

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20140614

Dossier : T-1331-14

Référence : 2014 CF 571

[TRADUCTION FRANÇAISE CERTIFIÉE, NON RÉVISÉE]

Ottawa (Ontario), le 14 juin 2014

En présence de madame la juge Strickland

ACTION RÉELLE ET PERSONNELLE EN MATIÈRE D'AMIRAUTÉ

ENTRE :

GENERAL MPP CARRIERS LTD.

demanderesse

et

**SCL BERN AG,
SCL REEDEREI AG,
LES PROPRIÉTAIRES DU NAVIRE
« SCL BERN » AINSI QUE TOUTE
PERSONNE AYANT UN INTÉRÊT DANS CE
NAVIRE**

défendeurs

ORDONNANCE ET MOTIFS

[1] La Cour est saisie d'une requête par laquelle la défenderesse SCL Bern AG, qui agit pour son propre compte et pour celui du défendeur dans l'action réelle, le *M.S. SCL Bern* (le navire),

sollicite la radiation de la déclaration et l'annulation du mandat de saisie délivré à l'encontre du navire défendeur au motif que la Cour n'est pas compétente pour instruire le litige.

Contexte

[2] La défenderesse SCL Bern AG (SCL Bern), entreprise constituée en personne morale conformément aux lois de la Suisse, est la propriétaire enregistrée du navire, un porte-conteneurs polyvalent de 140 mètres battant pavillon suisse. Ce navire a été construit et immatriculé en 2005.

[3] Le ou vers le 15 août 2008, SCL Reederei AG (SCL Reederei) et MPP Carriers Ltd (MPP) ont conclu une convention entre actionnaires, signée par M. Hansjurg Grunder, pour le compte de SCL Reederei, et par M. Talal Hallak, pour le compte de MPP. La convention stipule entre autres que ces parties détiennent directement 100 p. cent des actions de SCL Bern, et inclut des clauses au sujet du droit de premier refus et de l'interdiction de céder les parts :

[TRADUCTION]

Droit de premier refus

12. Si l'une des parties veut céder ses actions, elle peut seulement proposer à l'autre partie de les acheter. Celle-ci doit, dans les 30 jours suivant la date de réception de l'offre, indiquer par écrit si et dans quelle mesure elle entend exercer son droit de premier refus.

Interdiction de cession

13. M. Talal Hallak ne peut pas céder ses actions dans SCL Bern AG à des tiers. Tout titre transféré, avec ou sans contrepartie, à la suite d'une vente, d'un échange, d'un don, d'une disposition du droit des biens, d'une contribution ou d'un moyen similaire sera réputé avoir été cédé.

Toutefois, une seule fois, après avoir détenu les parts pendant 5 ans, c'est-à-dire à partir de juin 2013, M. Talal El-Hallak aura le droit de vendre ses parts de SCL Bern AG à l'actionnaire majoritaire (SCL Reederei AG, Bern) à un prix représentant 125 % de son investissement (5 % par année), c'est-à-dire en l'occurrence $5\,000\,000\ \$\ US + 25\ \% = 6\,250\,000\ \$\ US$, à condition de donner à l'acheteur un préavis de 12 mois (en juin 2012), avant de vendre les actions à l'actionnaire majoritaire tel que stipulé ci-dessus.

[4] La convention entre actionnaires contient également des clauses concernant l'arbitrage et le droit applicable, en vertu desquelles l'entente doit être exclusivement régie par les lois suisses.

[5] MPP allègue que le préavis prévu à la clause 13 de la convention entre actionnaires a été donné, ce qui a entraîné l'application des dispositions sur la vente des parts, mais que le paiement n'a pas été reçu. MPP a intenté des procédures de recouvrement de dette contre SCL Reederei en Suisse. Le 25 avril 2014, la Cour régionale de Bern-Mittelland, Division civile, en Suisse, a rendu un jugement favorable à MPP pour un montant de 3 391 837,50 francs suisses (environ 3 750 000 \$ US), plus intérêts et dépens. Ce jugement est actuellement en appel.

[6] Le 28 mai 2014, MPP a demandé à la Cour de désigner SCL Reederei et SCL Bern comme défenderesses personnelles et le navire comme défendeur réel dans la présente action. Dans sa déclaration, MPP sollicite des dommages-intérêts de 3 750 000 \$ US, plus intérêts et dépens.

[7] D'après la déclaration, dont le contenu est décrit plus en détail ci-après, les défenderesses ont violé les conditions de la convention entre actionnaires, ce qui a causé des dommages à MPP. Plus précisément, les défenderesses ne lui auraient pas payé la somme qui lui était due pour ses

parts dans SCL Bern conformément à la convention entre actionnaires. MPP allègue qu'elle détient une participation dans le navire puisque 40 p. cent des parts de SCL Bern lui appartiennent. Elle affirme subsidiairement que le prêt de 5 000 000 \$ US aux défenderesses SCL Bern et SCL Reederei a été obtenu grâce à une hypothèque ou une sûreté grevant le navire en sa faveur. MPP réclame des dommages-intérêts en matière réelle à l'encontre du navire en vertu des alinéas 22(2)a) et c) et du paragraphe 43(2) de la *Loi sur les Cours fédérales*, LRC 1985, c F-7 (LCF), ainsi qu'en matière personnelle à l'encontre de SCL Bern, en vertu des alinéas 22(2)a) et c); elle invoque les alinéas 22(3)a) et d) pour tenter les procédures au Canada.

[8] Sur le fondement de la déclaration et de l'affidavit portant demande de mandat souscrit par M. Hallak, le navire a été saisi le 30 mai 2014.

[9] Le 5 juin 2014, les défendeurs ont déposé la présente requête en urgence afin d'obtenir la radiation de la déclaration et l'annulation de la saisie en application de l'article 221 et du paragraphe 488(1) des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106 (les Règles).

Thèses des parties

Thèse des défendeurs

[10] Les défendeurs font valoir que l'action de MPP concerne un différend entre actionnaires qui échappe à la compétence en matière maritime de la Cour. Comme le droit de saisie est accessoire à l'action réelle, il faut, pour annuler le mandat de saisie, demander la radiation de la

déclaration (paragraphe 481(1) des Règles; *North Saskatchewan Riverboat Co c 573475 Alberta Ltd* (1995), 96 FTR 166, au paragraphe 8; *Paramount Enterprises International, Inc. c An Xin Jiang (Le)*, [2001] 2 CF 551, à la page 566 (CA) [*Paramount*]; *MIL Davie Inc. c Société d'exploitation et de développement d'Hibernia Ltée* (1998), 226 NR 369, aux paragraphes 7 et 8 (CAF) [*MIL Davie*]; *Cameron c Ciné St-Henri Inc.*, [1984] 1 CF 421, [1983] ACF n° 141 (QL) (1^{re} inst.), au paragraphe 7).

[11] Quant aux allégations de MPP touchant le titre, la possession ou la propriété du navire, MPP reconnaît dans sa déclaration que SCL Bern est la propriétaire enregistrée, ce que confirme un extrait du registre maritime suisse. MPP ne peut donc faire valoir qu'elle détient un titre ou des parts enregistrées sur le navire. Par ailleurs, bien qu'elle prétende être en partie propriétaire du navire, la déclaration et la convention entre actionnaires indiquent qu'elle détient en fait 40 p. cent des parts de SCL Bern. En vertu du droit suisse, les actionnaires ne possèdent pas les actifs de la société dans laquelle ils ont des parts. En outre, il n'y a aucune procédure devant les tribunaux suisses à l'égard du navire.

[12] La déclaration n'est qu'une action visant à récupérer le montant censé être dû au titre de la convention entre actionnaires. Elle ne se rapporte ni au titre, ni à la possession, ni à la propriété du navire, et pas davantage à une hypothèque ou une sûreté grevant celui-ci. La convention entre actionnaires est un accord d'entreprise indissociable des statuts constitutifs de SCL Bern et du droit des sociétés suisse, elle ne concerne ni la navigation ni la marine marchande et ne mentionne pas le navire (*Quebec and Ontario Transportation Co. c Navire Incan St. Laurent et autre*, [1980] 2 RCS 242 [*Navire Incan St. Laurent*]; *Trawlercat Marine Inc.*

c Folden, [2002] ACF n° 1601, au paragraphe 13 (QL) (1^{re} inst.) [*Trawlercat*]; *JPMorgan Chase Bank c Mystras Maritime Corporation*, 2010 CF 1053, aux paragraphes 2 à 4 [*JPMorgan*]; *Atlantic Yacht & Ship Inc. c Sovereign Yachts (Canada) Inc. et al*, 2003 CF 965 [*Atlantic Yacht & Ship*]).

[13] Quant aux allégations concernant une hypothèque ou une sûreté grevant le navire au titre de l'alinéa 22(2)c) de la LCF, le Registre maritime suisse indique que le seul créancier hypothécaire ou détenteur du privilège est la Confédération suisse. La demande fondée sur l'article 206 des Règles visant la production d'une preuve documentaire d'une hypothèque ou d'une sûreté grevant le navire est restée sans résultat. Le courriel auquel il est renvoyé n'avait pas pour objet d'accorder une hypothèque, une sûreté ou autre garantie à l'égard du navire.

[14] Aucun fait pertinent n'a été plaidé ni élément de preuve produit pour étayer une demande fondée sur l'alinéa 22(2)c) de la LCF.

[15] Par ailleurs, l'expression « sûreté maritime grevant [...] » figurant à l'alinéa 22(2)c) de la LCF se limite aux hypothèques (*Modern Maritime Law*, page 29; Jackson D.C., *Enforcement of Maritime Claims*, 4^e édition (London : LLP, 2005), aux paragraphes 2.128 et 2.129; Tetley, William, *Maritime Liens and Claims*, 2^e éd. (Montréal : Les Éditions Yvon Blais, 1998), pages 478 et 479; *The « St. Merriel »*, [1963] 1 Lloyd's Rep 63, pages 67 et 68; *Logistec Corporation c The Ship Sneland*, [1979] 1 CF 497, paragraphe 4; *The Acrux*, [1965] 1 Lloyd's Rep, page 572).

[16] En somme, d'après les défendeurs, la preuve établit clairement que MPP ne peut démontrer une cause d'action sous aucun des deux motifs de compétence en amirauté qu'elle invoque à l'appui de ses allégations. En l'absence d'une compétence quant à l'objet du litige, telle que la définit l'article 22 de la LCF, il ne peut y avoir de compétence en matière réelle au titre du paragraphe 43(2). La déclaration doit donc être radiée, l'action, rejetée et le mandat de saisie, annulé.

Thèse de MPP

[17] MPP fait valoir, en s'appuyant sur l'affidavit que M. Talal Hallak a déposé en réponse à la requête en radiation, que ce dernier et M. Grunder, présenté comme le directeur de SCL Reederei et d'Enzian Ship Management AG, avaient convenu que les 5 000 000 \$ US contribueraient au financement ou à la capitalisation du navire de manière à ce que MPP en détiennne 40 p. cent des parts. C'est ce qui a été fait : SCL Reederei a ainsi obtenu 60 p. cent des parts et MPP 40 p. cent des parts de SCL Bern, société constituée à l'égard d'un seul navire, celui dont il est question en l'espèce, dont elle est propriétaire. L'intention de M. Hallak était que MPP détiennne 40 p. cent du navire, et c'est ce qu'il avait la conviction qui avait été prévu. Qu'il s'agisse de 40 p. cent de SCL Bern ou du navire lui-même n'avait aucune importance puisque le résultat était le même, à savoir une participation de 40 p. cent dans le navire lors de l'exercice du droit de vente. Le navire a été saisi au motif que MPP en revendique partiellement la propriété, qu'elle s'est prévalue de son droit de vente et que sa participation dans le navire ne lui a pas été remboursée.

[18] MPP soutient que pour radier une action réelle, les défendeurs doivent prouver qu'il est manifeste, évident et indubitable que celle-ci est à ce point futile qu'elle n'a pas la moindre chance de succès (*Atlantic Yacht & Ship*, précitée, au paragraphe 23; *Dragage Verreault Inc. c Atchafalaya*, 2009 CF 273, aux paragraphes 19 et 21 [*Dragage Verreault*]; *Western Stevedoring Co c Anadolu Guney (L')*, [1988] ACF n° 649 (QL) (1^{re} inst.) [*L'Anadolu Guney*]). La Cour suprême a jugé qu'une action ne sera rejetée que s'il est évident et manifeste, dans l'hypothèse où les faits allégués seraient avérés, que la déclaration ne révèle aucune cause d'action raisonnable (*R c Imperial Tobacco Canada Ltée*, 2011 CSC 42, aux paragraphes 11, 21 et 22 [*Imperial Tobacco*]; *Hunt c Carey Canada Inc.*, [1990] 2 RCS 959 [*Hunt*]; *VISX Inc. c Nidek Co*, [1998] ACF n° 871 (QL) (CA); *Apotex Inc. c Canada (Gouverneur en conseil)*, 2007 CAF 374, aux paragraphes 16 et 21). En outre, la nouveauté d'une cause d'action plaidée ne saurait justifier le rejet de la demande, puisque la Cour doit avant tout déterminer si celle-ci a une chance raisonnable de succès en presumant de la véracité des faits plaidés. Ainsi, MPP soutient que l'action ne devrait pas être radiée simplement parce que les questions concernant la participation dans un navire, qui découle de l'achat d'actions dans une société constituée à l'égard d'un seul navire, n'ont pas été entièrement tranchées au Canada.

[19] Par ailleurs, la Cour ne doit pas radier une action réelle lorsqu'il existe des motifs litigieux recevables concernant les droits de propriété légitimes sur un navire (décision *Dragage Verreault*, précitée).

[20] MPP soutient également qu'il n'est pas nécessaire, pour justifier une action réelle, que la procédure relève strictement de l'alinéa 22(2)a) ou des autres alinéas cités. Il suffit qu'il y ait

« une demande de réparation ou un recours [...] présenté en vertu du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande » selon le paragraphe 21(1). Ainsi, même si l'action de MPP ne tombe pas sous le coup des alinéas 22(2)a) ou c), elle relève du paragraphe 22(1) ou du droit maritime canadien. La propriété et le financement des navires sont entièrement liés au commerce maritime et aux activités de marine marchande (*ITO – International Terminal Operators Ltd c Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 RCS 752, au paragraphe 20 [*ITO*]). L'approche moderne en matière de droit maritime canadien devrait englober les litiges touchant le financement de navires ainsi que les entités juridiques qui peuvent être utilisées à cette seule fin. Pour autant que l'action de MPP relève de l'article 22, cette dernière peut, en vertu du paragraphe 43(2), se prévaloir d'un recours en matière réelle à l'encontre du navire visé par l'action (*Marlex Petroleum Inc. c Le Har Rai*, [1984] 2 CF 345 (CAF); *Kuhr c Le Friedrich Busse*, [1982] ACF n° 54 (QL) [*The Friedrich Busse*]; *Balodis c Le Prince George*, [1984] ACF n° 266).

[21] Par ailleurs, l'alinéa 22(2)a) emploie l'expression « portant sur » et doit donc être interprété largement (*Antares Shipping Corporation c Le navire Capricorn et autres*, [1980] 1 RCS 553, aux paragraphes 9 et 10 [*Le Capricorn*]) de manière à englober les litiges concernant les sociétés de gestion constituées à l'égard d'un seul navire (*Paull c Munday (1979)*, 36 LGRA 303, à la page 306; *R c Nowegijick*, [1983] 1 RCS 29, au paragraphe 7). Il s'agit d'une question qui n'a été ni débattue ni tranchée en droit canadien; elle devrait donc être instruite et tranchée sur le fond.

[22] Bien que l'intervention de la société propriétaire du navire, SCL Bern, puisse avoir des incidences sur la question ou le litige, il n'en reste pas moins qu'il existe en l'espèce des prétentions quant à la propriété du navire, ou que des questions se posent à cet égard.

[23] Le navire est visé par l'action. Il relève donc de la compétence en matière réelle de la Cour en vertu du paragraphe 43(2) de la LCF. Le critère de l'identifiabilité, qui consiste à déterminer si le navire est celui qui est visé par le litige ou le contrat dont la rupture est alléguée, s'applique (*Phoenix Bulk Carriers Ltd c Kremikovtzi Trade*, 2007 CSC 13, [2007] 1 RCS 588, infirmant 2006 CAF 1, aux paragraphes 38 et 39 [*Kremikovtzi Trade*]).

[24] L'expression « dans toute action portant sur » doit recevoir une interprétation large. Pour que le navire soit visé par l'action, il n'est pas nécessaire qu'il soit la cause de l'action (*Kremikovtzi Trade*, précité, au paragraphe 40). Par conséquent, la Cour peut exercer sa compétence en matière réelle si le bien à l'égard duquel un demandeur entend exercer des droits réels est visé par l'action. En l'espèce, MPP a saisi le navire qui est au cœur même du contrat dont la rupture est alléguée et qui est visé par l'action.

[25] MPP soutient également que les décisions invoquées par les défendeurs peuvent, dans les circonstances de la présente affaire, être écartées à titre de précédents. Il s'agit notamment des décisions *Navire Incan St. Laurent*, *Atlantic Yacht & Ship*, *Trawlercat* et *JPMorgan*, précitées.

[26] Elle ajoute que la Cour doit examiner le litige en s'arrêtant au véritable litige entre les parties, à savoir la participation dans un navire et le droit de la faire rembourser conformément à

la convention. Le fond ou les justifications de l'action et des réparations demandées doivent être pris en compte lors de l'instruction de la preuve dans les affaires de compétence maritime, et les arguments des parties doivent être examinés dans leur ensemble (*Shibamoto & Co c Western Fish Producers, Inc.* [1989] ACF n° 900 (QL) (1^{re} inst.) [*Shibamoto*]; *Alcan Métal Primaire, une division de Rio Tinto Alcan Inc. c Groupe Maritime Verreault Inc.* [2011] ACF n° 1622 (QL)(CA) [*Alcan*]).

[27] De même, il convient de reconnaître que le financement du navire, l'intervention de la société qui a pour seule fin d'en être la propriétaire et la convention entre actionnaires sont inséparables. En outre, la Cour est aussi un tribunal d'équité qui s'intéresse à l'intention des parties plutôt qu'à la forme (*Textainer Equipment Management BV c Baltic Shipping Co.*, [1994] ACF n° 1267, au paragraphe 13). Ainsi, bien que SCL Bern soit propriétaire du navire, les parties s'étaient entendues pour que MPP en détienne 40 p. cent des parts.

[28] Selon MPP, on ne peut pas soutenir qu'un litige concernant l'investissement dans un navire, même par l'entremise d'une société constituée à l'égard d'un seul navire, ne relève pas de la vaste compétence en matière de navigation et de marine marchande. Par conséquent, la requête des défendeurs devrait être rejetée.

Législation

[29] Les dispositions pertinentes de la LCF sont les suivantes :

**Navigation et marine
marchande**

Navigation and shipping

22. (1) La Cour fédérale a compétence concurrente, en première instance, dans les cas — opposant notamment des administrés — où une demande de réparation ou un recours est présenté en vertu du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande, sauf attribution expresse contraire de cette compétence.

22. (1) The Federal Court has concurrent original jurisdiction, between subject and subject as well as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

Compétence maritime

Maritime jurisdiction

(2) Il demeure entendu que, sans préjudice de la portée générale du paragraphe (1), elle a compétence dans les cas suivants :

(2) Without limiting the generality of subsection (1), for greater certainty, the Federal Court has jurisdiction with respect to all of the following :

a) une demande portant sur les titres de propriété ou la possession, en tout ou en partie, d'un navire ou sur le produit, en tout ou en partie, de la vente d'un navire;

(a) any claim with respect to title, possession or ownership of a ship or any part interest therein or with respect to the proceeds of sale of a ship or any part interest therein;

[...]

[...]

c) une demande relative à un prêt à la grosse ou à une hypothèque, un privilège ou une sûreté maritimes grevant tout ou partie d'un navire ou sa cargaison;

(c) any claim in respect of a mortgage or hypothecation of, or charge on, a ship or any part interest therein or any charge in the nature of bottomry or respondentia for which a ship or part interest therein or cargo was made security;

[...]

[...]

Étendue de la compétence

Jurisdiction applicable

(3) Il est entendu que la compétence conférée à la Cour fédérale par le présent article s'étend :

a) à tous les navires, canadiens ou non, quel que soit le lieu de résidence ou le domicile des propriétaires;

[...]

d) à toutes les hypothèques ou tous les privilèges donnés en garantie sur un navire — enregistrés ou non et reconnus en droit ou en equity — , qu'ils relèvent du droit canadien ou du droit étranger.

Compétence en matière personnelle

43. (1) Sous réserve du paragraphe (4), la Cour fédérale peut, aux termes de l'article 22, avoir compétence en matière personnelle dans tous les cas.

Compétence en matière réelle

(2) Sous réserve du paragraphe (3), elle peut, aux termes de l'article 22, avoir compétence en matière réelle dans toute action portant sur un navire, un aéronef ou d'autres biens, ou sur le produit de leur vente consigné au tribunal.

[...]

(3) For greater certainty, the jurisdiction conferred on the Federal Court by this section applies

(a) in relation to all ships, whether Canadian or not and wherever the residence or domicile of the owners may be;

[...]

(d) in relation to all mortgages or hypothecations of, or charges by way of security on, a ship, whether registered or not, or whether legal or equitable, and whether created under foreign law or not.

Jurisdiction in personam

43. (1) Subject to subsection (4), the jurisdiction conferred on the Federal Court by section 22 may in all cases be exercised in personam.

Jurisdiction in rem

(2) Subject to subsection (3), the jurisdiction conferred on the Federal Court by section 22 may be exercised in rem against the ship, aircraft or other property that is the subject of the action, or against any proceeds from its sale that have been paid into court.

[...]

[30] Les parties pertinentes de l'article 221 des Règles sont les suivantes :

Requête en radiation

221. (1) À tout moment, la Cour peut, sur requête, ordonner la radiation de tout ou partie d'un acte de procédure, avec ou sans autorisation de le modifier, au motif, selon le cas :

a) qu'il ne révèle aucune cause d'action ou de défense valable;

[...]

c) qu'il est scandaleux, frivole ou vexatoire;

[...]

f) qu'il constitue autrement un abus de procédure.

Elle peut aussi ordonner que l'action soit rejetée ou qu'un jugement soit enregistré en conséquence.

Preuve

(2) Aucune preuve n'est admissible dans le cadre d'une requête invoquant le motif visé à l'alinéa (1)*a*).

Motion to strike

221. (1) On motion, the Court may, at any time, order that a pleading, or anything contained therein, be struck out, with or without leave to amend, on the ground that it

(a) discloses no reasonable cause of action or defence, as the case may be,

[...]

(c) is scandalous, frivolous or vexatious,

[...]

(f) is otherwise an abuse of the process of the Court,

and may order the action be dismissed or judgment entered accordingly.

Evidence

(2) No evidence shall be heard on a motion for an order under paragraph (1)*(a)*.

Analyse

[31] La présente requête a été présentée en urgence et a été instruite le 10 juin 2014. Le 12 juin suivant, l'avocat des défendeurs informait la Cour par écrit que les circonstances exigeaient qu'une décision soit rendue dès que possible. Aucune garantie n'a été fournie en vue de l'obtention de la mainlevée du navire. La présente ordonnance et les motifs qui

l'accompagnent ont donc été rendus en urgence. Quoique les motifs ne soient pas aussi étoffés qu'on pourrait le souhaiter, l'issue reste la même.

[32] J'ai conclu que, même prise dans son ensemble, la présente affaire concerne fondamentalement un litige entre actionnaires et qu'elle échappe à la compétence de la Cour.

[33] Le critère applicable pour radier un acte de procédure en vertu de l'article 221 des Règles consiste à déterminer s'il est évident et manifeste que l'action ne révèle aucune cause d'action valable (arrêt *Hunt*, précité). Le critère du caractère « évident et manifeste » s'applique aussi lorsque la requête en radiation repose sur un défaut de compétence (*Hodgson c Ermineskin Indian Band No 942* (2000), 180 FTR 285, conf par [2000], 267 NR 143 (CAF), autorisation de pourvoi refusée [2001] CSCR n° 67 (QL); arrêt *Kremikovtzi Trade*, précité; *Kona Concept Inc. c Guimond Boats Ltd*, 2005 CF 214, aux paragraphes 12 et 13). La partie qui sollicite la radiation des procédures doit s'acquitter d'un lourd fardeau de preuve (*Apotex Inc. c Syntex Pharmaceuticals International Ltd* (2005), 44 CPR (4th) 23, au paragraphe 31).

[34] Lorsqu'une objection se rapportant à la compétence est soulevée, la Cour doit être convaincue que des faits attributifs de compétence ou des allégations concernant de tels faits étayent une attribution de compétence. L'existence des faits attributifs de compétence requis pourra habituellement être établie à partir des actes de procédure et des affidavits déposés à l'appui de la requête ou en réponse à celle-ci (arrêt *MIL Davie*, précité, aux paragraphes 8 et 9; décision *Trawlercat*, précitée, aux paragraphes 3 et 17).

[35] En l'espèce, les allégations pertinentes de la déclaration peuvent être résumées ainsi :

- MPP allègue avoir prêté à SCL Bern et à SCL Reederei la somme de 5 000 000 \$ US [TRADUCTION] « en échange de 40 p. cent des parts du navire. Pour faciliter le prêt, la demanderesse et les défendeurs ont conclu une convention entre actionnaires (la convention) qu'ils ont signée le 15 août 2008 » (paragraphe 6).
- Aux termes de la convention entre actionnaires, les actions combinées de MPP et SCL Reederei [TRADUCTION] « équivalaient à 100 p. cent des parts dans la société “constituée à l'égard d'un seul navire” SCL Bern AG » (paragraphe 7).
- [TRADUCTION] « La convention autorisait la demanderesse à vendre ses parts du navire » (paragraphe 9).
- La demanderesse soutient que les défendeurs ont violé les conditions de la convention entre actionnaires, ce qui lui a occasionné des dommages. Plus précisément, [TRADUCTION] « [I]es défendeurs n'ont pas versé à la demanderesse la somme correspondant à ses parts dans SCL Bern AG, conformément à la convention conclue entre elles » (alinéa 12a)).
- [TRADUCTION] « La demanderesse affirme détenir des parts dans le navire en vertu de sa participation de 40 p. cent dans la défenderesse SCL Bern AG. Subsidiairement, elle allègue que le prêt de 5 000 000 \$ US accordé aux défenderesses SCL Bern AG et SCL Reederei a été garanti par une hypothèque ou une sûreté grevant le navire en sa faveur » (paragraphe 13);
- La demanderesse sollicite des dommages-intérêts en matière réelle conformément aux alinéas 22(2)a) et c) et au paragraphe 43(2) de la LCF, ainsi qu'en matière personnelle conformément aux alinéas 22(2)a) et c) de la même loi, [TRADUCTION] « puisqu'elle est la propriétaire du navire » (paragraphe 14 et 15).

[36] La convention entre actionnaires est jointe comme pièce à l'affidavit de Daniele Favalli, associé du cabinet d'avocats suisse Vischer AG qui représente SCL Reederei, déposé par les défendeurs à l'appui de la présente requête. Ce document est également joint comme pièce à l'affidavit de Talal Hallak, déposé par MPP en réponse à la requête en radiation.

[37] La convention entre actionnaires lie SCL Reederei et MPP et stipule que ces parties détiennent directement 100 p. cent des actions de SCL Bern. Quant à l'objet de la convention :

[TRADUCTION]

Esprit et objet de la présente convention entre actionnaires

2. L'objet de la présente convention entre actionnaires est de prévoir un complément aux droits et obligations des parties au titre du droit des sociétés et des statuts constitutifs, afin de s'assurer qu'elles partagent également le succès ou l'insuccès de SCL Bern AG en fonction de leur participation. En cas de silence de la présente convention, les statuts constitutifs s'appliquent.

[38] Le conseil d'administration de SCL Bern devait prendre une décision unanime relativement à la vente et l'achat de parts et obtenir le consentement de M. Hallak (clause 8). Et, comme nous l'avons noté précédemment, la convention contenait des dispositions ayant trait au droit de premier refus et à l'interdiction de la cession des parts (clauses 12 et 13) ainsi que d'autres dispositions concernant le transfert des parts (clause 14), l'arbitrage et le droit applicable (clauses 19 et 20).

[39] La convention entre actionnaires ne fait pas la moindre référence au navire.

[40] M. Favalli déclare dans son affidavit qu'en vertu du droit suisse, le fait de posséder des actions dans une société ne confère pas de participation dans ses actifs : le fait que MPP possède 40 p. cent des actions de SCL Bern ne signifie pas qu'elle détient 40 p. cent de ses actifs et qu'elle a le droit d'en disposer ou de prendre d'autres mesures en ce qui les concerne.

[41] Comme je l'ai déjà indiqué, personne ne remet en cause le fait que SCL Bern est la propriétaire enregistrée du navire. Un extrait du registre maritime suisse est joint comme pièce à l'affidavit de Finbarr Murphy déposé à l'appui de la requête des défendeurs. Il démontre également que MPP ne détient ni hypothèque ni autre sûreté sur le navire.

[42] La convention entre actionnaires confirme que MPP a acquis des actions de SCL Bern en contrepartie de son investissement de 5 000 000 \$ US.

[43] Dans son affidavit, M. Hallak déclare qu'il s'est entendu avec M. Grunder pour que MPP avance la somme de 5 000 000 \$ US afin de financer le navire, en échange de quoi MPP obtiendrait une participation de 40 p. cent dans celui-ci. Pour corroborer cette affirmation, il joint à l'affidavit un courriel que lui a adressé M. Grunder le 10 octobre 2007, et par lequel ce dernier entendait confirmer, à des fins de bonne administration, les ententes conclues le 25 septembre 2007 :

[TRADUCTION] 1. investissement dans bern vous achèterez 40 % des actions de scl bern pour la somme de-5 M\$ US [...].

[44] M. Hallak a également joint à son affidavit un courriel adressé à Enzian Ship Management AG le 1^{er} mars 2008, dans lequel il déclarait avoir demandé à un conseiller et planificateur financier [TRADUCTION] « [...] de mettre sur pied en mon nom General MPP Carriers – la société acquéreuse de 40 p. cent de SCL Bern, et d'organiser le transfert – l'entente d'achat d'actions »; il voulait savoir si son conseiller pouvait contacter le destinataire à ce sujet.

[45] M. Hallak déclare que ces courriels démontrent que l'intention des parties était que MPP achète 40 p. cent du navire. Il est en outre d'avis qu'il revient au même de détenir des parts dans la société ou dans le navire s'il s'agit d'une société constituée à l'égard d'un seul navire. L'intention était que MPP possède 40 p. cent du navire.

[46] C'est en tenant compte de ces allégations et de ces faits qu'il faut examiner la question de la compétence. Dans la déclaration, MPP invoque les alinéas 22(2)a) et c) ainsi que l'article 43 de la LCF comme source de la compétence à l'égard de ses prétentions. Dans ses observations, MPP soutient que même si son action ne relève pas exactement de ces dispositions, la Cour sera compétente pour autant que l'action est visée par le paragraphe 22(1) puisqu'elle a présenté une demande de réparation ou un recours en vertu du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande. Je suis d'accord avec MPP. Les exemples énumérés au paragraphe 22(2) servent simplement à illustrer la compétence décrite au paragraphe 22(1), et n'en restreignent pas la portée.

[47] L'article 22 prévoit le seuil minimal en ce qui concerne la compétence. En vertu du paragraphe 43(1), une fois cet obstacle surmonté, la compétence conférée à la Cour aux termes de l'article 22 peut toujours être exercée en matière personnelle. En vertu du paragraphe 43(2), cette compétence peut être exercée en matière réelle dans toute action portant sur un navire ou d'autres biens, sous réserve des exceptions prévues au paragraphe 43(3). Dans l'arrêt *Kremikovtzi Trade*, précité, au paragraphe 44, le juge Nadon a déclaré qu'une fois qu'il est établi que l'action se rapporte à une convention tombant sous le coup de l'article 22, il faut s'interroger sur l'objet de ladite action.

[48] Dans l'arrêt *ITO*, précité, la Cour suprême a indiqué que la compétence de la Cour fédérale dépendait de trois éléments : 1) il doit y avoir attribution de compétence par une loi du Parlement fédéral; 2) il doit exister un ensemble de règles de droit fédérales qui soit essentiel à la solution du litige et constitue le fondement de l'attribution légale de compétence; 3) la loi

invoquée dans l'affaire doit être « une loi du Canada » au sens où cette expression est employée à l'article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. En matière de compétence dans des actions en droit maritime, le deuxième élément doit se rapporter au droit maritime canadien tel que défini par la LCF et interprété par la Cour suprême; la *Loi sur la marine marchande du Canada* ou la LCF répond au troisième élément du critère (voir également *Isen c Simms*, 2005 CAF 161, au paragraphe 62, infirmé pour d'autres motifs, 2006 CSC 41). S'agissant des limites constitutionnelles susceptibles de s'appliquer au droit maritime canadien, la Cour suprême a indiqué dans l'arrêt *ITO* que pour déterminer si une affaire donnée soulève une question maritime ou d'amirauté, la Cour doit éviter d'empiéter sur ce qui constitue, de par son caractère véritable, une matière d'une nature locale mettant en cause la propriété et les droits civils ou toute autre question qui relève essentiellement de la compétence exclusive de la province en vertu de l'article 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. La Cour suprême a ajouté : « Il est donc important de démontrer que la question examinée dans chaque cas est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale ».

[49] Ainsi, pour établir si la Cour est compétente en l'espèce, il faut commencer par déterminer si la présente affaire relève du paragraphe 22(1) de façon générale, sinon des alinéas 22(2)*a*) ou *c*) de façon particulière.

[50] Les défendeurs invoquent l'arrêt *Navire Incan St. Laurent*, précité. Il s'agissait de l'appel d'un jugement rejetant l'action de la demanderesse pour défaut de compétence. Cette action était fondée sur les dispositions d'un accord de coentreprise qui constituait l'un des trois contrats se

rapportant à un projet de transport ferroviaire. On alléguait à l'appui de l'action qu'en vertu de l'accord de coentreprise, la demanderesse détenait une participation à l'égard de la moitié du navire défendeur, et que la société défenderesse ne lui avait pas transféré ces parts comme l'exigeait l'accord. L'appel a été rejeté. La Cour d'appel fédérale a estimé que l'action ne pouvait être considérée comme fondée sur le droit maritime canadien, car les rapports issus des droits et des obligations créés par l'accord de coentreprise étaient inséparables de ceux qui découlaient des autres contrats de construction de terminaux ferroviaires.

[51] Dans l'arrêt connexe *Canadian Pacific Ltée c Quebec North Shore Paper Company*, [1977] 2 RCS 1054, la Cour suprême a estimé que l'action reposant sur le défaut allégué d'exécuter l'obligation de construire une gare maritime et visant l'annulation des trois contrats relatifs au projet de transport ferroviaire était régie par le droit civil du Québec et qu'elle échappait à la compétence de la Cour fédérale. Par conséquent, la Cour d'appel fédérale a conclu dans *Navire Incan St. Laurent* qu'il en allait de même d'une action fondée sur certains droits envisagés par l'accord de coentreprise, mais intéressant nécessairement la même obligation. Les contrats devaient être considérés comme un tout et, à ce titre, ne relevaient pas du droit maritime canadien.

[52] Les défendeurs font valoir que la convention entre actionnaires est également inséparable d'une série d'ententes dont elle fait partie, des statuts constitutifs de SCL Bern et du droit des sociétés, comme l'indique la clause 2 de la convention en question. Il s'ensuit que celle-ci relève directement de la catégorie des conventions commerciales plutôt que des ententes en matière de navigation et de marine marchande. Et, comme le démontrent les procédures qui se sont

déroulées en Suisse, que décrit l'affidavit de M. Favalli, la présente affaire constitue au fond un litige entre actionnaires où il s'agit de savoir si l'option de vente des actions de SCL Bern prévue à la clause 13 de la convention a dûment été exercée.

[53] MPP affirme que le litige concernant la participation dans l'arrêt *Navire Incan St. Laurent*, précité, se rapportait au projet avorté de transport ferroviaire et dépendait de plusieurs autres conventions échappant toutes à la compétence de la Cour. La situation présente est différente puisqu'elle concerne deux hommes d'affaires dans le domaine de la marine marchande qui s'entendent sur les modalités de financement d'un navire.

[54] Je ne suis pas convaincue que la convention entre actionnaires, les statuts constitutifs et le droit des sociétés puissent être considérés comme des éléments aussi inséparables et imbriqués que les contrats dans l'arrêt *Navire Incan St. Laurent*, mais il me paraît assez clair que les revendications de MPP reposent sur la prétendue violation de la convention en ce qui intéresse la vente des actions de SCL Bern. Le renvoi dans la convention aux statuts constitutifs et au droit des sociétés permet plus sûrement de rattacher le litige, et donc l'action, au droit des sociétés et non maritime. Il est très révélateur que cette convention ne comporte de mention directe ou indirecte ni du navire ni de quelque activité maritime ou d'autres choses de ce genre. Elle n'accorde pas plus à MPP l'option de vendre ses parts du navire, contrairement à ce qu'allègue le paragraphe 9 de la déclaration. Elle autorise plutôt MPP à vendre ses parts dans SCL Bern à SCL Reederei [TRADUCTION] « à un prix représentant 125 % de son investissement (5 % par année), soit 5 000 000 \$ US +25 % +6 250 000 \$ US. »

[55] Je ne suis d'ailleurs pas convaincue que l'arrêt *Le Capricorn*, précité, de la Cour suprême soit très utile pour MPP. La Cour suprême a effectivement conclu que l'interprétation de l'alinéa 22(2)c) retenue par la Cour d'appel fédérale était trop étroite, mais elle a également déclaré que la question principale du pourvoi était de savoir si la Cour fédérale était compétente pour connaître d'une action visant l'exécution d'un contrat de vente d'un navire par la livraison et par la signature d'un acte de vente, c'est-à-dire la possession d'un navire par voie d'exécution intégrale :

[...] Nous n'avons pas à examiner ici le bien-fondé de la demande; la seule question en litige est de savoir si la Cour fédérale a compétence pour l'entendre et, puisque toute demande de livraison, quelle qu'en soit l'origine, est nécessairement une demande qui vise le droit au transfert de la possession et que l'al. 22(2)a) confère expressément compétence sur « toute demande ou tout litige portant sur le titre, la possession ou la propriété d'un navire », je suis convaincu que la Cour fédérale a compétence sur l'objet de ce pourvoi [...].

[56] L'objet de l'action dans l'arrêt *Le Capricorn*, précité, qui intéressait deux parties au contrat de vente et d'achat d'un navire, était une déclaration de propriété du navire et sa livraison à la demanderesse; le cœur du présent litige entre MPP et les défendeurs concerne autre chose, à savoir un présumé manquement à la convention entre actionnaires. La propriétaire du navire, SCL Bern, n'est pas partie à cette convention.

[57] La décision *Trawlercat*, précitée, concernait une présumée violation du droit d'auteur liée à l'usage des plans du navire de la demanderesse et une présumée rupture du contrat d'achat et de construction. La demanderesse invoquait le paragraphe 22(1) et les alinéas 22(2)m) ou n) de la LCF à l'appui d'une action réelle à l'encontre du navire censé avoir été construit sur la base des plans en cause.

[58] Le protonotaire Hargrave a déclaré au sujet des revendications de droit d'auteur :

[12] En arrivant à la conclusion selon laquelle une revendication de droit d'auteur n'autorise pas l'introduction d'une action réelle, j'ai gardé à l'esprit que je dois interpréter d'une manière libérale le paragraphe 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*. J'ai aussi gardé à l'esprit que les recours exercés en vertu du droit maritime canadien ne doivent pas se limiter à une démarche traditionnelle ou historique, mais doivent être interprétés dans un contexte moderne et pertinent : voir ici l'arrêt *Monk Corporation c. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 R.C.S. 779, page 795. Cette interprétation libérale confère à la Cour fédérale compétence sur une matière « entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien... » (*loc. cit.*).

[13] J'ai encore de la difficulté à déceler une compétence selon le paragraphe 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* : la revendication de droit d'auteur concernait des plans fournis pour un navire qui n'était pas construit et qui n'existait pas. S'il en est ainsi, c'est parce que la revendication, qui intéresse un droit d'auteur dans les plans d'un navire envoyés à un éventuel client pour qu'il soit en mesure de visualiser la nature du navire, n'entre pas dans le champ du droit maritime tel qu'il est intégré dans les lois du Canada, ni dans la compétence législative fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires : voir par exemple l'arrêt *Quebec and Ontario Transportation Co. c. Le « Incan St. Laurent »* (1979) 104 D.L.R. (3d) 139, pages 141 et 142 (C.A.F.), confirmé par [1980] 2 R.C.S. 242.

[14] Certes, il y a eu devant la Cour fédérale des cas qui concernaient des plans de yachts, et j'ai ici à l'esprit par exemple l'affaire *Bayliner Marine Corporation c. Doral Boats Ltd.* (1985), 5 C.P.R. (3d) 289 (C.F. 1^{re} inst.) et (1986), 10 C.P.R. (3d) 289 (C.A.F.). Cependant, cette affaire ne comportait aucun aspect de nature réelle (*in rem*). Je ne vois d'ailleurs pas comment des affaires intéressant un droit d'auteur ou un dessin industriel pourraient être l'objet d'une exécution de nature réelle. La compétence en matière réelle dépend si l'affaire relève de l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, et si elle fait l'objet d'une exécution réelle selon ce qu'autorise le paragraphe 43(2), sous réserve de l'exception énoncée au paragraphe 43(3). Cela nous ramène à la question de savoir si la revendication des demandeurs relève des alinéas 22(2)*m* ou *n*), ce que j'examinerai bientôt.

[59] Le protonotaire Hargrave a conclu comme suit :

[27] Ni les arguments avancés dans cette action ni les affirmations figurant dans les affidavits ne permettent de conférer à la Cour fédérale la compétence nécessaire en matière réelle qui lui permettrait de saisir le navire *Amity*. L'aspect personnel de cette action pourrait relever de la compétence conférée à la Cour fédérale, un aspect non plaidé dans la présente requête, mais il ne suffit pas, pour établir une compétence en matière réelle, que la matière présente un quelconque lien avec un navire.

[28] L'objet de l'action ne relève pas du droit maritime canadien ni de la disposition générale conférant une compétence au titre de la navigation et des bâtiments ou navires, ni du paragraphe 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, ni de la compétence en matière maritime qui est plus précisément énoncée dans le paragraphe 22(2).

[29] En conséquence, l'action réelle est radiée et, ici, je me référerai à un précédent, l'affaire *Bornstein Seafoods Canada Ltd. c. Hutcheon* (1997), 14 F.T.R. 241 (C.F. 1^{re} inst.). Dans cette affaire, le juge Gibson avait affaire à l'annulation de la saisie d'un navire, la cause d'action étant le présumé transfert d'un contingent de pêche détourné. Le juge Gibson n'a pu conclure que l'objet relevait du paragraphe 22(1) ou des parties applicables du paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*, et il n'a pu conclure non plus que « l'objet de la présente action est entièrement lié aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien » (page 251). Il a conclu que l'objet de l'action ne relevait pas de la compétence de la Cour fédérale, qu'il s'agisse de sa compétence fondée sur le droit maritime canadien ou de celle fondée sur un autre ensemble de règles se rapportant à la navigation et aux bâtiments et navires. Il a donc jugé que l'action réelle n'était pas fondée. En conséquence, le mandat de saisie ne pouvait subsister (*loc. cit.*). C'est le cas dans la présente affaire.

[30] Tout cela ne veut pas dire que l'action personnelle ne pourrait pas dans une certaine mesure réussir. Mais l'action devra maintenant se dérouler en tant qu'action purement personnelle, et il y aura mainlevée de la saisie de l'*Amity*. Les dépens de cette requête seront adjugés aux défendeurs, quelle que soit l'issue de la cause.

[60] À mon avis, l'approche adoptée dans la décision *Trawlercat*, précitée, est également applicable en l'espèce. Même si le droit d'auteur concernait un navire, le protonotaire Hargrave ne voyait pas comment les questions de cet ordre ou celles ayant trait au dessin industriel pouvaient être réglées en matière réelle. De même, il est difficile de voir en l'espèce comment un litige découlant d'une convention entre actionnaires peut à lui seul mener à la saisie d'un navire qui n'est pas mentionné dans la convention et qui appartient à une autre partie..

[61] Dans la décision *JPMorgan*, précitée, JP Morgan avait pris possession du *The Lanner* en raison du non-paiement de l'hypothèque, et le navire a fini par être vendu. Le créancier Kent Trade and Finance (Kent Trade) s'est vu accorder une partie du produit de la vente, mais la société avait cessé d'exister. Deux de ses actionnaires, qui prétendaient avoir droit à cet argent, ont invoqué une convention en vertu de laquelle l'un d'eux avait accepté de transférer à l'autre ses actions dans Kent Trade en échange du droit au produit d'une action contre le navire.

[62] Le protonotaire a conclu que l'affaire était, de par son caractère véritable, un désaccord quant à l'interprétation ou à l'application d'un contrat de transfert d'actions et ses conséquences., S'appuyant sur l'arrêt *ITO*, précité, il a estimé que l'objet du litige n'était pas entièrement lié aux affaires maritimes au point de constituer du droit maritime, et a refusé d'exercer sa compétence.

[63] Lorsque la décision a été portée en appel, la juge Tremblay-Lamer a confirmé que le protonotaire s'était correctement reporté au critère de l'arrêt *ITO*. L'appelante soutenait que le premier volet du critère, soit l'existence d'une attribution de compétence par le Parlement

fédéral, avait été rempli et que la conclusion que le litige relevait du droit maritime canadien était suffisante pour satisfaire aux deuxième et troisième exigences de l'arrêt *ITO*.

[64] Elle affirmait en outre que la vente judiciaire du navire relevait de la compétence légale conférée à la Cour par l'alinéa 22(2)a) de la LCF, et le privilège maritime pour ce qui était de l'approvisionnement de mazout, par l'alinéa 22(2)m). Le litige concernant la cession d'un droit réel sur les produits de la vente du *Lanner* (qui constituait un bien maritime) dans le cadre d'une action relative à un approvisionnement en mazout, relevait du paragraphe 22(1) de la LCF puisqu'il s'agissait d'« un recours [...] présenté en vertu du droit maritime canadien ».

L'appelante faisait également valoir que le critère du lien intégral devait être interprété largement (*Monk Corp. c Island Fertilizers Ltd*, [1991] 1 RCS 779 [*Monk*]). Enfin, toujours d'après elle, après avoir déterminé que le contrat n'était pas de nature maritime, le protonotaire avait omis d'évaluer si l'action elle-même était néanmoins intégralement liée à une question maritime.

[65] La juge Tremblay-Lamer n'était pas d'accord et a conclu que le litige relatif à l'obligation maritime (c'est-à-dire l'action liée au paiement de l'approvisionnement en mazout) avait été résolu. Ne restait plus que l'interprétation d'une entente entre actionnaires quant à leurs droits respectifs sur les sommes provenant du jugement faisant droit à la réclamation. Même si ce litige opposant les actionnaires pouvait découler du montant accordé à Kent Trade, il n'avait strictement rien à voir avec l'aspect maritime, qui concernait les demandes de dédommagement pour l'approvisionnement en mazout.

[66] Comme il n'y avait aucune raison de conclure que le litige en cause dans l'affaire dont elle était saisie était entièrement lié aux affaires maritimes, et que les deuxième et troisième éléments du critère de l'arrêt *ITO* n'avaient pas été remplis, il n'était pas nécessaire d'examiner le premier d'entre eux.

[67] J'estime comme les défendeurs que même si l'on peut affirmer en l'espèce que le litige « concerne » indirectement le navire en ce qu'il s'agit de l'actif principal de SCL Bern, le litige actuel est distinct de l'aspect maritime puisqu'il porte uniquement sur la convention entre actionnaires et la vente de parts dans la société propriétaire du navire.

[68] En d'autres mots, l'action de MPP découle, de par son caractère véritable, de la convention entre actionnaires et constitue un litige entre actionnaires. Il existe un degré suffisant de séparation entre cette question et l'aspect maritime de la présente affaire, à savoir que le navire est détenu comme le seul actif d'une société dans laquelle MPP détient 40 p. cent des parts, pour que l'objet du litige ne soit pas entièrement lié aux affaires maritimes relevant du droit maritime canadien.

[69] J'ajouterais aussi que dans la décision *Atlantic Yacht & Ship*, le protonotaire Hargrave a tenu compte de l'arrêt *ITO*, précité, et de la conception élargie du droit maritime canadien. Cependant, il a déclaré qu'il devait se garder de dénaturer la compétence légale conférée à la Cour fédérale en donnant une interprétation artificielle et déraisonnable aux dispositions pertinentes, en l'occurrence les alinéas 22(2)a) et n). Les circonstances de la présente affaire soulèvent une préoccupation similaire.

[70] Compte tenu des allégations contenues dans la déclaration et des affidavits déposés dans le cadre de la contestation de compétence, l'action de MPP n'équivaut pas, à mon sens, à une demande de réparation ou à un recours présenté en vertu du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande au sens du paragraphe 22(1). Même prise dans son ensemble, l'affaire concerne fondamentalement un litige entre actionnaires. Contrairement à l'affaire *Shibamoto*, précitée, le contrat en cause en l'espèce ne concerne pas l'utilisation d'un navire ni aucun autre aspect maritime. Par ailleurs, MPP n'a pas avancé de fonds à SCL Bern pour financer ses opérations ou celles du navire, mais elle a investi dans la société SCL Reederei. À mon avis, le contrat dont il était question dans *Shibamoto* reposait sur d'autres fondements.

[71] Vu cette conclusion, il n'est pas nécessaire d'examiner les exemples énumérés au paragraphe 22(2) qu'invoque MPP. Je ferais cependant observer que même si MPP prétend que sa revendication fondée sur l'alinéa 22(2)a découle de sa participation dans le navire, les faits en présence m'empêchent d'être d'accord avec elle sur ce point. La déclaration indique que les dommages-intérêts réclamés découlent de la violation de la convention entre actionnaires, mais cette convention ne concerne pas le navire. MPP reconnaît dans la déclaration que le navire appartient à SCL Bern. MPP prétend que sa participation dans SCL Bern lui confère une participation dans le navire. Elle a des parts dans SCL Bern, mais M. Favalli explique dans son affidavit que le fait d'être actionnaire de la société ne lui donne ni de participation dans ses actifs ni le droit d'en disposer.

[72] M. Hallak déclare dans son affidavit qu'il entendait que MPP achète le navire et en devienne propriétaire. Cet affidavit a été déposé en réponse à la contestation fondée sur la compétence, mais seuls deux courriels ont été joints en pièces pour établir la participation et l'intention. L'un de ces courriels ne mentionne que l'achat d'actions, l'autre est obscur, et tous deux sont antérieurs à la convention entre actionnaires. M. Hallak déclare que M. Grunder et lui avaient conclu des transactions dans le domaine de la marine marchande pendant au moins les dix dernières années. Il s'agit de deux parties bien averties. M. Hallak indique également dans son affidavit qu'il a eu recours aux services de conseillers juridiques et financiers au sujet de la transaction visée. Il s'agissait d'un investissement de 5 000 000 \$ et l'on aurait pu raisonnablement s'attendre à ce que l'intention revendiquée soit bien documentée afin d'établir la compétence, mais elle ne l'était pas.

[73] Quant à l'alinéa 22(2)c), la déclaration indique que MPP a prêté à SCL Bern et à SCL Reederei la somme de 5 000 000 \$ US en échange de 40 p. cent des parts dans le navire, tel qu'avalisé par la convention entre actionnaires. Elle indique aussi que le prêt a été garanti au moyen d'une hypothèque ou d'une sûreté sur le navire. Même si MPP fait valoir que la convention entre actionnaires, replacée dans son contexte, est une forme d'accord de financement du navire et qu'elle est donc de nature maritime, les allégations et la preuve par affidavit ne vont pas dans ce sens. La convention entre actionnaires ne mentionne ni prêt ni navire, et il n'est pas contesté que MPP ne bénéficie d'aucune hypothèque. Les allégations ne sont pas étayées par des faits confirmant l'existence d'une hypothèque, et la preuve par affidavit atteste qu'il n'en y a pas. L'affidavit de M. Hallak n'établit pas davantage l'existence d'un prêt ou de conditions y afférentes. Cet aspect de l'action ne peut donc être accueilli. MPP prétend

également détenir une hypothèque en equity qui viendrait étayer l'action, mais je ne partage pas son avis pour plusieurs des raisons susmentionnées. Par ailleurs, les allégations dans l'acte de procédure ne mentionnent aucune sûreté en equity.

[74] Comme le critère minimal d'attribution de compétence prévu à l'article 22 n'a pas été rempli, l'exercice de cette compétence en matière réelle conformément au paragraphe 43(2) n'entre pas en jeu. Quand bien même ce serait le cas, compte tenu de ce qui précède, c'est la convention entre actionnaires et non le navire qui est l'objet du présent litige. Comme l'a déclaré le juge Nadon dans *Kremikovtzi Trade*, « [a]utrement dit, le recours *in rem* doit se rapporter au bien précis envisagé dans le contrat en cause ». Les seuls biens envisagés par la convention entre actionnaires sont les actions dans SCL Bern.

[75] MPP fait valoir que le fait que le navire appartient à une société constituée à l'égard d'un seul navire renforce sa revendication de participation, de sorte qu'il s'agit d'une nouvelle action. Les sociétés constituées à l'égard d'un seul navire n'ont rien de nouveau et servent depuis longtemps d'entités propriétaires de navires, généralement afin de limiter les responsabilités susceptibles de découler de l'exploitation du navire. Autrement dit, si la société possédait d'autres actifs que le seul navire, ces actifs pourraient être visés par un créancier faisant valoir une action contre le navire ou la société propriétaire. En ne possédant qu'un seul actif, le navire, les autres actifs ou navires seraient, dans la plupart des cas, à l'abri de telles actions. Le simple fait qu'une société ne possède qu'un seul actif ne change rien au droit de ces actionnaires d'en revendiquer des parts. Qu'une société possède un navire, dix navires ou de multiples actifs, ses actionnaires détiennent des actions et rien de plus, et non un titre sur les actifs de la société. MPP

prétend que la question des sociétés constituée à l'égard d'un seul navire n'est pas réglée en droit, elle n'a cité aucune décision pour étayer sa position. À mon avis, cet aspect de l'action n'est ni nouveau ni tranché et, dans les circonstances, ne permet pas davantage d'établir un titre de propriété au sens de l'alinéa 22(2)a).

[76] La Cour doit être convaincue que des faits attributifs de compétence ou des allégations de tels faits étayent une attribution de compétence. L'existence des faits attributifs de compétence requis pourra habituellement être établie à partir des actes de procédure et des affidavits déposés à l'appui de la requête ou en réponse à celle-ci. En l'espèce, les faits n'autorisent pas à conclure que la Cour est compétente à l'égard du présent litige.

LA COUR ORDONNE que :

1. l'action réelle à l'encontre du navire défendeur soit radiée;
2. le mandat soit sans effet et la saisie du navire, levée;
3. les dépens soient adjugés aux défendeurs.

« Cecily Y. Strickland »

Juge

Traduction certifiée conforme
Sandra de Azevedo, LL.B.

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-1331-14

INTITULÉ : GENERAL MPP CARRIERS LTD. c SCL BERN AG,
SCL REEDEREI AG, AINSI QUE LES
PROPRIÉTAIRES ET TOUTE PERSONNE AYANT UN
INTÉRÊT DANS LE NAVIRE « SCL BERN »

LIEU DE L'AUDIENCE : TORONTO (ONTARIO)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 10 JUIN 2014

**ORDONNANCES ET
MOTIFS :** LA JUGE STRICKLAND

DATE DES MOTIFS : LE 14 JUIN 2014

COMPARUTIONS :

Marc D. Isaacs POUR LA DEMANDERESSE

Michael C. Smith et Jean-Marie Fontaine POUR LES DÉFENDEURS

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Isaacs & Co. POUR LA DEMANDERESSE
Avocats
Toronto (Ontario)

Borden Ladner Gervais POUR LES DÉFENDEURS
S.E.N.C.R.L., S.R.L.
Toronto (Ontario)