dans l'intérêt de tous les propriétaires de la cargaison, prirent des dispositions avec Halterm

Limited pour le débarquement des conteneurs. Les conteneurs furent déposés dans les installations de Halterm, puis restèrent là jusqu'à ce que des mesures soient prises par les propriétaires des marchandises pour les expédier à destination. Une partie des marchandises fut abandonnée et simplement laissée par leurs propriétaires dans les installations de Halterm. Une partie des marchandises abandonnées fut vendue conformément à d'autres ordonnances de la Cour. Les sommes dépensées par les chargeurs qui avaient organisé le déchargement du «Brussel» et les frais engagés par Halterm pour la manutention et l'entreposage de certains conteneurs renfermant des marchandises abandonnées étaient recouvrables sur le produit de la vente de ces marchandises.

La requête dont la Cour est saisie se rapporte aux créances de Halterm représentant les frais de terminal et d'entreposage des conteneurs de marchandises abandonnées, créances qui n'ont pas été recouvrées sur la vente des marchandises abandonnées. Ces créances sont établies selon les tarifs appliqués par Halterm aux propriétaires qui ont réclamé leurs marchandises et entrepris de les faire expédier à destination. Le fondement des créances de Halterm est décrit ainsi dans l'affidavit de Murray W. Graves, directeur administratif de l'entreprise:

[TRADUCTION]

4. Les frais de Halterm au titre du déchargement des conteneurs ont été payés par Rice Growers Co-Operative Ltd., Seatide Pty. Ltd. et Adchem Australia Pty. Ltd., conformément aux dispositions de l'ordonnance de déchargement. Cependant, comme les conteneurs ont été déchargés du «Brussel» à la fin d'avril 1996, des frais additionnels payables à Halterm se sont appliqués aux conteneurs, soit 175 \$ par conteneur pour leur déplacement (les «frais de terminal»), et des frais d'entreposage de 3 \$ par jour pour 20 conteneurs et de 6 \$ par jour pour 40 conteneurs. Halterm demande 35 \$ pour le déplacement de chaque conteneur, après que le conteneur a été déchargé d'un navire, et la

somme de 175 \$ par conteneur demandée par Halterm pour les frais de terminal représente l'estimation de Halterm selon laquelle chaque conteneur a dû être déplacé cinq fois avant d'être finalement restitué aux personnes affirmant être propriétaires des marchandises qui s'y trouvaient. La somme de 175 \$ par conteneur pour les frais de terminal a été appliquée à chacun des conteneurs qui ont été déchargés du «Brussel», à l'exception d'un groupe de conteneurs qui, puisqu'ils allaient être réclamés tous ensemble, furent entreposés dans le terminal en un seul lot immédiatement après leur déchargement. Pour chaque conteneur renfermant des marchandises qui ont été réclamées par leurs propriétaires, les frais établis de terminal et d'entreposage ont été payés à Halterm par les propriétaires des marchandises et, dans le cas des conteneurs vides, ils ont été payés à Halterm par les propriétaires des conteneurs.

5. Au 16 septembre 1996, un total de 73 conteneurs renfermant des marchandises demeurent non réclamés et se trouvent dans les installations de Halterm. En annexe au présent affidavit, se trouve la pièce «A», qui énumère ces conteneurs et qui indique les frais de terminal et d'entreposage dus à Halterm pour chacun d'eux. La somme totale due à Halterm au 16 septembre 1996 pour lesdits conteneurs est de 67 039 \$.

[Les paragraphes 6 et 7 donnent ensuite le détail des sommes qui allaient être recouvrées grâce à la vente des marchandises abandonnées, ou recouvrées des propriétaires de neuf conteneurs qui n'avaient pas encore acquitté les frais de Halterm. Les créances de Halterm qui allaient demeurer impayées sont établies à 45 380 \$.]

8. Lorsque Halterm a entrepris le déchargement, la manutention et l'entreposage des conteneurs du «Brussel», je ne prévoyais pas qu'il y aurait des conteneurs qui seraient à la fois abandonnés et sans valeur de revente, au point qu'il en résulterait pour Halterm des créances impossibles à recouvrer des propriétaires des marchandises se trouvant dans ces conteneurs ou impossibles à recouvrer sur la valeur des marchandises elles-mêmes.

Au nom de Halterm, on fait valoir que l'objet de l'ordonnance de déchargement était de faire en sorte que la marchandise conteneurisée se trouvant à bord du navire puisse être déchargée et retournée à ses divers propriétaires aussitôt que possible. L'ordonnance, affirme-t-on, a été rendue pour l'avantage de tous les

propriétaires des marchandises, voire pour l'avantage de tous les titulaires de droits d'action à l'égard du navire, et de plus l'ordonnance de déchargement avait finalement facilité la vente du navire par la Cour.

L'ordonnance de déchargement prévoyait en effet que les frais du déchargement initial des conteneurs étaient payés en vertu de dispositions autorisant les propriétaires de marchandises qui avaient procédé au déchargement d'être remboursés de leurs frais par l'ensemble des propriétaires de marchandises. L'ordonnance prévoyait aussi que les frais d'entreposage et autres se rapportant à l'entreposage des conteneurs pourraient être recouverts par Halterm auprès des propriétaires des marchandises, et aussi que les frais engagés seraient recouvrables sur le produit de la vente des marchandises abandonnées dont la Cour avait ordonné la vente. Le seul point non envisagé au moment de l'ordonnance était la possibilité que les frais de terminal et d'entreposage ne puissent être recouverts des propriétaires des marchandises abandonnées ou ne puissent être acquittés sur le produit de la vente de ces marchandises.

L'ordonnance de déchargement prévoyait que, si l'aliénation ou la vente des marchandises abandonnées devait entraîner des coûts nets pour l'aliénateur ou le vendeur, celui-ci serait à même de recouvrer du navire les coûts nets en question, comme s'il s'agissait de dépenses du prévôt. Elle prévoyait aussi une ordonnance supplémentaire pour le cas où une partie intéressée demanderait que soit établi le rang de toute prétention sur le produit de la vente du navire, au titre des frais et dépenses non acquittés se rapportant, entre autres, au déchargement, à l'entreposage ou à la maintenance des

conteneurs, ou à la prise en charge de tels conteneurs ou des marchandises qui s'y trouvaient. On fait valoir au nom de Halterm que ses frais devraient être admis à titre de dépenses engagées pour le bénéfice de tous les propriétaires des marchandises et à titre de dépenses visant à faciliter la vente du navire et qu'ils devraient aussi être admis à titre de dépenses du prévôt.

Les dispositions applicables de l'ordonnance de déchargement figurent à l'annexe A des présents motifs.

Trois objections ont été soulevées à l'encontre de la demande de Halterm. Pour les syndics et pour l'intervenante, on a affirmé que la créance, comme toute autre créance pour frais d'entreposage de longue durée visant des marchandises non réclamées, n'est pas une créance maritime sur le «Brussel», encore qu'il puisse exister une créance sur les syndics, ce qui est d'ailleurs incertain. On a affirmé que la créance ne correspond pas à la définition reconnue d'une créance maritime, aux fins de la *Loi sur la Cour fédérale*, définition donnée par M. le juge MacIntyre pour la Cour suprême dans l'affaire *ITO-Int'l Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752, aux pages 775 et 776:

...je tiens à souligner que la nature maritime de l'espèce dépend de trois facteurs importants. Le premier est le fait que les activités d'acconage se déroulent à proximité de la mer, c'est-à-dire dans la zone qui constitue le port de Montréal. Le second est le rapport qui existe entre les activités de l'acconier dans la zone portuaire et le contrat de transport maritime. Le troisième est le fait que l'entreposage en cause était à court terme en attendant la livraison finale des marchandises au destinataire. À mon avis, ce sont des facteurs qui, pris ensemble, permettent de caractériser la présente affaire comme mettant en cause du droit maritime canadien.

On affirme ici que la créance de Halterm ne se rapporte pas à un entreposage à court terme. Il s'agirait plutôt d'une créance commune pour entreposage de longue durée, une créance qui ne relève pas du droit maritime canadien et qui n'est donc pas du ressort de la Cour fédérale.

Je suis persuadé que la créance est du ressort de la Cour fédérale, au titre de sa compétence en droit maritime. La créance découle d'arrangements pris pour mettre à exécution une ordonnance de la Cour, pour minimiser les frais des propriétaires des marchandises et leurs revendications éventuelles contre le navire et autres défendeurs et pour faciliter le déchargement de toute la cargaison et la vente du navire.

La deuxième objection, soulevée en particulier par l'intervenante et un autre créancier, est que la créance n'est pas exprimée comme un coût engagé par Halterm. Elle est plutôt fondée sur les estimations que fait Halterm du nombre moyen de déplacements des conteneurs pendant qu'ils se trouvaient dans les installations de Halterm et sur une redevance journalière pour l'entreposage de chaque conteneur, moins la partie de la créance totale devant être recouvrée sur le produit de la vente de certaines marchandises abandonnées. On a laissé entendre que la créance était peut-être fondée sur des estimations plus élevées que les frais normalement établis par Halterm, mais ce point n'est pas prouvé, la preuve produite par M. Graves montrant plutôt que la même méthode a été utilisée dans le calcul des frais demandés aux propriétaires qui ont récupéré leurs marchandises, frais qu'ils ont acquittés. Rien ne permet d'affirmer à mon avis que la somme demandée est excessive, et je suis disposé à dire que la créance de Halterm correspond à des

coûts d'exploitation et qu'elle donnera lieu à une perte si elle n'est pas recouvrée.

La troisième objection est que l'arrangement qui a été conclu par les requérants de l'ordonnance de déchargement et par Halterm et qui pourrait avoir une incidence sur la présente revendication n'a pas été prouvé devant la Cour. On affirme que Halterm, un exploitant avisé d'un terminal maritime, aurait dû veiller à ses intérêts dans l'arrangement visant la manutention de la cargaison déchargée du «Brussel». Or, la seule preuve produite devant la Cour, au paragraphe 8 de l'affidavit de M. Graves, est que la possibilité du non-paiement des frais ici demandés a simplement été négligée lorsque Halterm a entrepris le déchargement et la manutention de la cargaison. La disposition finale de l'ordonnance du 24 avril 1996 visait toute personne revendiquant «les frais et dépenses non acquittés...se rapportant au déplacement du navire défendeur, au déchargement des conteneurs qu'il transportait, à l'entreposage, à l'entretien ou à la prise en charge desdits conteneurs ou des marchandises qui s'y trouvaient...» La créance de Halterm est comprise dans cette disposition de l'ordonnance.

Le seul point qu'il faut encore régler est le suivant: cette créance de Halterm devrait-elle être recouvrable sur le produit de la vente du navire comme s'il s'agissait de dépenses du prévôt. Je suis disposé à statuer en ce sens et j'ordonne que la somme demandée soit payée promptement après l'expiration du délai fixé pour interjeter appel de mon ordonnance. Si je rends une telle ordonnance, c'est parce que j'estime que la créance se rapporte à des frais ou à des coûts absorbés par Halterm, en marge d'un accord de coopération qu'avait

ordonné la Cour et qui était à l'avantage de tous les propriétaires des marchandises, à l'avantage à long terme des défendeurs et à l'avantage de la Cour puisque la vente du navire était ainsi facilitée. Vu les circonstances dans lesquelles la créance a pris naissance, il est juste de l'assimiler à une dépense du prévôt. Si le navire n'avait pas été déchargé comme il l'a été, il aurait fallu que le prévôt prenne des dispositions en ce sens avant que le «Brussel» ne soit vendu en vertu d'une ordonnance de la Cour.

W. Andrew MacKay

Juge

TRADUCTION CERTIFIÉE CONFORME: _____

F. Blais, LL.L.

Annexe A des motifs de l'ordonnance

Dispositions principales de l'« ordonnance de déchargement » en date du 24 avril 1996.

Action in rem contre le navire «BRUSSEL»

ENTRE:

HOLT CARGO SYSTEMS INC., personne morale,

DEMANDERESSE,

- et -

ABC CONTAINERLINE N.V., personne morale,
LES PROPRIÉTAIRES, LES

AFFRÉTEURS ET TOUTES PERSONNES AYANT UN
DROIT SUR LE NAVIRE «BRUSSEL», ET LE NAVIRE «BRUSSEL»,

DÉFENDEURS,

ORDONNANCE

LECTURE FAITE de l'avis de requête produit au nom de RICEGROWERS COOPERATIVE LTD., SEATIDE PTY. LTD. et ADCHEM AUSTRALIA PTY. LTD. (les «requérantes»)...

...

IL EST ORDONNÉ que les défendeurs, aux seuls frais initiaux des requérantes, déchargent immédiatement au port de Halifax tous les conteneurs se trouvant à bord du navire défendeur;

ET IL EST ORDONNÉ que tous les conteneurs ainsi déchargés, ainsi que les marchandises qui s'y trouvent, soient considérés et demeurent en la possession et sous le contrôle des défendeurs, bien qu'ils puissent être sous la garde matérielle d'un tiers, jusqu'à ce qu'ils soient livrés ou aliénés conformément aux dispositions de la présente ordonnance;

ET IL EST ORDONNÉ que les conteneurs ainsi déchargés soient remis par les défendeurs aux personnes affirmant être les propriétaires des marchandises qui s'y trouvent (ou dans le cas des conteneurs vides, aux personnes affirmant être les propriétaires de ces conteneurs) (ci-après collectivement appelés le «demandeur»), et cela:

(a) sur présentation d'une preuve de propriété par le demandeur;

(b) sur paiement, par le demandeur aux requérantes, ou à leur prête-nom, de la part proportionnelle de ce demandeur dans les dépenses engagées par les requérantes pour obtenir et faire exécuter la présente ordonnance, part établie selon le rapport entre le nombre de conteneurs déchargés de ce demandeur équivalents vingt (20) pieds et le nombre total de conteneurs équivalents vingt pieds

qui ont été déchargés du navire défendeur (les dépenses en question englobent notamment les remorqueurs, les droits de mouillage, les droits de pilotage, les frais d'acconage et les préposés aux amarres);

(c) sur paiement de tous les droits applicables d'entreposage et autres qui se rapportent à l'entreposage des marchandises ou du conteneur (selon le cas) de ce demandeur depuis la date du déchargement;

...

ET IL EST AUSSI ORDONNÉ que le navire défendeur «BRUSSEL» soit déplacé de son lieu d'ancrage pour être amarré dans les limites du port de Halifax (Nouvelle-Écosse), où il puisse accoster en toute sécurité pour le déchargement de tels conteneurs, ...

...

ET IL EST AUSSI ORDONNÉ que tout conteneur ou toute cargaison déchargé conformément à la présente ordonnance et non réclamé par son propriétaire dans un délai de 30 jours après le déchargement soit réputé abandonné et, en ce qui concerne les biens abandonnés, les dispositions suivantes s'appliqueront:

- (a) les défendeurs pourront exercer tous recours (y compris leurs droits de vente) à l'égard des biens abandonnés;
- (b) les défendeurs devront, dès que demande leur en sera faite par les requérantes ou par toute partie ayant la garde matérielle de tels biens (ci-après le «gardien»), exercer immédiatement lesdits recours selon ce qui leur sera dicté;
- (c) si les défendeurs n'exercent pas immédiatement les recours conformément à la demande des requérantes ou du gardien, les requérantes ou le gardien pourront, sans autre avis, exercer tels recours;
- (d) le produit de la vente de biens abandonnés sera appliqué d'abord aux frais d'entreposage ou frais analogues engagés à l'égard de tels biens depuis la date du déchargement, et ensuite à la part de tels biens dans les frais de déchargement payables aux requérantes conformément aux dispositions de la présente ordonnance; et
- (e) si l'aliénation ou la vente de biens abandonnés se solde par un coût net pour l'aliénateur ou le vendeur, celui-ci aura le droit d'être remboursé de ce coût net sur le navire défendeur comme si le coût en question avait constitué une dépense du prévôt pour la saisie du navire défendeur;

ET IL EST AUSSI ORDONNÉ que toute partie intéressée soit autorisée à demander à la Cour une ordonnance additionnelle établissant le rang selon lequel cette partie peut avoir droit au remboursement, par le navire défendeur, ou sur le produit qui pourra être déposé comme sûreté pour la mainlevée de sa saisie, ou sur le produit de sa vente (selon le cas), des frais et débours non acquittés qui ont été engagés par cette partie et se rapportant au déplacement du navire défendeur, au déchargement des conteneurs qu'il transportait, à l'entreposage, à l'entretien ou à la prise en charge

desdits conteneurs ou des marchandises qui s'y trouvaient, à la livraison des conteneurs ou des marchandises à leurs propriétaires ou à l'aliénation des conteneurs ou des marchandises en conformité avec les dispositions de la présente ordonnance.

TRADUCTION CERTIFIÉE CONFORME: _____

F. Blais, LL.L.

COUR FÉDÉRALE DU CANADA
SECTION DE PREMIÈRE INSTANCE

AVOCATS ET PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER

N° DU GREFFE: T-738-96

INTITULÉ: Holt Cargo Systems Inc. c. Le navire
«Brussel» et autres

LIEU DE L'AUDIENCE: Halifax (Nouvelle-Écosse)

DATE DE L'AUDIENCE: Le 19 septembre 1996

MOTIFS DE L'ORDONNANCE DE M. LE JUGE MCKAY
EN DATE DU 15 MAI 1997

COMPARUTIONS:

Thomas E. Hart et James E. Gould	pour la demanderesse
David G. Colford	pour les défendeurs
Edouard Baudry	pour l'intervenante
John D. Murphy, c.r.	pour Halterm Limited

PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER:

McInnes, Cooper & Robertson Halifax (Nouvelle-Écosse)	pour la demanderesse
Brisset, Bishop Montréal (Québec)	pour les défendeurs
Lavery, DeBilly Montréal (Québec)	pour l'intervenante
Stewart, McKelvey, Stirling, Scales Halifax (Nouvelle-Écosse)	pour Halterm Limited