

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20140206

Dossier : T-2259-12

Référence : 2014 CF 132

[TRADUCTION FRANÇAISE CERTIFIÉE, NON RÉVISÉE]

Ottawa (Ontario), le 6 février 2014

En présence de madame la juge Heneghan

**ACTION RÉELLE EN AMIRAUTÉ À L'ENCONTRE DES NAVIRES *CAPE APRICOT*,
ASIAN GYRO, *BORON NAVIGATOR*, *CIELO DI AMALFI*, *LEO ADVANCE*,
LEO AUTHORITY, *LEO FELICITY*, *LEO MONO*, *LEO OSAKA*,
LEO PERDANA, *MEDI GENOVA*, *MOL PARAMOUNT*, *MOL SOLUTION*,
OOCL OAKLAND, *ROYAL ACCORD*, *ROYAL CHORALE*,
ROYAL EPIC, *SEASpan OSPREY*, *SEASpan RESOLUTION*,
AINSI QUE D'UN REMORQUEUR DONT LE NOM EST INCONNU, ET ACTION
PERSONNELLE**

ENTRE :

**WESTSHORE TERMINALS LIMITED
PARTNERSHIP PAR L'ENTREMISE DE SON
COMMANDITÉ WESTSHORE TERMINALS
LTD.,
WESTSHORE TERMINALS INVESTMENT
CORPORATION ET
WESTAR MANAGEMENT LTD.**

demandereses

et

**LEO OCEAN, S.A.,
TOKEI KAIUN COMPANY LIMITED,
KAWASAKI KISEN KAISHA LIMITED ('K'-
LINE), SEASPAN ULC,
JEFFREY MCDONALD ET LES
PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES AUTRES
PERSONNES AYANT UN DROIT SUR LES
NAVIRES *CAPE APRICOT, ASIAN GYRO,
BORON NAVIGATOR, CIELO DI AMALFI,
LEO ADVANCE, LEO AUTHORITY,
LEO FELICITY, LEO MONO, LEO OSAKA,
LEO PERDANA, MEDI GENOVA,
MOL PARAMOUNT, MOL SOLUTION,
OOCL OAKLAND, ROYAL ACCORD,
ROYAL CHORALE, ROYAL EPIC,
SEASPAN OSPREY,
SEASPAN RESOLUTION*, AINSI QU'UN
REMORQUEUR DONT LE NOM EST INCONNU**

défendeurs

et

**JEFFREY MCDONALD, SEASPAN ULC,
SEASPAN OSPREY, SEASPAN RESOLUTION ET
CHARLES H. CATES VII OU,
SUBSIDIAIREMENT, UN REMORQUEUR DONT
LE NOM EST INCONNU ET LES
PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES AUTRES
PERSONNES AYANT UN DROIT SUR LE
NAVIRE *CAPE APRICOT*, LE NAVIRE *CAPE
APRICOT*, LEO OCEAN S.A., TOKEI KAIUN
COMPANY LIMITED ET KAWASAKI KISEN
KAISHA LIMITED ('K'-LINE)**

mis en cause

MOTIFS DE L'ORDONNANCE ET ORDONNANCE

INTRODUCTION

[1] Par avis de requête daté du 3 mai 2013, la défenderesse et mise en cause Leo Ocean S.A. (la défenderesse Leo, ou Leo) demande à la Cour, en vertu de l'article 220 des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106 (les Règles), de statuer sur certaines questions de droit relativement au statut de « pilote breveté » du défendeur et mis en cause Jeffrey McDonald (ci-après appelé le capitaine McDonald), au sens de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. 1985, ch. P-14 (la *Loi sur le pilotage*, ou la Loi), en date du 6 et du 7 décembre 2012.

[2] Dans son avis de requête, Leo a posé les questions à trancher qui suivent :

[TRADUCTION]

1. Aux termes de l'article 220 des Règles, une décision sur la question de savoir si, au moment de la collision :
 - i. le pilote, le défendeur Jeffrey McDonald (McDonald), répondait à la définition d'un « pilote breveté » au sens de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. 1985, ch. P-14 (la *Loi sur le pilotage*), y compris le fait de savoir si McDonald détenait un brevet ou un certificat de pilotage en cours de validité, compte tenu de l'article 22 de la *Loi sur le pilotage* et des règlements applicables;
 - ii. McDonald était autorisé à conduire le navire *Cape Apricot* (le navire) les 6 et 7 décembre 2012, compte tenu de l'article 25 de la *Loi sur le pilotage*.
2. Aux termes de l'article 220 des Règles, une décision sur la question de savoir si McDonald est en mesure de limiter sa responsabilité à l'égard de la collision, conformément à l'article 40 de la *Loi sur le pilotage*;
3. Aux termes de l'article 220 des Règles, une décision sur la question de savoir si l'article 41 de la *Loi sur le pilotage* a une incidence sur la responsabilité de Leo Ocean S.A. à titre de propriétaire du *Cape Apricot*.

LE CONTEXTE

[3] Les faits mentionnés ci-après sont tirés de la déclaration qui a été déposée pour le compte des demanderessees Westshore Terminals Limited Partnership par l'intermédiaire de son commandité Westshore Terminals Ltd., Westshore Investment Corporation et Westshore Management Ltd. (Westshore, ou les demanderessees), le 19 décembre 2012, ainsi que des affidavits, de pair avec les pièces qui y sont jointes, qui ont été déposés à l'égard de la présente requête.

[4] Tôt dans la matinée du 7 décembre 2012, le navire *Cape Apricot* (le navire) a tenté d'accoster au poste d'amarrage n° 2 du terminal des demanderessees, situé à Roberts Bank, dans le port de Delta (Colombie-Britannique). À ce moment, c'était le capitaine Jeffrey McDonald qui était aux commandes du navire. Ce dernier a heurté la digue menant au poste d'amarrage n° 1 de Westshore et l'a endommagée. Westshore a intenté une action devant la Cour le 19 décembre 2012, sollicitant des dommages-intérêts d'un montant estimatif de plus de 60 millions de dollars.

[5] L'accès à ce terminal exigeait que le navire traverse une « zone de pilotage obligatoire », au sens de la Loi.

[6] Le capitaine McDonald a reçu son certificat de lieutenant de quart de Transports Canada en juin 1977. Le 22 février 1980, il a reçu un certificat de formation en navigation électronique simulée, niveau II (N.E.S. II) et, en avril 1980, un brevet de capitaine pour remorqueur (cabotage) de toute taille ou navire à vapeur d'au plus 350 tonnes de jauge brute.

[7] En février 1993, le capitaine McDonald a suivi un cours sur les aides au pointage de radar automatique. En juin 1993, on lui a délivré un brevet de pilote (avec restrictions) de classe II. Le 15 juin 1994, il s'est vu attribuer un brevet de classe I à titre de pilote (sans restrictions) pour les zones 2 à 5 au large de la côte de la Colombie-Britannique.

[8] Selon l'affidavit qu'il a déposé en réponse à la requête de Leo, le capitaine McDonald a travaillé à plein temps comme pilote côtier en Colombie-Britannique entre l'année 1993 et le 20 janvier 2013, date à laquelle il a pris un congé qui était prévu avant l'incident.

[9] En février 2013, le capitaine McDonald s'est rendu compte que son certificat de compétence était expiré depuis le 24 avril 2012. Il a aussitôt pris des mesures pour rectifier la situation, en présentant tout d'abord une demande à l'Administration de pilotage du Pacifique (l'APP) pour qu'on lui fournisse une lettre confirmant son service en mer au cours des cinq années précédentes. Cette lettre a été délivrée le 21 février 2013.

[10] Le 21 février 2013, le capitaine McDonald a présenté une demande, au moyen du formulaire prescrit par Transports Canada, en vue de faire renouveler son certificat de compétence. Ce formulaire a été signé le même jour par un agent de Transports Canada, ce qui dénote que le capitaine McDonald avait présenté tous les documents nécessaires à l'appui de sa demande.

[11] Le 21 février 2013, Transports Canada a délivré un « certificat d'examineur » qui attestait la compétence du capitaine McDonald à titre de capitaine, jauge brute de 500, à proximité du littoral

et qui précisait que ce certificat pouvait être accepté comme preuve de compétence jusqu'au 20 août 2013.

[12] En date du 14 mai 2013, le capitaine McDonald n'avait pas reçu son certificat de compétence renouvelé.

[13] En octobre 2012, l'APP a informé le capitaine McDonald qu'il était temps de renouveler son certificat médical. Il s'est présenté au D^r Stevens, un médecin approuvé par Transports Canada, vers le 16 octobre 2012 et il a obtenu à cette date-là un certificat médical provisoire. Selon une déclaration écrite du D^r Stevens intitulée [TRADUCTION] « Rapport médical à l'Administration de pilotage du Pacifique » et datée du 16 octobre 2012, le capitaine McDonald a été jugé apte à exercer ses fonctions. Dans le certificat médical maritime délivré le 16 janvier 2013, il est indiqué que le capitaine McDonald a été jugé apte à exercer ses fonctions, avec la restriction suivante :

[TRADUCTION] « verres correcteurs requis ». Ce certificat est valide jusqu'au 10 octobre 2014.

[14] Selon son affidavit daté du 14 mai 2013, aucun membre de l'APP, de Transports Canada ou de British Columbia Coast Pilots (BCCP) ne lui a posé de questions au sujet du statut de son certificat de compétence à la suite de l'incident du 7 décembre 2012.

LES OBSERVATIONS

La défenderesse Leo

[15] Leo, la partie requérante, soutient que, dans le contexte du régime de pilotage obligatoire canadien, le capitaine McDonald n'a droit à la protection de la Loi que s'il a répondu en tout temps

aux critères juridiques d'un « pilote breveté ». Ces critères, d'après Leo, comprennent la détention d'un certificat de compétence à jour. Comme le capitaine McDonald ne détenait pas un certificat en cours de validité à la date de l'incident, son brevet n'était plus valide. Elle se fonde à cet égard sur la décision rendue dans l'affaire *Gudzinski Estate c Allianz Global Risks US Insurance Co. Limited* (2012), 519 AR 215.

[16] Leo soutient que, dans la situation où le capitaine McDonald ne détenait pas un certificat de compétence à jour, son brevet de pilote n'était pas valide et qu'il n'était pas un « pilote breveté ». De ce fait, il n'a pas droit à la limitation de responsabilité de 1 000 \$ prévue à l'article 40 de la Loi; de plus, Leo peut plaider le moyen de défense du pilotage obligatoire, reconnu en common law, pour se soustraire à sa responsabilité, le cas échéant, envers les demandereses, ou pour la réduire.

[17] Leo se fonde expressément sur les dispositions de la Loi, ainsi que sur celles du *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*, CRC, c 1270 (le RPRP) et du *Règlement général sur le pilotage*, DORS/2000-132 (le RGP) (collectivement, les Règlements).

Le capitaine McDonald

[18] Le capitaine McDonald fait valoir que le paragraphe 22(4) doit être lu d'une manière qui concorde avec le droit qu'a acquis une personne de détenir un brevet de pilote, et non d'une manière qui entraînerait la perte automatique de ce brevet si une personne ne détient pas à un moment précis un certificat de compétence.

[19] Il ajoute que les mots « peut remplir » ne sont pas synonymes de « remplit ». Il soutient qu'il « [pouvait] remplir » les exigences relatives à la détention d'un brevet, comme l'illustre le fait que le certificat de compétence a été renouvelé rapidement lorsqu'il en a fait la demande en avril 2013.

[20] Par ailleurs, le capitaine McDonald signale qu'il n'existe aucune exigence législative ou réglementaire selon laquelle un détenteur de brevet doit posséder un certificat de compétence non expiré; cette exigence s'applique aux personnes qui demandent un brevet pour la première fois, aux termes du paragraphe 10(1) du RGP. L'article 1 du RGP établit une distinction entre le titulaire d'un brevet et le demandeur d'un tel brevet.

[21] Le capitaine McDonald soutient de plus qu'on ne peut pas mettre en contraste l'exigence prescrite au paragraphe 10(1) avec celle prescrite au paragraphe 2(1) du RGP, à savoir que tant les « demandeurs » que les « titulaires » d'un brevet de pilote doivent détenir un certificat médical en cours de validité. Il s'agit là d'une distinction importante, car l'état de santé peut varier au fil du temps. En revanche, l'expérience de travail d'un pilote, que l'on évalue au moment de la délivrance d'un certificat de compétence, ne s'accumule qu'au fil du temps. Il est raisonnable de s'attendre à ce qu'un pilote détienne une évaluation médicale à jour à titre de condition d'admissibilité à un brevet durable et à ce qu'un certificat de compétence à jour ne soit pas requis.

[22] De plus, le capitaine McDonald fait valoir qu'un brevet de pilote constitue un droit durable en common law et ne comporte pas de date d'expiration. Cela étant, ce brevet continue d'exister, sous réserve des exigences législatives applicables. Ni la Loi ni les dispositions réglementaires

applicables ne disposent qu'un brevet de pilote devient invalide après l'expiration d'un certificat de compétence.

[23] Enfin, le capitaine McDonald fait valoir que cette interprétation du paragraphe 22(4) concorde avec l'économie sous-jacente de la Loi. Pendant toute la période en cause, il a été titulaire d'un brevet valide et « pilote breveté » au sens de la Loi. Cela étant, il a droit au bénéfice de la limitation de responsabilité que prévoit le paragraphe 40(1) de la Loi et, de plus, il n'est pas loisible à Leo d'invoquer le moyen de défense en common law du pilotage obligatoire.

Westshore

[24] Les demanderesses font valoir que la contestation de la défenderesse Leo à l'égard du statut du capitaine McDonald est fondée à tort sur une interprétation technique de la Loi et des dispositions réglementaires pertinentes et qu'elle fait erronément abstraction de la méthode moderne d'interprétation des lois à laquelle a souscrit la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Verdun c Banque Toronto-Dominion*, [1996] 3 RCS 550, aux paragraphes 2 et 6. D'après les demanderesses, cette méthode moderne exige que l'interprétation des lois tienne compte de l'objet du texte en question, des conséquences des interprétations proposées, des présomptions et des règles spéciales d'interprétation, de même que des sources acceptables d'aide extérieure.

[25] Les demanderesses souscrivent à l'argument du capitaine McDonald selon lequel l'article 10 du RGP ne s'applique qu'aux demandeurs d'un brevet, et le capitaine McDonald était titulaire d'un brevet, et non demandeur, au moment de l'incident. Un brevet de pilote ne peut être

invalidé qu'au moyen d'une mesure concrète de la part de l'Administration de délivrance des brevets, conformément au paragraphe 30(2) de la Loi.

[26] Les demanderesses soutiennent de plus que l'article 5 du RPRP n'étend pas l'exigence du RGP concernant les « demandeurs » d'un brevet aux « titulaires » d'un brevet de pilotage. Elles ajoutent que le seul objet de cet article est que tant les « demandeurs » que les « titulaires » d'un brevet doivent suivre certains cours de formation en plus de satisfaire à d'autres exigences réglementaires.

Kawasaki Kisen Kaisha Limited

[27] La défenderesse et mise en cause Kawasaki Kisen Kaisha Limited (Kawasaki) soutient que l'expiration du certificat de compétence du capitaine McDonald n'a eu aucun effet sur son statut de « pilote breveté » au sens de la Loi.

[28] Kawasaki souscrit à la position des demanderesses, à savoir qu'il n'existe qu'un seul principe d'interprétation législative, c'est-à-dire le principe moderne. Elle se fonde à cet égard sur l'arrêt récent de la Cour d'appel fédérale dans l'affaire *Musée des Beaux-Arts du Canada c Canadian Artists' Representation et al* (2013), 443 NR 121, au paragraphe 93.

[29] Kawasaki souscrit également à la position de Westshore selon laquelle l'invalidation d'un brevet de pilote exige que l'Administration de délivrance des brevets prenne des mesures concrètes en ce sens, conformément à la Loi.

[30] Kawasaki soutient en outre que les articles 5 à 8 du RGP énoncent les exigences auxquelles doit répondre un titulaire de brevet. Aucune de ces exigences n'est en litige en l'espèce. Aux termes du RPRP et du RGP, le brevet du capitaine McDonald était valide au moment de l'incident.

Seaspan ULC

[31] Les observations de la défenderesse et mise en cause Seaspan ULC (Seaspan) sont parallèles à celles de Westshore et de Kawasaki en ce qui a trait à la distinction qu'établissent la Loi et les Règlements entre les demandeurs d'un brevet et les titulaires d'un brevet, ainsi qu'en ce qui concerne l'exigence selon laquelle l'Administration de délivrance des brevets doit prendre des mesures concrètes pour invalider ou suspendre un brevet de pilote.

[32] Seaspan, en se fondant sur le principe selon lequel la mention de l'un implique l'exclusion de l'autre, fait valoir qu'étant donné que la Loi exige que l'Administration de délivrance des brevets prenne des mesures concrètes pour suspendre ou invalider un brevet de pilote lorsque la personne concernée ne répond plus aux exigences relatives à l'octroi d'un brevet, l'intention du législateur était d'exclure la possibilité qu'un brevet soit automatiquement invalidé après l'expiration du certificat de compétence d'un pilote. Comme autre appui à cet argument, elle souligne les mesures de protection procédurales qui sont énoncées aux articles 27 à 29 de la Loi à l'intention des pilotes qui font l'objet d'une telle mesure de la part de l'Administration de délivrance des brevets.

L'ANALYSE ET LA DÉCISION

[33] La présente requête soulève une question d'interprétation législative quant au sens des mots « pilote breveté », tels qu'ils figurent au paragraphe 22(4), ainsi qu'aux articles 40 et 41 de la *Loi*

sur le pilotage. Cette question revêt une importance cruciale pour la défenderesse Leo et le défendeur Jeffrey McDonald, et ce, pour des raisons diamétralement différentes.

[34] À titre de propriétaire du navire ayant censément endommagé le bien des demanderesses, Leo fait face à une action en dommages-intérêts de plusieurs millions de dollars. En contestant le statut de « pilote breveté » du capitaine McDonald, Leo cherche à invoquer le moyen de défense du pilotage obligatoire, qui est reconnu en common law.

[35] Le capitaine McDonald cherche à être reconnu comme « pilote breveté » de façon à pouvoir se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue par le paragraphe 40(1) de la Loi, par laquelle la responsabilité d'un « pilote breveté » est plafonnée au « montant maximal des dommages-intérêts qu'un pilote breveté est tenu de payer pour les dommages ou pertes causés par sa faute, sa négligence ou son impéritie est de mille dollars. »

[36] Tant Leo que le capitaine McDonald souscrivent à une interprétation stricte du paragraphe 22(4), là encore pour des raisons différentes. Leo demande que l'on interprète strictement le texte en vue de considérer qu'il est nécessaire de se conformer en tout temps aux exigences réglementaires sous-jacentes qui se rapportent à l'obtention d'un brevet de pilote. Les principales sources de ces exigences sont le RGP et le RPRP. Leo met l'accent sur le fait qu'au moment de l'incident, le capitaine McDonald ne détenait pas un certificat de compétence à jour et elle fait valoir que cela signifie qu'il n'a pas droit de tirer avantage de l'article 40 de la *Loi sur le pilotage*.

[37] Le capitaine McDonald cherche à faire interpréter de manière stricte le paragraphe 22(4) afin de se protéger contre la perte automatique de son brevet de pilote – un droit acquis – simplement en raison d'un oubli technique, soit le renouvellement en temps opportun de son certificat de compétence. Il compte aussi sur une interprétation stricte, de manière à préserver les avantages que confère la Loi, soit la limitation de responsabilité que prévoit le paragraphe 40(1) et la protection qu'offre l'article 41.

[38] Comme il a été mentionné plus tôt, tant Leo que le capitaine McDonald plaident en faveur d'une interprétation stricte des mots « pilote breveté », au sens où ils sont employés au paragraphe 22(4), compte tenu de l'interprétation que l'on fait de ces mots à l'article 1.1. Cette approche stricte est axée sur le mot « valide ». Leo fait valoir que si le capitaine McDonald ne répondait pas à toutes les exigences requises pour détenir un brevet valide à la date de l'incident, en particulier un certificat de compétence à jour, il ne remplissait pas les conditions requises pour détenir un brevet de pilote et, de ce fait, il n'était pas « pilote breveté ».

[39] La méthode d'interprétation législative stricte consiste à lire le plus étroitement possible les dispositions législatives contestées. Les termes généraux doivent recevoir une interprétation atténuée, les ambiguïtés doivent être tranchées en faveur de la non-application et les conditions d'application doivent être exécutées avec soin; voir la décision rendue dans l'affaire *Yukon (Minister of Energy, Mines and Resources) c Bonnet Plume Outfitters (1989) Ltd*, 2008 YKSC 3, au paragraphe 28.

[40] Le principe de l'interprétation stricte a été atténué par la *Loi d'interprétation*, LRC 1985, c I-21, article 12, dont le libellé est le suivant :

Principe et interprétation	Enactments deemed remedial
12. Tout texte est censé apporter une solution de droit et s'interprète de la manière la plus équitable et la plus large qui soit compatible avec la réalisation de son objet.	12. Every enactment is deemed remedial, and shall be given such fair, large and liberal construction and interpretation as best ensures the attainment of its objects.

[41] Dans l'arrêt *Canada 3000 Inc., (Re); Inter-Canadien (1991) Inc. (Syndic de)*,

[2006] 1 RCS 865, au paragraphe 84, la Cour suprême du Canada a décrété ce qui suit à propos de l'importance et de l'effet de l'article 12, à titre de directive permettant d'interpréter une loi en fonction de l'objet visé :

[...] [L]e recours à des présomptions comme le principe de « l'interprétation stricte » ne se justifie que si une disposition est ambiguë (au sens où, à l'issue d'un examen exhaustif du contexte, le libellé peut donner lieu à diverses interprétations également compatibles avec l'intention du législateur). Ce n'est pas le principe de « l'interprétation stricte » qui s'applique mais l'art. 12 de la *Loi d'interprétation* qui énonce que tout texte « est censé apporter une solution de droit et s'interprète de la manière la plus équitable et la plus large qui soit compatible avec la réalisation de son objet »; voir *Bell ExpressVu*, par. 28 :

D'autres principes d'interprétation — telles l'interprétation stricte des lois pénales et la présomption de respect des « valeurs de la *Charte* » — ne s'appliquent que si le sens d'une disposition est ambigu. (Voir, relativement à l'interprétation stricte : *Marcotte c. Sous-procureur général du Canada*, [1976] 1 R.C.S. 108, p. 115, le juge Dickson (plus tard Juge en chef du Canada); *R. c. Goulis* (1981), 33 O.R. (2d) 55 (C.A.), p. 59-60; *R. c. Hasselwander*, [1993] 2 R.C.S. 398, p. 413, et *R. c. Russell*, [2001] 2 R.C.S. 804, 2001 CSC 53, par. 46. . .)

Selon moi, les dispositions créant le recours en rétention ne sont aucunement ambiguës, et il n'y a donc pas lieu de recourir à « l'interprétation stricte ».

[42] En général, la méthode d'interprétation stricte cède le pas à la démarche contextuelle et téléologique qui est exposée dans l'arrêt *Rizzo & Rizzo Shoes Ltd. (Re)*, [1998] 1 RCS 27, au paragraphe 21. Dans l'arrêt *Hypothèques Trustco Canada. c. Canada*, [2005] 2 R.C.S. 601, la Cour suprême du Canada a résumé, au paragraphe 10, les principes d'interprétation législative qui s'appliquent à l'heure actuelle :

Il est depuis longtemps établi en matière d'interprétation des lois qu'« il faut lire les termes d'une loi dans leur contexte global en suivant le sens ordinaire et grammatical qui s'harmonise avec l'esprit de la loi, l'objet de la loi et l'intention du législateur » : voir *65302 British Columbia Ltd. c. Canada*, [1999] 3 R.C.S. 804, par. 50. L'interprétation d'une disposition législative doit être fondée sur une analyse textuelle, contextuelle et téléologique destinée à dégager un sens qui s'harmonise avec la Loi dans son ensemble. Lorsque le libellé d'une disposition est précis et non équivoque, le sens ordinaire des mots joue un rôle primordial dans le processus d'interprétation. Par contre, lorsque les mots utilisés peuvent avoir plus d'un sens raisonnable, leur sens ordinaire joue un rôle moins important. L'incidence relative du sens ordinaire, du contexte et de l'objet sur le processus d'interprétation peut varier, mais les tribunaux doivent, dans tous les cas, chercher à interpréter les dispositions d'une loi comme formant un tout harmonieux.

[43] Je signale la directive, faite dans *Hypothèques Trustco Canada*, précitée, selon laquelle il convient d'interpréter les dispositions d'une loi comme un « tout harmonieux ». Dans le cas présent, l'interprétation des mots « pilote breveté » commence par un examen de l'objet de la loi, la définition de ces mots dans la loi, ainsi que les règlements connexes, c'est-à-dire le RGP et le RPRP.

[44] À mon sens, les dispositions législatives en litige dans la présente requête ne présentent aucune ambiguïté. Tous les termes sont définis dans la Loi et dans les Règlements. La méthode d'interprétation législative qui s'applique à ces textes en l'espèce est la méthode contextuelle moderne.

[45] La Loi a pour objet de prévoir l'établissement et la gestion de zones de pilotage obligatoire dans les régions désignées au large de la côte canadienne et dans certaines voies de navigation intérieures; voir les paragraphes 3(1) et 15(1) ainsi que l'article 18 de la Loi :

<p>Constitution</p> <p>3. (1) Chaque Administration de pilotage dont le nom figure à l'annexe est constituée en personne morale composée d'un président et d'au plus six autres membres.</p>	<p>Pilotage Authorities established</p> <p>3. (1) Each Pilotage Authority named in the schedule is hereby established as a body corporate consisting of a Chairperson and not more than six other members.</p>
<p>Personnel</p> <p>15. (1) Sous réserve du paragraphe (2), une Administration peut employer le personnel, notamment les pilotes brevetés et les apprentis-pilotes, qu'elle estime nécessaire à l'exercice de ses activités.</p>	<p>Employment of staff</p> <p>15. (1) Subject to subsection (2), an Authority may employ such officers and employees, including licensed pilots and apprentice pilots, as are necessary for the proper conduct of the work of the Authority.</p>
<p>Mission</p> <p>18. Une Administration a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région décrite à l'annexe au regard de</p>	<p>Objects</p> <p>18. The objects of an Authority are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within the region set out in respect of the Authority</p>

cette Administration.

in the schedule.

[46] Le paragraphe 20(1) autorise la prise de règlements, et les alinéas *a), e), f), g), et h)* sont pertinents :

Règlements généraux

Regulations

20. (1) Une Administration peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, prendre les règlements généraux nécessaires à l'exécution de sa mission et, notamment :

20. (1) An Authority may, with the approval of the Governor in Council, make regulations necessary for the attainment of its objects, including, without restricting the generality of the foregoing, regulations

a) établir des zones de pilotage obligatoire;

(a) establishing compulsory pilotage areas;

[...]

[...]

e) établir les catégories de brevets et certificats de pilotage;

(e) prescribing classes of licences and classes of pilotage certificates that may be issued;

f) fixer les conditions que le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage d'une catégorie quelconque doit remplir, notamment le niveau de connaissance des lieux, de compétence, d'expérience et de connaissance de l'une des langues officielles du Canada, ou des deux, requis en sus des conditions minimales fixées par le gouverneur en conseil aux termes de l'article 52;

(f) prescribing the qualifications that a holder of any class of licence or any class of pilotage certificate shall meet, including the degree of local knowledge, skill, experience and proficiency in one or both of the official languages of Canada required, in addition to the minimum qualifications prescribed by the Governor in Council under section 52;

g) prévoir la façon de déterminer si la personne qui demande un brevet ou un certificat de pilotage ou si le pilote breveté ou le titulaire

(g) prescribing the manner for determining whether a person who applies for a licence or pilotage certificate, or a licensed pilot or holder of a

d'un certificat de pilotage remplit les conditions fixées en application de l'alinéa <i>f</i>) pour la catégorie du brevet ou certificat de pilotage dont il est titulaire ou dont il demande la délivrance, selon le cas;	pilotage certificate, meets the qualifications prescribed under paragraph <i>(f)</i> for the class of licence or pilotage certificate applied for or held, as the case may be;
<i>h</i>) prévoir le mode d'attribution des brevets et certificats de pilotage;	<i>(h)</i> prescribing the manner of issuing licences and pilotage certificates;

[47] Il convient de signaler que, selon l'article 18, la sécurité est la préoccupation première des administrations de pilotage qui sont créées en vertu de la Loi. Un facteur clé, en réponse à cette préoccupation, est l'obligation selon laquelle les personnes qualifiées doivent être acceptées comme « pilotes brevetés » ou « titulaires de certificats de pilotage ». Bien qu'elle soit mentionnée dans les dispositions législatives pertinentes, cette dernière catégorie n'est pas en litige dans la présente requête.

[48] L'article 1.1 de la Loi définit un « pilote breveté » en ces termes :

« pilote breveté »	« pilote breveté »
« pilote breveté » Titulaire d'un brevet en cours de validité.	» pilote breveté » means a person who holds a valid licence.

[49] Le mot « brevet » est défini lui aussi à l'article 1.1 :

« brevet »	“licence”
« brevet » Brevet délivré par une Administration en application de l'article 22.	“licence” means a licence issued by an Authority under section 22.

[50] L'article 22 porte sur la délivrance d'un brevet. Les paragraphes 22(1) et 22(4) sont pertinents :

Délivrance du brevet ou du certificat de pilotage	Issue of licence or pilotage certificate
22. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et des règlements d'application de l'alinéa 20(1) <i>j</i>), une Administration doit délivrer au demandeur un brevet ou un certificat de pilotage :	22. (1) Subject to subsection (2) and any regulations made pursuant to paragraph 20(1) <i>j</i>), an Authority shall,
<i>a</i>) sur réception d'une demande écrite à cet effet;	(<i>a</i>) on receipt of an application in writing for a licence or pilotage certificate, and
<i>b</i>) lorsqu'elle est convaincue que le demandeur peut remplir les conditions fixées par le gouverneur en conseil en application de l'article 52 et par l'Administration en application du paragraphe 20(1).	(<i>b</i>) on being satisfied that the applicant therefor is able to meet the qualifications prescribed by the Governor in Council pursuant to section 52 and by the Authority pursuant to subsection 20(1),
Il ne doit toutefois pas être délivré de certificat de pilotage à un demandeur à moins que l'Administration ne soit convaincue qu'il possède un niveau de compétence et de connaissance des eaux de la zone de pilotage obligatoire comparable à celui que l'on exige du demandeur qui présente une demande de brevet pour cette même zone.	issue a licence or pilotage certificate to the applicant, but no pilotage certificate shall be issued to an applicant therefor unless the Authority is satisfied that the applicant has a degree of skill and local knowledge of the waters of the compulsory pilotage area equivalent to that required of an applicant for a licence for that compulsory pilotage area.
Durée de validité — Conditions réunies	Term where qualifications met

(4) Un brevet ou un certificat de pilotage reste valide tant que le pilote breveté ou le titulaire du certificat de pilotage peut remplir les conditions fixées par règlement général pour un détenteur de cette catégorie de brevet ou de certificat de pilotage, notamment celles fixées depuis la date de délivrance du brevet ou certificat de pilotage.

(4) A licence or pilotage certificate of any class remains in force while the licensed pilot or holder of the pilotage certificate is able to meet the qualifications prescribed by the regulations for a holder of that class of licence or pilotage certificate, including any qualifications prescribed by regulation since the licence or pilotage certificate was issued or deemed to be issued.

[51] Les paragraphes 25(1) et (3) de la Loi limitent la conduite d'un navire dans une zone de pilotage obligatoire à un « pilote breveté » ou à un « titulaire d'un certificat de pilotage » :

Interdiction — Zone de pilotage obligatoire

Prohibition where pilotage compulsory

25. (1) Sauf dispositions contraires des règlements généraux, il est interdit à quiconque d'assurer la conduite d'un navire à l'intérieur d'une zone de pilotage obligatoire à moins d'être un pilote breveté ou un membre régulier de l'effectif du navire et titulaire d'un certificat de pilotage pour cette zone.

25. (1) Except as provided in the regulations, no person shall have the conduct of a ship within a compulsory pilotage area unless the person is a licensed pilot or a regular member of the complement of the ship who is the holder of a pilotage certificate for that area.

[...]

[...]

(3) Il est interdit à un pilote breveté ou au titulaire d'un certificat de pilotage d'assurer la conduite d'un navire dans une zone de pilotage obligatoire ou d'être de service à bord du navire en application d'un règlement général d'une

(3) No licensed pilot or holder of a pilotage certificate

Administration exigeant qu'un navire ait à son bord un pilote breveté ou le titulaire d'un certificat de pilotage quand il se trouve dans l'une ou l'autre des circonstances suivantes :

a) il a connaissance d'une incapacité physique ou mentale qui l'empêche de remplir les conditions exigées du détenteur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage;

b) ses facultés sont affaiblies par l'alcool ou une drogue ou pour toute autre raison;

c) son brevet ou certificat de pilotage est suspendu.

(a) who knows of any physical or mental disability that prevents that pilot or holder from meeting the qualifications required of a holder of a licence or pilotage certificate,

(b) whose ability is impaired by alcohol or a drug or from any other cause, or

(c) whose licence or pilotage certificate is suspended, shall have the conduct of a ship within a compulsory pilotage area or be on duty on board ship pursuant to a regulation of an Authority requiring a ship to have a licensed pilot or holder of a pilotage certificate on board.

[52] Le paragraphe 40(1) de la Loi restreint la responsabilité d'un « pilote breveté » à un montant

de 1 000 \$:

Limitation de la responsabilité

40. (1) Le montant maximal des dommages-intérêts qu'un pilote breveté est tenu de payer pour les dommages ou pertes causés par sa faute, sa négligence ou son impéritie est de mille dollars.

Limitation of liability

40. (1) A licensed pilot is not liable in damages in excess of the amount of one thousand dollars for any damage or loss occasioned by his fault, neglect or want of skill.

[53] En faisant valoir que le capitaine McDonald n'était pas « pilote breveté » au moment de l'incident, Leo cherche à se soustraire à l'application de l'article 41 de la Loi, dont le texte est le suivant :

Responsabilité du propriétaire	Employment of pilot does not exempt owner from liability
41. La présente partie n'a pas pour effet d'exonérer le propriétaire ou le capitaine d'un navire de sa responsabilité pour tous dommages ou pertes causés par son navire à une personne ou à des biens du seul fait que :	41. Nothing in this Part exempts the owner or master of any ship from liability for any damage or loss occasioned by the ship to any person or property on the ground that
<i>a)</i> le navire était sous la conduite d'un pilote breveté;	<i>(a)</i> the ship was under the conduct of a licensed pilot; or
<i>b)</i> les dommages ou pertes résultent de la faute, de la négligence, de l'impéritie ou d'un acte délictueux d'un pilote breveté.	<i>(b)</i> the damage or loss was occasioned by the fault, neglect, want of skill or wilful and wrongful act of a licensed pilot.

[54] Le RGP a été adopté en vertu de l'article 52 de la Loi. L'article 1 de ce règlement est une disposition d'« interprétation », dans laquelle le mot « demandeur » « s'entend du demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage ».

[55] La partie I du RGP est intitulée « Brevets et certificats de pilotage » et est composée des articles 2 à 14, inclusivement. Les articles 2 à 9 portent sur les « Exigences relatives à la santé ».

Le paragraphe 2(1) est pertinent en l'espèce, et il est libellé en ces termes :

2. (1) Le demandeur ou le titulaire doit subir, au moment ou selon l'intervalle fixés au présent paragraphe, un examen médical effectué par un médecin désigné dans le but de déterminer sa capacité physique et mentale pour exercer les fonctions de pilotage :	2. (1) Every applicant or holder shall undergo a medical examination, at the time or within the interval prescribed in this subsection, conducted by a designated physician to determine their physical and mental fitness for pilotage duties
<i>a)</i> dans le cas du demandeur, avant que le brevet ou le certificat ne soit délivré;	<i>(a)</i> in the case of an applicant, before the licence or certificate is issued; and
<i>b)</i> dans le cas du titulaire, au moins une fois tous les deux ans.	<i>(b)</i> in the case of a holder, at least once every two years.

[56] Le paragraphe 2(3) est lui aussi pertinent :

(3) Le demandeur ou le titulaire possède la capacité physique et mentale requise pour exercer les fonctions de pilotage si les conditions suivantes sont remplies :	2(3) An applicant or holder is physically and mentally fit for pilotage duties if the applicant or holder
<i>a)</i> il ne souffre d'aucune incapacité visée au paragraphe 3(1);	<i>(a)</i> does not suffer from any of the disabilities referred to in subsection 3(1); and
<i>b)</i> il se conforme aux normes médicales visées au paragraphe 3(2).	<i>(b)</i> meets the medical standards referred to in subsection 3(2).

[57] Le paragraphe 3(2) du RGP décrit ce dont le médecin examinateur doit tenir compte lorsqu'il effectue un examen médical. Cette disposition est libellée ainsi :

3(2) Le médecin désigné qui effectue un examen médical doit :	3(2) The designated physician conducting a medical examination shall
a) tenir compte, à l'évaluation du demandeur ou du titulaire, des normes relatives aux aptitudes physiques et aux aptitudes mentales visées et prévues à la section 8 de la partie 2 du <i>Règlement sur le personnel maritime</i> ;	(a) take into account, when assessing an applicant or holder, the medical fitness standards referred to and set out in Division 8 of Part 2 of the <i>Marine Personnel Regulations</i> ; and
b) établir si le demandeur ou le titulaire possède la perception de la profondeur.	(b) determine if the applicant or holder has depth perception.

[58] Le paragraphe 4(2) du RGP prescrit les normes en fonction desquelles le médecin désigné doit procéder à l'évaluation « du demandeur ou du titulaire » :

4(2) Le médecin désigné inscrit sur le rapport médical son évaluation du demandeur ou du titulaire en y indiquant si le demandeur ou le titulaire :	4(2) The designated physician shall set out in the medical report an assessment of the applicant or holder as
a) est inapte à exercer les fonctions de pilotage;	(a) unfit for pilotage duties;
b) est apte à exercer les fonctions de pilotage, avec restrictions;	(b) fit for pilotage duties with limitations; or
c) est apte à exercer les fonctions de pilotage, sans restrictions.	(c) fit for pilotage duties without limitations.
(3) Le médecin désigné qui détermine que le demandeur ou	(3) A designated physician who assesses an applicant or

le titulaire est apte à exercer les fonctions de pilotage, avec restrictions, doit inscrire les restrictions sur le rapport médical.	holder as fit for pilotage duties with limitations shall state those limitations in the medical report.
--	---

[59] Le paragraphe 5(1) prévoit qu'un rapport médical est « valide pour une période d'au plus deux ans à compter de sa date de remise ».

[60] Selon la preuve que le capitaine McDonald a déposée en réponse à la requête de Leo, il répondait aux normes requises qui sont énoncées au paragraphe 2(1), il avait subi un examen médical le 16 octobre 2012 et il avait reçu un certificat médical maritime, daté du 16 janvier 2013 et valide jusqu'au 16 octobre 2014.

[61] Les articles 10 et 12 du RGP portent sur les qualifications relatives à la navigation. Le paragraphe 10(1) est pertinent :

10. (1) Le demandeur qui a l'intention d'exercer les fonctions de pilotage dans une zone de pilotage obligatoire figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe doit être titulaire du brevet figurant à la colonne 2 ou, si plus d'un brevet figure à cette colonne, d'au moins un de ces brevets.	10. (1) An applicant who intends to perform pilotage duties in a compulsory pilotage area set out in column 1 of the table to this subsection shall hold the certificate of competency set out in column 2 or, if more than one certificate of competency is set out in that column, at least one of those certificates.
---	--

[62] Le capitaine McDonald a obtenu un brevet de pilote, classe I, le 15 juin 1994. Il travaillait dans la région de l'APP, une zone inscrite dans la colonne 1 du tableau qui accompagne le RGP.

La colonne 2 de ce tableau énumère une liste de certificats exigés (appelé « brevets »), qui constituent une condition préalable à la délivrance, par l'APP, d'un brevet de pilote. Le certificat « Capitaine, jauge brute de 500, à proximité du littoral », soit celui détenu par le capitaine McDonald, fait partie de cette liste.

[63] Il est également question dans le RPRP des conditions à remplir pour détenir un brevet de pilote valable pour la région du Pacifique. Le paragraphe 4(1) de ce Règlement prescrit, notamment, que « [l]e demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit être titulaire d'au moins un brevet de capitaine, jauge brute de 500, à proximité du littoral ». Le capitaine McDonald répondait à cette exigence.

[64] L'article 5 du RPRP traite des certificats et des brevets :

5. En plus des certificats et des brevets exigés au paragraphe 10(4) et l'article 11 du <i>Règlement général sur le pilotage</i> , le demandeur ou le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit être titulaire d'un certificat de cours de formation attestant qu'il a suivi avec succès un cours approuvé conformément à l'article 114 du <i>Règlement sur le personnel maritime</i> portant sur les aspects suivants :	5. In addition to the certificates required by subsection 10(4) and section 11 of the <i>General Pilotage Regulations</i> , an applicant for or a holder of a licence or a pilotage certificate shall hold a training certificate indicating that they have successfully completed a course approved in accordance with section 114 of the <i>Marine Personnel Regulations</i>
a) la navigation électronique simulée, niveau 2;	(a) in simulated electronic navigation, level 2; and
b) les aides au pointage de radar automatiques.	(b) in automatic radar plotting aids.

[65] Selon l'affidavit du capitaine McDonald, ce dernier avait suivi un cours sur la navigation électronique simulée, niveau 2 (N.E.S. II) en février 1980. En février 1993, il avait suivi un cours sur les aides au pointage de radar automatique (APRA).

[66] Je signale que l'article 5 du RPRP renvoie au paragraphe 10(4) du RGP.

Le paragraphe 10(4) a été abrogé, et c'est le paragraphe 10(1) de ce règlement qui énumère maintenant les conditions de base auxquelles les « demandeurs » de brevet doivent satisfaire.

Je souscris aux observations de Leo et des demanderesses selon lesquelles le renvoi que fait l'article 5 du RPRP au paragraphe 10(4) du RGP doit être considéré comme un renvoi au paragraphe 10(1) du RGP si l'on veut éviter une absurdité inacceptable dans l'interprétation du RPRP.

[67] La difficulté que soulève Leo a trait au statut de « pilote breveté » du capitaine McDonald et aux mots suivants, qui figurent au paragraphe 22(4) : « peut remplir les conditions fixées par règlement général [...] ». Leo est d'avis que les mots « peut remplir » signifient que le pilote doit satisfaire en tout temps à ces exigences.

[68] En revanche, le capitaine McDonald soutient que le paragraphe 22(4) ne contient aucune limite temporelle, ce qui veut dire que son brevet est valide tant qu'il est capable de répondre aux conditions « fixées par règlement général pour un détenteur de cette catégorie de brevet [...] ».

[69] Par ailleurs, le capitaine McDonald renvoie à d'autres dispositions de l'article 22, où l'on fait une distinction entre un « demandeur » de brevet et un « titulaire » de brevet. La question clé est donc la suivante : qu'est-ce qu'un brevet valide?

[70] Le paragraphe 22(1) est particulièrement pertinent à cet égard. Il y est question des circonstances dans lesquelles un brevet peut être délivré, c'est-à-dire sur présentation d'une demande écrite et sur preuve que le demandeur satisfait aux conditions prescrites à l'article 52 de la *Loi sur le pilotage*, de même qu'à celles de « l'Administration en application du paragraphe 20(1) » de la *Loi sur le pilotage*. Elle n'impose pas de limite temporelle à la validité d'un brevet, une fois que ce dernier a été délivré.

[71] L'article 27 de la Loi confère à l'Administration qui délivre les brevets le pouvoir de suspendre, d'annuler ou de révoquer un brevet quand les conditions applicables ne sont pas remplies; voir la décision rendue dans l'affaire *Champoux c. Great Lakes Pilotage Authority Limited* (1976), 11 NR 441. Rien dans la Loi ou dans les Règlements ne précise qu'un pilote n'est plus apte à remplir les conditions nécessaires à la délivrance d'un brevet après l'expiration d'un certificat de compétence. À mon avis, les dispositions législatives et réglementaires pertinentes privilégient l'interprétation selon laquelle un brevet, une fois délivré, reste en vigueur tant que son détenteur est capable de répondre aux exigences prescrites, à moins que l'Administration de délivrance des brevets ne prenne quelque mesure.

[72] D'après les éléments de preuve produits, il est évident que le capitaine McDonald « [pouvait] répondre » aux exigences relatives à l'octroi d'un brevet de pilote en date du

7 décembre 2012. Comme il a été mentionné plus tôt, la Loi a pour objet d'établir, pour la sécurité de la navigation, des zones de pilotage obligatoire dans lesquelles des navires sont conduits par des marins qualifiés qui connaissent bien la navigation en eaux territoriales canadiennes. Je renvoie à l'arrêt *Alaska Trainship c Administration de pilotage du Pacifique*, [1981] 1 RCS 261.

[73] On répond à l'intérêt pour la sécurité en fixant des normes d'expertise et en vérifiant l'aptitude physique et mentale. L'APP est autorisée à établir ces normes, et des règlements ont été adoptés à cet égard. Ni la Loi ni les règlements n'imposent une limite temporelle à la validité d'un brevet.

[74] Les exigences relatives à la santé qui sont énoncées dans le RGP s'appliquent aussi bien aux « demandeurs » qu'aux « titulaires ». En ce sens, les exigences en matière de délivrance de brevet sont semblables à celles qui étaient en cause dans la décision *Gudzinski*, précitée, sur laquelle se fondait Leo, exigences qui obligeaient le titulaire de brevet à détenir un certificat médical en cours de validité.

[75] Dans cette affaire, le fait que le pilote d'aéronef décédé ne détenait pas un certificat médical en cours de validité à l'époque pertinente signifiait que son brevet de pilote n'était pas valide. La détention d'un brevet de pilote valide était également une condition dont son assurance était assortie, et la Cour d'appel de l'Alberta a reconnu que l'absence de ce brevet était un motif pour refuser la couverture.

[76] La détention d'un certificat médical valide pour les pilotes maritimes concorde avec l'intérêt pour la sécurité qui est exprimé à l'article 18 de la Loi, de pair avec le régime de réglementation. L'état médical d'un pilote peut changer au fil du temps. Il est dans l'intérêt de la sécurité que l'on évalue à intervalles réguliers l'état de santé d'un pilote.

[77] Les règlements exigent que tant les « demandeurs » que les « titulaires » d'un brevet répondent aux exigences relatives à l'aptitude physique et mentale et qu'ils aient suivi certains programmes de formation. Pourtant, le paragraphe 10(1) n'oblige que les « demandeurs » à détenir un certificat de compétence (appelé « brevet » dans le RGP) valide. Il n'y est pas question des « titulaires ». Contrairement à la décision *Gudzinski*, précitée, où la détention d'un certificat médical valide était obligatoire pour assurer la validité continue d'un brevet, le paragraphe 10(1) du RGP ne contient aucune exigence analogue en ce qui a trait à un certificat de compétence (appelé « brevet »).

[78] La Loi, le RGP et le RPRP font une distinction entre les « demandeurs » d'un brevet et les « titulaires » d'un brevet. Étendre l'obligation de détenir un certificat de compétence valide, en tout temps, aux « titulaires » d'un brevet, comme le prétend Leo, obligerait à ajouter des mots à la Loi et aux Règlements. On présume que les tribunaux n'ajoutent pas de mots à une loi, sauf s'ils sont déjà implicites. Voir à cet égard les décisions rendues dans *Conseil provincial de la Colombie-Britannique du syndicat des pêcheurs et travailleurs assimilés et autres c British Columbia Packers Ltd.*, [1978] 2 RCS 97 et *Canada (PG) c McKinnon et al* (2000), 262 NR 242, au paragraphe 57.

[79] L'obligation qu'ont les « demandeurs » d'un brevet de détenir un certificat de compétence valide concorde avec l'objectif de sécurité de la Loi. Comme l'a fait valoir le capitaine McDonald, ce n'est qu'au fil du temps qu'un pilote acquiert de l'expérience. Le paragraphe 22(1) de la Loi exige que les « demandeurs » d'un brevet convainquent l'Administration de délivrance des brevets qu'ils possèdent suffisamment de connaissances et de compétences pour exécuter les fonctions d'un « pilote breveté » dans une zone de pilotage obligatoire applicable. Les « titulaires » d'un brevet ne rehaussent leurs compétences et leur connaissance de la zone de pilotage obligatoire qu'en acquérant de l'expérience.

[80] Si l'on considère la Loi et les Règlements comme un tout, il est évident que les exigences que l'on impose aux « demandeurs » d'un brevet sont différentes de celles que l'on impose aux « titulaires ». Nul ne conteste que le capitaine McDonald a répondu en tout temps aux exigences imposées aux « titulaires ». L'obligation de détenir un certificat de compétence en cours de validité n'est imposée qu'aux « demandeurs », et elle n'avait pas d'incidence sur la validité du brevet du capitaine McDonald. À mon avis, le brevet de ce dernier était valide à l'époque où l'incident est survenu, et il était un « pilote breveté » au sens de la Loi. Il a donc droit au bénéfice de la Loi.

LA CONCLUSION

[81] Je répondrais comme suit aux questions que Leo a posées :

[TRADUCTION]

(1)(i) Au moment de l'incident, le capitaine McDonald répondait-il à la définition d'un « pilote breveté », au sens de la *Loi sur le pilotage*, ce qui inclut le fait de détenir un brevet ou un certificat de pilotage en cours de validité, compte tenu de l'article 22 de la *Loi sur le pilotage* et des règlements applicables?

[82] Oui, le capitaine McDonald répondait à la définition d'un « pilote breveté », au sens de la Loi, au moment de l'incident, compte tenu de l'article 22 de la Loi et des règlements applicables. Il détenait un brevet valide lors de la période pertinente.

[TRADUCTION]

(1)(ii) Au moment de l'incident, le capitaine McDonald était-il autorisé à conduire le navire *Cape Apricot* (le navire) les 6 et 7 décembre 2012, compte tenu de l'article 25 de la *Loi sur le pilotage*?

[83] Oui, le capitaine McDonald était autorisé à conduire le navire au moment de l'incident parce qu'il était « pilote breveté » au sens du paragraphe 25(1) de la Loi. Au vu des éléments de preuve présentés, il n'était soumis à aucun des empêchements mentionnés au paragraphe 25(3).

[TRADUCTION]

(2) Le capitaine McDonald est-il en mesure de limiter sa responsabilité à l'égard de la collision, conformément à l'article 40 de la *Loi sur le pilotage*?

[84] Oui, le capitaine McDonald est en mesure de limiter sa responsabilité en vertu du paragraphe 40(1) de la Loi parce que, pendant la période pertinente, il était un « pilote breveté » au sens de la Loi.

[TRADUCTION]

(3) L'article 41 de la *Loi sur le pilotage* a-t-il une incidence sur la responsabilité de Leo Ocean S.A. à titre de propriétaire du *Cape Apricot*?

[85] Oui, l'article 41 de la Loi a une incidence sur la responsabilité de Leo, parce qu'il rend cette dernière responsable des actes du capitaine McDonald, qui conduisait le navire en sa qualité de « pilote breveté ».

[86] L'interprétation que fait Leo de la Loi et des règlements priverait le capitaine McDonald de son statut de « pilote breveté ». L'objectif que vise Leo en formulant cet argument est de se soustraire à l'application de l'article 41 de la Loi et de faire valoir qu'elle est en droit d'invoquer le moyen de défense en common law du pilotage obligatoire.

[87] Le moyen de défense du pilotage obligatoire était disponible en common law en vue d'exonérer le propriétaire d'un navire de toute responsabilité pour les dommages causés par son navire pendant que celui-ci était sous la conduite d'un pilote dans une zone de pilotage obligatoire. Ce moyen de défense repose sur le principe selon lequel le propriétaire d'un navire n'a pas à être tenu responsable des actes négligents d'un pilote lorsqu'il est tenu par la loi de confier à ce dernier la conduite de son navire; voir *The Halley* (1868), LR 2 PC 193. Cela oblige le propriétaire à prouver qu'il était obligé de confier la conduite du navire à un pilote et que les dommages étaient exclusivement dus à la négligence de ce dernier; voir à cet égard la décision rendue dans l'affaire *The Benue* (1915), [1916] P 88.

[88] L'article 41 de la Loi abolit le moyen de défense du pilotage obligatoire dans les cas où le navire est sous la conduite d'un « pilote breveté »; voir la décision rendue dans l'affaire *Maritime Telegraph and Telephone Company Limited c The Ship "Dumurra"* (1977), 15 NR 382, au paragraphe 6.

[89] Il s'ensuit que la requête est rejetée, avec dépens à l'encontre de Leo Ocean S.A., indépendamment de l'issue de la cause, et en faveur des demandresses, du défendeur et mis en cause Jeffrey McDonald, de la défenderesse et mise en cause Kawasaki Kisen Kaisha Limited, ainsi que de la défenderesse et mise en cause Seaspam ULC. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur les dépens, des observations succinctes, d'une longueur maximale de cinq pages, pourront être déposées au plus tard le 25 février 2014.

ORDONNANCE

LA COUR ORDONNE que la requête soit rejetée, avec dépens à l'encontre de Leo Ocean S.A., indépendamment de l'issue de la cause, et en faveur des demanderesse, du défendeur et mis en cause Jeffrey McDonald, de la défenderesse et mise en cause Kawasaki Kisen Kaisha Limited, ainsi que de la défenderesse et mise en cause Seaspans ULC. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur les dépens, des observations succinctes, d'une longueur maximale de cinq pages, pourront être déposées au plus tard le 25 février 2014.

« E. Heneghan »

Juge

Traduction certifiée conforme
Maxime Deslippes

COUR FÉDÉRALE
AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-2259-12

INTITULÉ : WESTSHORE TERMINALS LIMITED PARTNERSHIP
PAR L'ENTREMISE DE SON COMMANDITÉ
WESTSHORE TERMINALS LTD., WESTSHORE
TERMINALS INVESTMENT CORPORATION ET
WESTAR MANAGEMENT LTD.

c
LEO OCEAN, S.A., TOKEI KAIUN COMPANY
LIMITED, KAWASAKI KISEN KAISHA LIMITED ('K'-
LINE), SEASPAN ULC, JEFFREY MCDONALD ET LES
PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES AUTRES
PERSONNES AYANT UN DROIT SUR LES NAVIRES
CAPE APRICOT, ASIAN GYRO, BORON NAVIGATOR,
CIELO DI AMALFI, LEO ADVANCE, LEO AUTHORITY,
LEO FELICITY, LEO MONO, LEO OSAKA, LEO
PERDANA, MEDI GENOVA, MOL PARAMOUNT, MOL
SOLUTION, OOCL OAKLAND, ROYAL ACCORD, ROYAL
CHORALE, ROYAL EPIC, SEASPAN OSPREY, SEASPAN
RESOLUTION, AINSI QU'UN REMORQUEUR DONT LE
NOM EST INCONNU

et
JEFFREY MCDONALD, SEASPAN ULC, *SEASPAN*
OSPREY, SEASPAN RESOLUTION ET *CHARLES H.*
CATES VII OU, SUBSIDIAIREMENT, UN
REMORQUEUR DONT LE NOM EST INCONNU ET
LES PROPRIÉTAIRES ET TOUTES LES AUTRES
PERSONNES AYANT UN DROIT SUR LE NAVIRE
CAPE APRICOT, LE NAVIRE *CAPE APRICOT*,
LEO OCEAN S.A., TOKEI KAIUN COMPANY LIMITED
ET KAWASAKI KISEN KAISHA LIMITED ('K'-LINE)

LIEU DE L'AUDIENCE : VANCOUVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 12 JUIN 2013

**MOTIFS DE L'ORDONNANCE
ET ORDONNANCE :** LA JUGE HENEGHAN

DATE DES MOTIFS : LE 6 FÉVRIER 2014

COMPARUTIONS :

David McEwen, c.r.	POUR LES DEMANDERESSES
Peter Swanson David Jarrett	POUR LA DÉFENDERESSE LEO OCEAN, S.A.
Christopher J Giaschi	POUR LA MISE EN CAUSE KAWASAKI KISEN KAISHA LIMITED ('K'-LINE)
Shelley Chapelski	POUR LA MISE EN CAUSE SEASPAN ULC
Darren Williams	POUR LA MISE EN CAUSE JEFFREY MCDONALD

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Alexander Holburn Beaudin & Lang LLP Avocats Vancouver (Colombie-Britannique)	POUR LES DEMANDERESSES
Bernard & Partners Avocats Vancouver (Colombie-Britannique)	POUR LA DÉFENDERESSE LEO OCEAN, S.A.
Giaschi & Margolis Avocats Vancouver (Colombie-Britannique)	POUR LA MISE EN CAUSE KAWASAKI KISEN KAISHA LIMITED ('K'-LINE)
Bull Housser & Tupper LLP Vancouver (Colombie-Britannique)	POUR LA MISE EN CAUSE SEASPAN ULC
Merchant Law Group LLP Vancouver (Colombie-Britannique)	POUR LA MISE EN CAUSE JEFFREY MCDONALD