

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20141020

Dossier : T-298-12

Référence : 2014 CF 974

[TRADUCTION FRANÇAISE CERTIFIÉE, NON RÉVISÉE]

St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), le 20 octobre 2014

En présence de madame la juge Heneghan

ENTRE :

MAXWELL FORSEY

demandeur

et

**BURIN PENINSULA MARINE SERVICE
CENTRE**

défendeur

JUGEMENT ET MOTIFS

I. APERÇU

[1] M. Maxwell Forsey (le demandeur) sollicite des dommages-intérêts du Burin Peninsula Marine Service Centre (le défendeur) à la suite de la chute du navire de pêche « Eastern Gambler » (le navire) aux installations du défendeur à Fortune, à Terre-Neuve-et-Labrador, le 10 juillet 2011.

[2] Le défendeur exploite un centre de services maritimes à Fortune. Là, les navires sont retirés de l'eau à des fins d'entreposage ou de réparation.

[3] La chute du navire a causé des dommages à sa coque en fibre de verre, ce qui a entraîné un déversement de mazout. Le navire a été déclaré une perte réputée totale et les assureurs du demandeur ont versé la somme de 200 000 \$ en dédommagement.

[4] Des frais ont été engagés pour contenir et récupérer le mazout. Des coûts ont aussi été engagés pour les services de l'expert maritime chargé d'inspecter le navire à la suite de la chute.

[5] Le demandeur sollicite les mesures de réparation suivantes :

- a) des dommages-intérêts généraux pour le dommage qu'a subi le navire et la perte dudit navire, se chiffrant à 200 000 dollars canadiens;
- b) des dommages-intérêts généraux pour les frais de confinement et de nettoyage du mazout, se chiffrant à 63 186,86 dollars canadiens;
- c) des dommages-intérêts généraux pour les frais liés aux experts qui ont évalué les dommages et le coût des réparations, se chiffrant à 6 020 dollars canadiens;
- d) des intérêts avant et après le jugement jusqu'à la date du paiement intégral;
- e) les dépens.

II. LES TÉMOINS

[6] Les personnes suivantes ont témoigné pour le compte du demandeur :

- i. le demandeur;

- ii. M. Simeon Forsey, frère du demandeur;
- iii. M. Travis Forsey, fils du demandeur;
- iv. M. Patrick Byrne, expert maritime.

[7] Le défendeur a appelé les témoins suivants :

- i. M. Heber Lethbridge, camionneur à la retraite;
- ii. M. Anthony Kearley, fils de M. Robert Ayres et employé du défendeur à titre de manœuvre;
- iii. M. Dwayne Kearley, employé du défendeur;
- iv. M. Robert Ayres, gestionnaire du défendeur.

[8] Les parties ont également présenté un exposé conjoint des faits.

[9] En contre-interrogatoire, M. Ayres a renvoyé à des éléments de son interrogatoire préalable, conformément aux *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106 (les Règles).

[10] De plus, un certain nombre de documents et de photographies ont été soumis dans un recueil conjoint de documents. Parmi ces documents, il y avait des factures, l'ordre de travail de juin-juillet 2011, une [TRADUCTION] « déclaration d'acceptation de responsabilité » (la déclaration), qui est le contrat écrit en cause en l'espèce, la demande de remboursement envoyée par le demandeur au défendeur, ainsi qu'une copie de l'évaluation des dommages préparée par M. Byrne.

[11] Le paragraphe 3 de la déclaration est rédigé comme suit :

[TRADUCTION]

Je comprends et accepte que le saisissage et le verrouillage de mon bateau sont de ma responsabilité, et non de celle dudit Centre de services maritimes, ou de celle de ses mandataires, préposés, employés, etc. De plus, j'accepte d'indemniser ledit Centre de services maritimes et ses dirigeants, mandataires, employés, préposés, etc. contre toute réclamation de ma part à cet égard.

[12] Dans son témoignage, le demandeur, qui est le propriétaire du navire, a fait état des fois précédentes où il avait eu recours aux services du défendeur et des raisons pour lesquelles il a fait appel à ses services à l'été de 2011. Le navire devait subir un entretien de routine. Le 27 juin 2011, le navire a été retiré de l'eau, après que le demandeur eut signé la déclaration. Un ordre de travail en date du 27 juin 2011 a été rédigé, décrivant les services devant être fournis au demandeur. Plus tard, une facture a été préparée, en date du 21 septembre 2011, détaillant les frais exigés pour le travail et les services effectivement fournis.

[13] M. Simeon Forsey est le capitaine des « opérations » du navire. Il avait communiqué avec le défendeur le ou vers le 24 ou 25 juin pour prendre des dispositions en vue des travaux d'entretien.

[14] M. Travis Forsey est le « capitaine à terre », c'est-à-dire qu'il s'occupe des questions administratives se rapportant à l'exploitation du navire. En raison de limitations physiques, il n'était pas de ceux qui ont aidé à saisir le navire ou à mettre en place les éléments du berceau.

[15] M. Byrne est un expert maritime à l'emploi de TriNav. Il a témoigné s'être rendu aux installations du défendeur le 12 juillet 2011 pour évaluer les dommages et préparer un rapport à

ce sujet, y compris un avis sur la cause des dommages. M. Byrne n'a pas été reconnu à titre de témoin expert et son témoignage a porté sur les faits se rapportant aux événements du 12 juillet 2011.

[16] M. Lethbridge est camionneur à la retraite. Selon son témoignage, il se trouvait dans la cabine de son camion garé à l'extérieur des installations du défendeur le soir du 9 juillet et tôt le matin du 10 juillet 2011 lorsqu'il a entendu un grand bruit. Il a regardé à l'extérieur et a vu le navire renversé sur son flanc. Il a indiqué qu'il ventait très fort cette nuit-là.

[17] M. Anthony Kearley a témoigné au sujet de son rôle dans le saisissage du navire dans les installations du défendeur en juin 2011. Il est allé chercher les éléments de calage dans la pile près du cabanon. Il les a emmenés à l'aide d'un chariot à fourche. Il a témoigné avoir choisi les éléments de calage.

[18] M. Dwayne Kearley a témoigné au sujet de la démarche générale à suivre pour saisir un navire sur terre : on le place d'abord sur des tins, puis on construit un « berceau » sur les flancs du navire et ce berceau est renforcé au moyen de traverses de contreventement qui sont passées sous la coque et qui sont fixées par des vis ou de clous. Les éléments de charpente sur les flancs sont désignés sous les noms de « berceaux » ou de « calages », et le berceau est adapté à la forme du navire en question.

[19] Il a aussi témoigné au sujet de la démarche particulière qui a été suivie à l'égard du navire du demandeur à son arrivée au centre de services maritimes en juin 2011.

[20] M. Ayres, le gestionnaire du défendeur, a témoigné au sujet du fonctionnement général des installations, ainsi que de son rôle particulier eu égard au demandeur et au navire en juin et en juillet 2011. Il s'est décrit comme étant [TRADUCTION] « le patron » chargé de la responsabilité globale des activités au centre de services maritimes, y compris la responsabilité de la sécurité lors du levage et du saisissage des navires.

[21] M. Ayres a décrit l'aménagement physique du centre des services maritimes. La propriété est clôturée et dotée de deux entrées, soit une entrée principale pour les véhicules et une entrée plus petite pour les piétons.

[22] Selon son témoignage, il y a deux avis (les avis), l'un à l'entrée principale et l'autre sur le quai. Des copies de ces deux avis sont incluses dans le recueil conjoint de documents. L'avis à l'entrée principale précise que [TRADUCTION] « le Centre de services maritimes n'acceptera aucun bateau à moins que son propriétaire-exploitant ne lui remette une "déclaration d'acceptation de la responsabilité" dûment signée ». Le deuxième avis, qui est affiché sur le quai signale notamment que [TRADUCTION] « les bateaux sont entreposés au risque et péril de leurs propriétaires ».

[23] Les témoignages, sauf ceux de M. Lethbridge et de M. Byrne, portaient principalement sur le levage et le saisissage du navire aux installations du défendeur le 27 juin 2011. Bien que les parties aient convenu de certains faits liés à ces manœuvres, d'autres faits ont été contestés.

[24] Voici les faits importants dont les parties conviennent : les éléments de calage ont été transportés du lieu où ils étaient entreposés aux abords du navire, après que le navire eut été soulevé hors de l'eau; les employés du défendeur ont fourni et installé les tins qui ont servi à maintenir le navire droit.

[25] Les parties conviennent également que, après la chute du navire, le défendeur a redressé le navire et reconstruit le berceau en utilisant ses propres matériaux. Le nouveau berceau comportait trois ensembles de calage sur chaque flanc pour saisir le navire.

[26] Les parties ne s'entendent pas sur qui a construit le calage et sur la cause de la chute du navire. La Cour doit arriver à des conclusions sur ces faits contestés, puis en tirer les conséquences juridiques.

III. PREUVE ET CONCLUSIONS DE FAIT

[27] La présente poursuite soulève des questions liées au baillement, au droit des contrats, à la négligence et à l'exonération de responsabilité. Les questions de fait suivantes sont contestées :

- i. la construction du berceau;
- ii. le caractère adéquat des matériaux utilisés pour construire le berceau;
- iii. la disposition du calage après la chute du navire.

[28] Le 25 juin 2011, le navire est arrivé aux installations du défendeur pour y subir des travaux de réparation et d'entretien. Un employé du défendeur a démonté l'arbre porte-hélice, le

gouvernail et l'hélice. Le navire était sous la commande de M. Simeon Forsey à son arrivée au centre de services maritimes le 25 juin 2011 ou vers cette date.

[29] Selon le demandeur, le navire est demeuré dans l'eau en attendant qu'il signe la déclaration que M. Ayres lui a présentée au nom du défendeur. Le demandeur a apposé sa signature sur ce document le 27 juin 2011. M. Ayres a lui aussi signé le document. Les signatures ont été attestées par M. Dwayne Kearley.

[30] Ensuite, le navire a été retiré de l'eau au moyen de sangles et d'un système de relevage hydraulique, connu sous le nom de « portique de transbordement ». M. Ayres manœuvrait le portique de transbordement et M. Dwayne Kearley disposait les sangles, suivant les directives de M. Ayres. Les sangles ont été passées sous la coque du navire. Des tins ont été déposés sur l'asphalte dans le chantier et le navire, encore dans les sangles, a été déposé sur les tins.

[31] Tous les témoins, sauf M. Lethbridge et M. Byrne, ont témoigné concernant le levage du navire hors de l'eau et son dépôt dans le berceau.

[32] D'après M. Ayres et M. Dwayne Kearley, le berceau est bâti sur mesure, c'est-à-dire qu'il est adapté à la forme du navire en question. Selon le témoignage de M. Maxwell Forsey, la démarche consiste à déposer la coque sur des tins, puis à placer le calage fait en bois le long des flancs, et enfin à fixer des traverses de contreventement pour saisir le navire de façon droite et stable.

[33] Deux ensembles de calage, soit quatre supports en tout, ont été utilisés cette fois-ci. Le contreventement transversal, fait de contreplaqué, a été passé sous la coque et fixé au moyen de clous ou de vis, de façon à relier le calage sur le flanc droit au calage sur le flanc gauche. Deux traverses de contreventement ont été utilisées. Aux fins de la présente décision, l'ensemble du calage, des traverses de contreventement et des cales sera désigné sous le nom de « berceau ». Le navire est resté dans les sangles jusqu'à ce que M. Ayres estime qu'il était saisi solidement. C'est seulement à ce moment-là qu'il a donné la directive à M. Dwayne Kearley de retirer la goupille qui maintenait les sangles ensemble.

[34] Même si les parties se sont entendues sur certains points se rapportant à la présence du navire au centre de services maritimes en juin 2011, il y a des divergences sur d'autres points, plus précisément qui a choisi les éléments de calage et qui a construit le berceau.

[35] D'après les témoignages du demandeur (M. Simeon Forsey) et de M. Travis Forsey, les éléments de calage ont été choisis par M. Anthony Kearley, qui s'est servi d'un chariot à fourche pour aller chercher des éléments de calage qui étaient empilés près d'un cabanon. Il a transporté un élément à la fois et, selon son témoignage, M. Ayres a rejeté le premier élément de calage parce qu'il n'était [TRADUCTION] « pas bon ».

[36] Par contre, M. Dwayne Kearley et M. Ayres ont témoigné que les employés du demandeur avaient choisi les éléments de calage.

[37] Les témoignages se contredisent sur ce point.

[38] Le fardeau de preuve qui s'applique en l'espèce est celui du simple fardeau civil, c'est-à-dire la preuve selon la prépondérance des probabilités; voir *F. H. McDougall*,

[2008] 3 RCS 41, au paragraphe 46, où la Cour suprême a affirmé ce qui suit :

De même, la preuve doit toujours être claire et convaincante pour satisfaire au critère de la prépondérance des probabilités. Mais, je le répète, aucune norme objective ne permet de déterminer qu'elle l'est suffisamment. Dans le cas d'une allégation grave comme celle considérée en l'espèce, le juge peut être appelé à apprécier la preuve de faits qui se seraient produits de nombreuses années auparavant, une preuve constituée essentiellement des témoignages du demandeur et du défendeur. Aussi difficile que puisse être sa tâche, le juge doit trancher. Lorsqu'un juge consciencieux ajoute foi à la thèse du demandeur, il faut tenir pour acquis que la preuve était à ses yeux suffisamment claire et convaincante pour conclure au respect du critère de la prépondérance des probabilités.

[39] L'évaluation de la crédibilité des témoignages a été examinée dans *Faryna c Chorny* (1951), 4 WWR 171 (CA C-B), à la page 174, où la Cour a écrit :

[TRADUCTION]

La crédibilité de témoins intéressés, en particulier lorsque les témoignages sont contradictoires, ne peut être mesurée uniquement suivant le critère consistant à savoir si le comportement personnel du témoin précis exprimait la vérité avec conviction. Le critère applicable consiste plutôt à se demander si son récit est conforme aux probabilités qui caractérisent les faits de l'espèce. Bref, pour déterminer si la version d'un témoin est conforme à la vérité dans un tel cas, il faut déterminer si le témoignage est, selon la prépondérance des probabilités, compatible avec celui qu'une personne sensée et informée reconnaîtrait d'emblée comme un témoignage raisonnable, compte tenu des conditions et de l'endroit. C'est seulement de cette façon qu'un tribunal peut évaluer de manière satisfaisante le témoignage des personnes à l'esprit vif, expérimentées et confiantes, ainsi que le témoignage des personnes astucieuses qui manient bien le demi-mensonge et qui savent depuis longtemps combiner l'exagération adroite et les omissions partielles de la vérité [...]

[40] Je suis convaincue, selon la prépondérance des probabilités, que le bois ayant servi à construire les berceaux appartenait au défendeur. Je suis également convaincue que le contreplaqué ayant servi à construire le contreventement transversal appartenait au défendeur. Les cales appartenaient aussi au défendeur. Les éléments de calage, les matériaux de contreventement transversal et les cales étaient tous assujettis au contrôle physique et administratif du défendeur.

[41] Ayant examiné les témoignages des personnes qui étaient présentes lorsque les matériaux de calage ont été emmenés aux abords du navire, je conclus également qu'il est plus probable que les employés du défendeur aient choisi ces matériaux. Le défendeur, principalement par l'entremise de M. Ayres, dirigeait le processus du levage et du saisissage du navire. Je conclus, selon la prépondérance des probabilités, que les employés du défendeur ont choisi les matériaux de calage.

[42] Les témoignages se contredisent également concernant les personnes qui ont construit le berceau. Le demandeur et les membres d'équipage qui ont témoigné pour son compte ont invariablement affirmé que le défendeur avait dirigé la construction du berceau et que l'équipage du demandeur avait donné un coup de main lorsque les employés du défendeur l'avaient demandé. Les employés du demandeur ont affirmé avoir aidé à « pousser » les blocs pour les mettre en place.

[43] Encore une fois, je renvoie aux témoignages sur le contrôle exercé par le défendeur lors de la présence du navire au centre de services maritimes. Dans son témoignage, M. Ayres a

invariablement affirmé qu'il avait la responsabilité ultime des activités au centre de services maritimes. M. Dwayne Kearley et M. Anthony Kearley ont également témoigné en ce sens.

[44] Les témoins du demandeur ont invariablement affirmé qu'ils avaient prêté assistance seulement lorsque les employés du défendeur le leur avaient demandé.

[45] Compte tenu du fardeau de preuve applicable, c'est-à-dire la prépondérance des probabilités, j'estime que la preuve est favorable à la conclusion selon laquelle le berceau a été construit par les employés du défendeur et les employés du demandeur n'ont participé à cette tâche que d'une manière accessoire.

[46] Aucun des témoins n'a vu le navire tomber. M. Ayres et M. Simeon Forsey, qui ont été avisés de l'incident tôt le 10 juillet 2011, se sont rendus au centre des services maritimes tôt le matin. Des dispositions ont été prises pour contenir et nettoyer le déversement de mazout.

[47] Le 10 juillet 2011, des employés du défendeur ont redressé le navire à l'aide de matériaux de calage, disposant trois supports sur chaque flanc.

[48] Il y a une autre question sur laquelle les parties ne s'entendent pas, soit le caractère adéquat des matériaux de calage ayant servi à construire le berceau. Cette question est également liée à celle de la disposition des matériaux de calage.

[49] Des éléments de preuve ont été présentés concernant une modification de la politique sur l'utilisation du calage. Selon M. Ayres, à un moment donné avant juin 2011, le bureau central à St. John's a adopté une nouvelle politique concernant les frais exigés pour le calage. Avant juin 2011, le calage était loué; toutefois, à compter de juin 2011, le défendeur ne louait plus le calage, mais l'offrait à sa clientèle sans frais.

[50] En contre-interrogatoire, M. Ayres a témoigné que la politique avait été changée parce que les coûts liés à l'entretien des matériaux de calage étaient trop élevés.

[51] Des factures en date du 30 mars et du 16 juillet 2010 ont été présentées en preuve pour démontrer la facturation de frais pour le calage. En mars 2010, des frais ont été facturés au demandeur pour un ensemble de calage utilisé sur un autre navire qui lui appartient, le navire de pêche « Gulf Harvester ». En juillet 2010, la somme de 150 \$ lui a été facturée pour le calage du navire en cause en l'espèce.

[52] L'ordre de travail en date du 27 juin 2011, qui est inclus dans le recueil conjoint de documents, comporte une entrée pour le calage, soit des frais de 100 \$. Toutefois, cette entrée a été raturée et, dans une facture en date du 21 septembre 2011, qui est également incluse dans le recueil conjoint de documents, il n'y a pas de frais pour le calage. M. Ayres a expliqué la suppression de l'entrée correspondant au « calage » en indiquant que [TRADUCTION] « c'était son calage [celui de M. Forsey] et il s'agissait d'une erreur de ma part ».

[53] Le témoignage principal au sujet du changement de politique est venu de M. Ayres. Ce témoignage n'est pas très convaincant, car ce dernier n'était pas en mesure d'indiquer à quel moment exactement le changement de politique est entré en vigueur ou de quelle façon ce changement avait été communiqué au demandeur. La preuve n'est pas concluante et je lui accorde peu de poids.

[54] À mon avis, la nouvelle politique consistant à offrir les matériaux de calage sans frais ne décharge pas le défendeur de sa responsabilité de fournir des matériaux adéquats. Le défendeur était responsable de la sécurité du navire à l'intérieur de ses installations et, peu importe qu'il exige ou non des frais pour le calage, il devait s'assurer que les matériaux de calage étaient adéquats.

[55] M. Ayres a témoigné que les matériaux de calage étaient entreposés sur les lieux, dans une section du chantier. Il a indiqué que ces matériaux étaient séparés en deux piles : la [TRADUCTION] « bonne » pile, où les matériaux étaient stockés à la verticale en vue de leur utilisation future, au besoin, et une autre pile de matériaux qui n'étaient pas utilisables et qui étaient mis au rancart.

[56] Le demandeur a témoigné ne pas avoir été mis en garde concernant la qualité des matériaux de calage.

[57] Il y a également une divergence au sujet de l'endroit où se trouvaient les matériaux de calage brisés lorsque M. Byrne est arrivé de St. John's pour évaluer les dommages subis par le

navire. La disposition de ces matériaux de calage a des conséquences sur la question du caractère adéquat de ces matériaux. Après la chute du navire, le calage du flanc droit n'était plus disponible pour une inspection. Par conséquent, la Cour doit tirer une conclusion concernant le caractère adéquat des matériaux utilisés pour construire le berceau.

[58] Le navire avait été déposé dans un berceau comportant deux ensembles de calage. Il est tombé sur son flanc droit et, selon M. Dwayne Kearley, le calage de ce côté était écrasé. Le calage sur le flanc gauche n'était pas endommagé et, selon le témoin, le calage sur le flanc gauche a été réutilisé lorsque le navire a été remis à la verticale et saisi, soit le 10 ou le 11 juillet 2011.

[59] Il y a des témoignages contradictoires sur ce qui est arrivé au calage du flanc droit.

[60] D'une part, Travis Forsey, témoin du demandeur, a affirmé que le calage du flanc droit avait été écrasé, mais qu'il ne savait pas s'il avait été réutilisé.

[61] D'autre part, lors de son interrogatoire principal, M. Ayres a déclaré qu'un élément du calage du flanc droit [TRADUCTION] « s'est retrouvé sous le bateau » et que le reste du calage sur lequel est tombé le navire [TRADUCTION] « est resté là ». Il n'est pas clair ce qu'il entendait par [TRADUCTION] « là ».

[62] M. Dwayne Kearley a affirmé que le calage écrasé avait été replacé dans la pile à côté du cabanon.

[63] M. Byrne a témoigné ne pas avoir vu le calage endommagé lorsqu'il s'est rendu aux installations du défendeur le 12 juillet 2011. Selon ce témoin, il a parlé au demandeur, à M. Simeon Forsey et à M. Travis Forsey au sujet du calage endommagé et, accompagné de ces deniers, il est allé au cabanon. Le demandeur lui a dit que les matériaux de calage avaient déjà été retirés.

[64] M. Byrne n'avait pas de souvenir précis de s'être renseigné auprès de M. Ayres au sujet du calage endommagé, mais il a indiqué que, dans le déroulement normal d'une enquête sur une perte, il se serait renseigné.

[65] M. Ayres a aussi témoigné au sujet de l'emplacement et du retrait des lieux du calage endommagé. Il a affirmé que le calage endommagé avait été conservé pendant [TRADUCTION] « un bon moment » avant d'être enlevé et que c'était seulement après l'évaluation effectuée par TriNav, c'est-à-dire par M. Byrne, que l'enlèvement a eu lieu. Selon M. Ayres, le calage endommagé a été conservé pendant [TRADUCTION] « quelques semaines, trois probablement » jusqu'à la découverte d'une fuite de mazout provenant d'un des morceaux de bois.

[66] De plus, M. Ayres a témoigné avoir demandé directement à M. Byrne s'il avait besoin de voir le calage endommagé. Selon M. Ayres, M. Byrne lui avait répondu que non. En fait, M. Ayres a témoigné que [TRADUCTION] « les mots exacts » de M. Byrne étaient les suivants [TRADUCTION] : « Non, je n'ai pas besoin de voir ça, Bob. »

[67] M. Maxwell Forsey a lui aussi été interrogé au sujet du calage endommagé. Dans la demande de remboursement que M. Forsey a envoyée au défendeur le 24 août 2011, il est question du calage manquant. Selon son témoignage, M. Forsey savait que le calage avait disparu avant l'arrivée de M. Byrne. M. Maxwell Forsey a ajouté qu'il était avec M. Byrne lorsque ce dernier cherchait le calage endommagé. Un seul élément de calage a été retrouvé.

[68] Sur la question de l'emplacement du calage après la chute du navire, je préfère les témoignages du demandeur et de M. Byrne à celui de M. Ayres.

[69] Le témoignage de M. Ayres au procès concernant l'emplacement du calage après la chute du navire ne concordait pas avec les déclarations qu'il avait faites durant son interrogatoire préalable. Il avait alors affirmé que le calage était demeuré près du navire pendant environ une semaine. Toutefois, au procès, il a affirmé que le calage avait été déplacé de l'autre côté du chantier [TRADUCTION] « le lendemain ou le 11 ou le 12 ».

[70] Le témoignage rendu lors de l'interrogatoire préalable peut être utilisé pour attaquer la crédibilité d'un témoin; voir l'article 291 des Règles.

[71] Compte tenu du manque de cohérence dans les témoignages de M. Ayres, je conclus que les témoignages du demandeur et de M. Byrne sont plus crédibles.. Je conclus, selon la prépondérance, que le calage n'était pas disponible au moment où M. Byrne a effectué son inspection.

[72] M. Bryne s'est rendu au cabanon avec le demandeur. Le calage endommagé aurait été visible s'il s'y trouvait encore. M. Byrne est arrivé au centre de services maritimes le 12 juillet, peu après l'incident. Peu importe que les matériaux de calage aient été contaminés par le mazout, si M. Byrne y avait eu accès, il aurait pu les inspecter.

[73] L'indisponibilité des matériaux de calage est importante pour trancher la question de savoir si ces matériaux étaient adéquats pour la construction du berceau devant servir à saisir le navire.

[74] Je conclus que le calage endommagé a été retiré avant l'arrivée du M. Byrne et, de plus, qu'il a été retiré dans l'intention de le soustraire à une inspection.

[75] En outre, il faut déterminer si le défendeur assurait l'entretien des matériaux de calage. Cette question se pose à la suite du témoignage de M. Ayres selon lequel la politique consistant à exiger des frais pour la location de ces matériaux avait été modifiée à cause des coûts d'entretien. Ce témoignage laisse croire que les matériaux de calage n'étaient plus entretenus. Il ressort clairement des témoignages que les matériaux de calage étaient entreposés à l'extérieur et que, par conséquent, ils étaient exposés au vent, à la pluie, à la neige et au soleil.

IV. ANALYSE ET DÉCISION

[76] En l'espèce, il est crucial de déterminer ce qui a causé la chute du navire et qui est responsable de la perte. Les questions juridiques suivantes se posent à la suite des plaidoiries, de la preuve et des observations des avocats :

- i. Y avait-il un baillement entre les parties?
- ii. Si oui, le défendeur a-t-il réfuté la négligence comme cause de la perte?
- iii. La clause d'exonération incluse dans le contrat, dont fait état la déclaration, soustrait-elle le défendeur à la responsabilité pour négligence?
- iv. Quelle est la pertinence des avis affichés à l'entrée principale et sur le quai pour ce qui est de libérer le défendeur de toute responsabilité?

[77] Le demandeur a présenté sa cause en invoquant l'inexécution de contrat, le baillement et la négligence. Ces trois motifs sont jusqu'à un certain point liés en l'espèce.

[78] Le contrat prévoit le levage et l'entreposage du navire. Il ne fait pas état des travaux à exécuter sur le navire et, de toute manière, il n'y a pas de litige au sujet du démontage de l'arbre porte-hélice, du gouvernail et de l'hélice.

[79] Le demandeur soutient que le berceau était impropre à l'usage prévu, soit de soutenir le navire, que des supports inadéquats ont été utilisés comme « éléments de calage », que les supports ayant servi à construire le berceau étaient pourris et qu'il n'y a pas eu de nouvelle politique consistant à ne plus exiger de frais de location, mais que le défendeur a renoncé à ces

frais après l'accident. Sur ce dernier point, le demandeur se fonde sur les frais « raturés » sur la facture en date du 21 septembre 2011.

[80] Il fait également valoir que, compte tenu des témoignages contradictoires sur le retrait des lieux du calage endommagé, il faut conclure que le calage a été retiré immédiatement ou peu après l'accident pour le soustraire à toute inspection.

[81] De plus, le demandeur soutient que le défendeur a omis de le mettre en garde concernant le caractère adéquat du calage et que la déclaration ne libère pas le défendeur de la responsabilité pour toute négligence dans la construction du berceau.

[82] De son côté, le défendeur nie toute négligence, signalant le fait que la structure qui soutenait le navire a tenu le coup du 27 juin au 9 juillet 2011, soit une période de 13 jours sans incident.

[83] En réponse, le défendeur soutient que le calage était adéquat et suffisant. Tous les éléments avaient été inspectés avant d'être sélectionnés. Un seul élément de calage avait été jugé inacceptable, en raison de sa taille et de sa forme.

[84] Le défendeur fait valoir que les employés du demandeur ont participé à la construction du berceau. Il fait également valoir que la modification de la politique concernant les frais de location du calage est sans importance et que le demandeur avait utilisé les matériaux de calage du défendeur pour des raisons de commodité.

[85] Le défendeur soutient aussi qu'il n'y a pas lieu de tirer une conclusion défavorable en raison des circonstances entourant l'enlèvement du calage endommagé. Il affirme que le calage était disponible pour une inspection lorsque M. Byrne s'est présenté aux installations et qu'il n'a été retiré des lieux que plus tard. Il soutient que la chute du navire était un accident.

[86] Le défendeur soutient également que la question du baillement est dépourvue de pertinence, car il a agi avec diligence et a réfuté toute présomption de négligence, et qu'il n'a pas agi de manière irrégulière pour écarter des éléments de preuve.

[87] Le défendeur fait aussi valoir que même en supposant qu'il ait fait preuve de négligence, il est exonéré de toute responsabilité en vertu du contrat dont fait état la déclaration. Il soutient que, en vertu de ce document, il ne peut être tenu responsable des dommages causés aux biens du demandeur même si les dommages découlent de sa négligence.

[88] De toute manière, le défendeur se fonde sur la clause d'exonération exposée dans la déclaration, plus particulièrement au paragraphe 3, où il est indiqué que le saisissage et le verrouillage du navire relèvent de la responsabilité du demandeur.

[89] Le défendeur soutient que le mot « saisissage » (« *securing* » dans la version originale anglaise), au paragraphe 3 de la déclaration, signifie que le demandeur est responsable de la sécurité du navire durant la période où il est sur le berceau.

[90] Le défendeur renvoie également aux mises en garde figurant dans les deux avis affichés sur le site, soit l'avis à l'entrée principale et l'avis sur le quai, qui précisent tous les deux que l'entreposage de biens à l'intérieur des installations était aux risques et périls du propriétaire. La déclaration mentionne également les avis, et le défendeur soutient que ces avis, jumelés aux termes de la déclaration, le soustraient à toute responsabilité pour négligence.

[91] Ainsi qu'il a déjà été signalé, un expert maritime, M. Patrick Byrne, s'est rendu aux installations du défendeur le 12 juillet 2011 pour enquêter sur l'incident et préparer un rapport. Ce rapport, inclus dans le recueil conjoint de documents à l'onglet 15, comportait des photos du navire et l'avis de M. Byrne concernant la cause de la chute.

[92] M. Byrne a témoigné à titre de témoin des faits, et non de témoin expert. Son rapport a été présenté en preuve pour attester du fait qu'il avait préparé ce rapport après s'être rendu au centre de services maritimes.

[93] Le temps était venteux selon M. Lethbridge, témoin du défendeur. M. Lethbridge a affirmé qu'il ventait fort au petit matin du 10 juillet 2011, estimant que les vents soufflaient entre 70 et 80 kilomètres à l'heure. Il a indiqué que s'il s'était trouvé sur la route par un temps aussi venteux, il se serait arrêté sur le bord de la route.

[94] M. Ayres a lui aussi témoigné au sujet des vents. D'après sa description, ils « sifflaient » en début de matinée, soit entre 5 h 30 et 6 h 30.

[95] M. Maxwell Forsey a également témoigné au sujet de la force des vents.

[96] Bien que M. Byrne ait mentionné des vents soufflant par rafales dans son rapport, les descriptions météorologiques d'Environnement Canada n'ont pas été admises en preuve parce que M. Byrne ne les avait pas téléchargées lui-même. Toutefois, M. Lethbridge et M. Ayres ont témoigné qu'il ventait fort le matin du 10 juillet 2011. De plus, M. Ayres a affirmé qu'il n'était pas inhabituel d'avoir de grands vents à Fortune.

[97] Je vais d'abord examiner la question du baillement.

[98] Le baillement est la relation juridique créée lorsque la propriété d'une personne est en la possession d'une autre. Au paragraphe 28 de la décision *Howell c Newfoundland (Attorney General)*, [1987] 65 Nfld & PEIR 139 (CS T-N 1^{re} inst), la Cour a écrit ce qui suit concernant une demande d'indemnisation visant un navire entreposé dans les installations du défendeur :

[TRADUCTION]

L'obligation qu'a le baillaire de fournir des installations adéquates pour l'entreposage des biens du baillant était en cause devant la Cour d'appel de la province de la Nouvelle-Écosse dans l'affaire *Furness-Whitey & Co. Ltd. c. Ahlin* (1917), 35 D.L.R. 150 (C.A. N.É.). Dans cette affaire, l'effondrement d'un quai en raison du mauvais état des piliers de soutien a causé des dommages à un navire de charge entreposé sur ledit quai. Le juge de première instance a conclu que le défendeur-proprétaire aurait pu déceler les anomalies en exerçant une diligence raisonnable même si la superstructure était intacte; ainsi, il a conclu que le propriétaire était responsable des dommages causés. En rejetant l'appel du défendeur, le juge en chef Graham de la Cour d'appel a affirmé ce qui suit à la page 156 :

« Tournant mon attention sur le droit qui s'applique aux faits dans une telle affaire, je propose de ne citer qu'un ou deux précédents. En ce qui a trait au degré de diligence requis de la part des

entreposeurs, le juge Blackburn, qui siégeait alors à la Cour du banc de la Reine, a affirmé dans *Searle c. Laverick*, L.R. 9 Q.B. 122, à 126 :

“l’obligation de prendre raisonnablement soin de la chose confiée à un baillaire de cette catégorie (entreposeurs, etc.) comporte une obligation de faire preuve d’une diligence raisonnable pour s’assurer que tout édifice dans lequel la chose est déposée est dans un état approprié pour que ladite chose y soit raisonnablement en sécurité.”

Je renvoie également à *The Moorcock*, 14 P.D. 64 et *Brabant c. King*, [1895] C.A. 632, à 641. Je veux aussi citer une affaire américaine, *Garfield c. Rockland*, 184 Mass., 62, où la Cour a déclaré :

“Les règles de droit générales qui s’appliquent aux affaires de ce genre sont les mêmes en Angleterre et dans notre pays, et sont les mêmes en common law et en droit maritime. Il se peut qu’elles aient été énoncées plus clairement dans la décision *Nickerson c. Tirrell*, 127 Mass. 236, 239, que dans toute autre décision : le propriétaire ou le titulaire d’un quai est passible de dommages-intérêts envers une personne qui, à la suite de son invitation, expresse ou implicite, en fait usage, pour tout préjudice causé par toute condition dangereuse ou défaillance du quai que le titulaire a, par sa négligence, causée ou permise d’exister, si cette personne était tenue de faire preuve d’une diligence raisonnable. Un tel titulaire n’est pas garant de la sécurité de son quai, mais il est tenu de démontrer une diligence raisonnable en vue de maintenir son quai dans un état tel que son utilisation soit raisonnablement sécuritaire pour les navires qu’il invite à accoster ou auprès de qui il fait valoir que son quai est adéquat. S’il omet de démontrer une telle diligence raisonnable, s’il y a une défaillance dont il est conscient, ou dont il aurait été conscient s’il avait fait preuve d’une diligence ordinaire, il est coupable de négligence et responsable à l’égard de la personne qui, ayant fait preuve de diligence raisonnable, subit un préjudice.”

[99] Le navire a été retiré de l'eau et remisé sur un berceau, une structure en bois construite selon les directives du défendeur. M. Ayres a inspecté le berceau et c'est seulement une fois qu'il a été satisfait du travail qu'il a donné la directive à M. Dwayne Kearley de retirer les goupilles qui maintenaient le navire dans les sangles du portique de transbordement.

[100] À la lumière de la preuve, je suis convaincue que le demandeur a démontré, selon la prépondérance des probabilités, que le navire avait été mis en la possession du défendeur aux installations de ce dernier à Fortune. Le navire a été emmené au centre de services principal, par voie d'eau, pour qu'il soit retiré de l'eau et remisé sur terre en vue des travaux de réparation et d'entretien ayant déjà fait l'objet de discussions avec M. Ayres. Je conclus qu'il y avait un baillement entre les parties.

[101] Il y a un contrat visant le levage et l'entreposage du navire. Il s'agit de la déclaration signée le 27 juin 2011.

[102] Avec ou sans contrat, il y a eu baillement du navire dans le cadre duquel le demandeur, à titre de baillant, a mis le navire en la possession du défendeur, à titre de baillaire. Le fait que les employés du demandeur ont peint le navire pendant qu'il se trouvait dans les installations du défendeur n'a pas eu pour effet de remettre le navire en la possession du demandeur. Les principes examinés et appliqués dans l'arrêt *The "Ruapehu"* (1925), 21 LI L Rep 310 (CA Angl) s'appliquent en l'espèce.

[103] Cette affaire avait trait à un baillement et à une réclamation pour négligence présentée à la suite d'un incendie sur un navire en cours de réparation. La Cour a conclu que, malgré la présence de quelques membres de l'équipage sur le navire, la relation juridique demeurait essentiellement une relation de baillement; à la page 315, la Cour a écrit ce qui suit :

[TRADUCTION]

Si la présente affaire n'était pas rendue plus complexe en raison de la présence sur le navire de quelques employés des propriétaires, il s'agirait d'une simple affaire de baillement et il incomberait aux défendeurs de démontrer que l'incendie n'est pas attribuable à une négligence de leur part.

Dans quelle mesure la situation est-elle modifiée par la présence des employés des propriétaires? Je ne pense pas que les droits que se sont réservés les propriétaires d'utiliser le navire à certaines fins fassent en sorte qu'il ne s'agit pas d'un baillement.

[104] Puisque j'ai conclu qu'il y avait baillement, le fardeau en matière civile est déplacé sur les épaules du défendeur qui doit démontrer qu'il n'a pas fait preuve de négligence à l'égard de la propriété du demandeur; voir les décisions *The "Ruapehu"*, précitée, à la page 315 et *Howell*, précitée, au paragraphe 27.

[105] Le défendeur s'est-il acquitté du fardeau de prouver qu'il n'a pas été négligent?

[106] Dans les circonstances de l'espèce, la question de la négligence est liée à la fois au caractère adéquat des matériaux et à la façon dont le berceau a été construit.

[107] Comme je l'ai conclu ci-dessus, les matériaux de calage écrasés ont été retirés et, par conséquent, n'étaient pas disponibles pour une inspection par M. Byrne. Ainsi, il n'était pas possible d'évaluer si le bois ayant servi à construire le berceau était adéquat.

[108] Le retrait des lieux du calage endommagé soulève la question de la destruction de la preuve, soit la destruction intentionnelle d'éléments de preuve pertinents pour un litige en cours ou envisagé, si bien qu'il est raisonnable de conclure que la destruction de la preuve visait à modifier l'issue du litige; voir *McDougall c Black & Decker Canada Inc.*, [2009] 1 WWR 257, au paragraphe 18.

[109] La destruction de la preuve entraîne la présomption réfutable que les éléments de preuve en question auraient été défavorables à la partie les ayant détruits; voir la décision *McDougall*, précitée, au paragraphe 16, qui cite l'arrêt *St. Louis c The Queen*, [1896] 25 RCS 649. La présomption peut être réfutée en démontrant que le destructeur n'avait pas l'intention d'éliminer des éléments de preuve pertinents pour un litige en cours ou envisagé; voir la décision *McDougall*, précitée, aux paragraphes 17 et 18.

[110] Dans la décision *Nova Growth Corp. c. Kepinski*, 2014 ONSC 2763, au paragraphe 296, la Cour supérieure de l'Ontario a récemment formulé l'interprétation suivante de la décision *McDougall*, précitée – pour conclure qu'il y a eu destruction de la preuve, il faut que quatre éléments soient établis selon la prépondérance des probabilités:

- 1) il faut que la preuve manquante soit pertinente;
- 2) il faut que la preuve manquante ait été détruite intentionnellement;
- 3) il faut que, au moment de la destruction, le litige ait été en cours ou envisagé;
- 4) il faut qu'il soit raisonnable de conclure que la destruction de la preuve visait à modifier l'issue du litige.

[111] Selon la prépondérance des probabilités, je conclus que les matériaux de calage évacués étaient des éléments de preuve matériels pertinents ayant un lien direct avec la question de la preuve de négligence, autrement dit avec la question de savoir si le berceau a été construit de manière négligente parce que les matériaux de calage ayant servi à bâtir le berceau n'étaient pas adéquats.

[112] En l'espèce, j'ai conclu que le calage avait été retiré des lieux et n'était pas disponible pour une inspection par M. Bryne. Comme l'incident est survenu le 10 juillet et que M. Byrne est arrivé le 12 juillet, les matériaux de calage endommagés ont dû être évacués au cours de cette période de 48 heures.

[113] À mon avis, le défendeur aurait dû savoir, au moment où il a retiré le calage des lieux, que le demandeur envisagerait une action en indemnisation pour les dommages causés au navire pendant que celui-ci se trouvait en la possession du défendeur; de plus, il aurait dû savoir que le retrait des lieux du calage endommagé aurait une incidence sur toute réclamation future engagée par le demandeur.

[114] Le navire était un navire de pêche commercial; il était le gagne-pain du demandeur et une source de revenus pour son équipage. Ainsi, il était un actif précieux pour le demandeur. En conséquence directe de la chute du navire et de son redressement, le navire a subi d'importants dommages structuraux et a été déclaré une perte totale.

[115] Même si le demandeur a attendu jusqu'au 24 août 2011 pour faire parvenir au défendeur la lettre l'avisant qu'il le tenait responsable des dommages causés, le défendeur aurait raisonnablement dû prévoir que le demandeur chercherait à être indemnisé pour les dommages causés à sa propriété et que le calage brisé serait un élément de preuve important dans toute réclamation future engagée contre lui.

[116] Il n'est pas nécessaire que la partie ait effectivement reçu un avis de poursuite; voir *Leon c Toronto Transit Commission*, 2014 ONSC 1600, au paragraphe 40. Il suffit plutôt qu'une poursuite soit envisagée ou raisonnablement prévisible; voir *Blais c The Toronto Area Transit Operating Authority* (2011), 105 OR (3d) 575, au paragraphe 72.

[117] Ainsi, il est raisonnable de conclure qu'un litige était raisonnablement prévisible au moment où la preuve a été détruite. Je tire la conclusion défavorable que l'élément de preuve a été détruit intentionnellement en vue de modifier l'issue du litige.

[118] Cette conclusion entraîne la présomption réfutable que l'élément de preuve était défavorable à la cause du défendeur, autrement dit que les matériaux de calage ayant servi à construire le berceau étaient défectueux et inadéquats. Il incombe au défendeur de réfuter cette présomption en démontrant qu'il n'avait pas l'intention de détruire la preuve se rapportant au litige en cours ou envisagé.

[119] À mon avis, le défendeur n'a pas fourni une preuve suffisante pour réfuter cette présomption.

[120] Comme je l'ai déjà indiqué, il y a des doutes quant à la crédibilité du témoignage de M. Ayres au sujet de l'enlèvement du calage après la chute du navire, car son témoignage au procès ne concordait pas avec son témoignage lors de l'interrogatoire préalable et son témoignage contredisait celui des témoins du demandeur. Lorsqu'il y avait des contradictions entre les témoignages, j'ai préféré les témoignages rendus pour le compte du demandeur, comme je l'ai indiqué précédemment. Ainsi, le témoignage oral de M. Ayres ne permet pas de réfuter la présomption liée à la destruction de la preuve. Le défendeur n'a présenté aucun autre élément de preuve pour démontrer que la destruction de la preuve ne visait pas à modifier l'issue du litige.

[121] La présente espèce se distingue des affaires *Blais* et *Leon*, précitées, où la preuve a été détruite dans le cours normal des affaires, conformément à la politique de l'entreprise. En outre, dans l'affaire *Blais*, un nombre suffisant d'éléments de preuve avaient été conservés et présentés par le défendeur.

[122] J'ai par ailleurs jugé que l'évaluation du caractère adéquat des matériaux ne pouvait faire l'objet d'une inspection du fait qu'ils ont été délibérément enlevés. La qualité du calage a une incidence sur celle du berceau.

[123] Même si le défendeur soutient que le navire est resté en place pendant plusieurs jours sans incident, je souligne qu'il y avait de grands vents tôt le matin du 10 juillet 2011, et que le navire du demandeur est le seul qui est tombé. Le fait que rien ne soit arrivé au navire durant les jours précédents ne réfute pas la présomption selon laquelle le berceau était inadéquat, à la lumière de l'enlèvement des matériaux de calage.

[124] Ainsi, j'en déduis que les matériaux étaient impropres à l'usage dans la construction du berceau, et je conclus que le défendeur n'a pas réfuté la présomption que le calage a fait l'objet d'un enlèvement délibéré sans fournir au demandeur et à ses agents l'occasion de l'inspecter.

[125] À mon avis, après examen de l'ensemble de la preuve, je conclus qu'il y a eu négligence de la part du défendeur dans la sélection et l'usage de matériaux de calage inadéquats dans la construction du berceau. Je conclus en outre que le défendeur ne s'est pas acquitté du fardeau de démontrer qu'il n'a pas agi de façon non négligente.

[126] Le défendeur dirigeait les activités. Les matériaux de calage appartenaient au défendeur. Un employé du défendeur, M. Ayres, a inspecté le calage. Des employés du défendeur ont construit le berceau et le fait que des employés du demandeur ont aidé à pousser le contreventement transversal et les cales n'a pas pour effet de transférer à autrui le contrôle de la « construction du berceau » exercé par le défendeur.

[127] Ayant conclu que le défendeur a fait preuve de négligence dans la construction du berceau, la dernière question qui reste à trancher est celle à savoir si le défendeur peut se fonder sur la déclaration et les deux avis, qui sont intégrés par renvoi à la déclaration, afin d'exclure sa responsabilité en raison de sa négligence.

[128] Dans *Coles c. Clarenville Drydock Ltd.*, [1998] 170 Nfld. & P.E.I.R. 17, au paragraphe 14, la Cour suprême de Terre-Neuve a traité de la démarche analytique adoptée par les cours canadiennes relativement à l'application de clauses d'exemption en matière de

responsabilité. La Cour a résumé comme suit les principes tirés des pages 561 à 600 de l'ouvrage *The Law of Contract in Canada* de Fridman (3^e édition, 1994) :

[TRADUCTION]

a) Une clause d'exemption ne sera pas appliquée si une déclaration inexacte faite de bonne foi par une partie a erronément amené l'autre partie à conclure le contrat assorti d'une telle clause (page 571).

b) Une clause d'exemption ne sera pas appliquée si la partie qui cherche à obtenir la protection n'a pas fourni un avis suffisant à l'autre partie au sujet de son existence et de son inclusion au moment de la conclusion du contrat ou avant cette conclusion (page 573). L'existence d'une clause sera normalement présumée si celle-ci fait partie d'une entente écrite, que la partie signataire peut lire et cette partie n'a pas été pressée de signer l'entente (pages 573 à 578).

c) Une fois que les tribunaux ont reconnu qu'une clause d'exemption est incluse dans un contrat, ils la voient toujours d'un œil critique ou d'un mauvais œil, en abordant l'interprétation d'une telle clause de manière stricte, en appliquant les règles ordinaires d'interprétation, notamment la règle *contra proferentum*, en vertu de laquelle la clause, particulièrement dans le cadre d'un contrat type, doit faire l'objet d'une interprétation rigoureuse, au détriment de la partie qui l'a rédigée (page 578). Une clause ne dégagera pas la partie qui l'a rédigée de toute responsabilité en raison de sa propre négligence à moins que ce soit expressément indiqué ou par implication nécessaire. Le second cas se produit uniquement lorsque les mots ne pourraient raisonnablement s'appliquer à des motifs autres que la négligence de la partie qui l'a rédigée (page 580).

d) Lorsque la clause d'exemption vise à exempter une partie d'une inexécution fondamentale du contrat, c'est-à-dire quand « l'exécution du contrat devient tout à fait différente de celle prévue dans le contrat », ou que l'inexécution « touche à l'essence même du contrat », ou « porte atteinte au contrat dans son ensemble », ou implique « un rendement dans le cadre du contrat totalement différent de celui envisagé par les parties » (pages 565-566), la loi est quelque peu confuse.

[129] Les avocats des deux parties ont passé un certain temps à discuter du principe de l'inexécution fondamentale en ce qui concerne les clauses d'exonération dans les contrats; toutefois, conformément au paragraphe 62 de l'arrêt de la Cour suprême du Canada *Tercon Contractors Ltd c Colombie-Britannique (Transports et Voirie)*, [2010] 1 RCS 69, le temps est venu de donner le coup de grâce au principe de l'inexécution fondamentale. Par conséquent, la capacité du défendeur à se fonder sur la déclaration et les avis afin d'exclure sa responsabilité pour négligence dépendra uniquement de l'interprétation du contrat.

[130] En l'espèce, ni les avis, ni la déclaration, qui est un contrat type, n'excluent expressément, ou par implication nécessaire, la négligence du défendeur.

[131] Il existe une certaine ambiguïté quant au mot « saisissage » qui apparaît au paragraphe 3 de la déclaration : le mot « saisissage » signifiait-il que le demandeur était responsable du levage de câbles et du saisissage de bouées, etc., comme le propose le demandeur, ou, subsidiairement, signifiait-il que le demandeur était responsable de la sécurité du navire pendant qu'il était sur le berceau, comme le défendeur souhaiterait que j'interprète le terme.

[132] Dans les cas où il existe une ambiguïté dans un contrat type, celle-ci est résolue en lisant le contrat en appliquant la règle *contra proferentum* au détriment de la partie qui l'a rédigé, dans le cas présent le défendeur; voir la décision *Coles*, précitée, au paragraphe 14.

[133] Appliquant la règle d'interprétation *contra proferentum*, je rejette les observations du défendeur selon lesquelles le fait pour le demandeur d'accepter la responsabilité du « saisissage

et du verrouillage » du navire au paragraphe 3 de la déclaration signifie que le demandeur était responsable de la sécurité du navire pendant qu'il était sur le berceau.

[134] Dans son témoignage, M. Ayres a invariablement affirmé qu'il avait la responsabilité ultime des activités au centre de services maritimes, et j'ai déjà conclu que le défendeur dirigeait la construction du berceau. Compte tenu du contrôle exercé par le défendeur durant tout le processus du levage et du saisissage du navire, les parties ne peuvent avoir eu l'intention que le mot « saisissage » ait la signification proposée par le défendeur, à savoir, que le demandeur avait la responsabilité du saisissage du navire durant la période des réparations.

[135] De plus, en ce qui touche le principe d'interprétation d'un contrat, lequel requiert expressément l'exclusion de la responsabilité pour négligence, je n'accepte pas l'observation du défendeur selon laquelle l'exclusion de la négligence du défendeur au paragraphe 1 de la déclaration signifie, par implication nécessaire, que dans les autres paragraphes de la déclaration, le défendeur ne sera pas responsable même s'il fait preuve de négligence.

[136] À mon avis, eu égard aux principes d'interprétation du contrat concernant les clauses d'exonération, la déclaration et les avis n'excluent pas la responsabilité pour négligence, et le défendeur ne peut se fonder sur ceux-ci pour exclure sa responsabilité pour négligence dans la construction du berceau.

[137] En définitive, je suis convaincue que le défendeur est responsable de la perte subie par le demandeur. Il reste maintenant une seule question à trancher : le demandeur a-t-il le droit de

recupérer les coûts liés à l'enquête, tous les autres éléments de la demande de dommages-intérêts ayant fait l'objet d'une entente entre les parties.

[138] Le défendeur soutient que ces coûts, qui s'élèvent à 6 020 \$, ne sont pas recouvrables puisque le demandeur ne les a pas payés. Pour sa part, le demandeur prétend que cette dépense n'aurait pas été engagée en l'absence de dommages causés au navire.

[139] La règle générale concernant le recouvrement de dommages-intérêts demeure celle énoncée dans *Hadley c. Baxendale* (1854), 156 E.R. 145 selon laquelle les dommages-intérêts qui résultent directement d'un préjudice sont recouvrables.

[140] En l'espèce, j'estime que la décision rendue dans *Laichkwiltech Enterprise Ltd. c. "Pacific Faith" (The)*, [2009] 8 W.W.R. 681 est convaincante. Dans cette affaire, la Cour d'appel de la Colombie-Britannique a confirmé l'adjudication des dépens additionnels relatifs à l'enquête comme étant des [TRADUCTION] « conséquences naturelles et probables du préjudice »; voir les paragraphes 44 à 47 de l'arrêt.

[141] Dans le cas présent, les parties s'entendent pour dire que le navire a été déclaré une perte totale et que le demandeur a récupéré la somme auprès de ses assureurs. En les circonstances, je suis convaincue que le coût de l'enquête constitue une [TRADUCTION] « conséquence naturelle et probable » de la perte pour laquelle j'ai jugé le défendeur responsable, et le demandeur a le droit de récupérer ce montant.

[142] En conclusion, le demandeur a établi son droit selon le fardeau de preuve qui s'applique et un jugement est rendu en sa faveur qui prévoit ce qui suit :

- a) des dommages-intérêts généraux pour les dommages causés au navire et la perte de ce navire, se chiffrant à 200 000 dollars canadiens;
- b) des dommages-intérêts généraux pour les frais de confinement et de nettoyage du mazout, se chiffrant à 63 186,85 dollars canadiens;
- c) des dommages-intérêts généraux pour les frais liés aux experts qui ont évalué les dommages et les coûts des réparations, se chiffrant à 6 020 dollars canadiens, le tout majoré d'intérêts avant et après jugement;
- d) le demandeur a droit aux dépens qu'il a engagés, lesquels seront taxés conformément à la colonne III du tableau du tarif B des Règles.

[143] Conformément au paragraphe 36(7) de la *Loi sur les Cours fédérales*, LRC 1985, c F-7 (la Loi), la Cour jouit d'un pouvoir discrétionnaire dans l'octroi d'intérêts avant jugement dans les affaires de droit maritime. Il est clair que la réclamation en l'espèce relève de la compétence de la Cour en matière de droit maritime; voir l'alinéa 22(2)e) de la Loi.

[144] Le demandeur a demandé des intérêts au taux commercial, et si les avocats ne peuvent s'entendre, les parties peuvent présenter des observations quant au taux d'intérêt approprié.

L'avocat du demandeur doit déposer ses observations concernant le taux d'intérêt commercial approprié dans les cinq jours suivant le prononcé du présent jugement. L'avocat du défendeur doit déposer sa réponse à ce sujet dans les cinq jours suivant la réception des observations du demandeur.

[145] Les avocats peuvent présenter des observations concernant la question de savoir si les honoraires d'avocat doivent faire l'objet d'une évaluation pour plus d'un seul avocat, s'ils ne parviennent pas à s'entendre autrement. Les observations au sujet des dépens doivent être faites au même moment que celles au sujet des intérêts.

JUGEMENT

LA COUR STATUE que le demandeur a établi son droit selon le fardeau de preuve qui s'applique et un jugement est rendu en sa faveur, qui prévoit ce qui suit :

- a) des dommages-intérêts généraux pour les dommages causés au navire et la perte de celui-ci, se chiffrant à 200 000 dollars canadiens;
- b) des dommages-intérêts généraux pour les frais de confinement et de nettoyage du mazout, se chiffrant à 63 186,85 dollars canadiens;
- c) des dommages-intérêts généraux pour les frais liés aux experts qui ont évalué les dommages et les coûts des réparations, se chiffrant à 6 020 dollars canadiens, le tout majoré d'intérêts avant et après jugement;
- d) le demandeur a droit aux dépens qu'il a engagés, lesquels seront taxés conformément à la colonne III du tableau du tarif B des Règles.

Conformément au paragraphe 36(7) de la *Loi sur les Cours fédérales*, LRC 1985, c F-7 (la Loi), la Cour jouit d'un pouvoir discrétionnaire dans l'octroi d'intérêts avant jugement dans les affaires de droit maritime. Il est clair que la réclamation en l'espèce relève de la compétence de la Cour en matière de droit maritime; voir l'alinéa 22(2)e) de la Loi.

Le demandeur a demandé des intérêts au taux commercial, et si les avocats ne peuvent s'entendre à ce sujet, les parties peuvent présenter des observations relativement au taux d'intérêt approprié. L'avocat du demandeur doit déposer ses observations quant au taux d'intérêt commercial approprié dans les cinq jours suivant le prononcé du présent jugement. L'avocat du

défendeur doit déposer sa réponse dans les cinq jours suivant la réception des observations du demandeur.

Les avocats peuvent présenter des observations concernant la question de savoir si les honoraires d'avocat doivent faire l'objet d'une évaluation pour plus d'un seul avocat, s'ils ne parviennent pas à s'entendre autrement. Les observations au sujet des dépens doivent être faites au même moment que celles au sujet des intérêts.

« E. Heneghan »

Juge

Traduction certifiée conforme
Sandra de Azevedo, LL.B.

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-298-12

INTITULÉ : MAXWELL FORSEY c BURIN PENINSULA MARINE
SERVICE CENTRE

LIEU DE L'AUDIENCE : St. John's (Terre-Neuve et Labrador)

DATE DE L'AUDIENCE : Les 27, 28 et 29 janvier 2014

**JUGEMENT ET MOTIFS DU
JUGEMENT :** LA JUGE HENEGHAN

DATE DES MOTIFS : Le 20 octobre 2014

COMPARUTIONS :

Eric Machum POUR LE DEMANDEUR

Jean-François Bilodeau POUR LE DÉFENDEUR

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Metcalfé & Company POUR LE DEMANDEUR
Avocats
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Robinson Sheppard Shapiro, POUR LE DÉFENDEUR
S.E.N.C.R.L.
Avocats
Montréal (Québec)