



T-966-97

ENTRE :

NAVI-MONT INC.  
- et -  
PETRO-NAV INC.,

requérantes,

ET

RIGEL SHIPPING CANADA INC.,

intimée,

ET

T-961-97

ENTRE :

ULTRAMAR LTD.,

requérante,

ET

RIGEL SHIPPING CANADA INC.,

intimée.

**MOTIFS DE L'ORDONNANCE**

**LE JUGE NADON**

Les requérantes, Ultramar Ltd. (Ultramar) (dans T-961-97), Navi-Mont Inc. (Navi-Mont) et Petro-Nav Inc. (Petro-Nav) (dans T-966-97), demandent une ordonnance de la nature d'une injonction interlocutoire enjoignant à l'intimée Rigel Shipping Canada Inc. (Rigel) de continuer

à exploiter les navires EMERALD STAR, DIAMOND STAR et JADE STAR conformément aux modalités du contrat d'affrètement conclu par la requérante Ultramar et Rigel.

Les faits pertinents peuvent être résumés ainsi :

Le 28 décembre 1995, Ultramar et Rigel ont conclu un «contrat d'affrètement» aux termes duquel Rigel s'est engagée à mettre à la disposition d'Ultramar les trois navires mentionnés précédemment du 28 décembre 1995 au 14 avril 1999. En retour, Ultramar s'est engagée à payer à Rigel le fret et la location, peu importe qu'elle ait ou non besoin des navires. Le 15 juin 1996 ou vers cette date, la période d'application du contrat d'affrètement a été prolongée jusqu'au 14 avril 2004.

Ultramar n'a pas toujours eu besoin des trois navires de Rigel; elle a donc, à l'occasion, affrété un ou plusieurs des navires en question à d'autres compagnies afin d'alléger son fardeau financier. D'après le témoignage de Louis Guévremont, vice-président, produits, approvisionnement et vente en gros d'Ultramar, sa compagnie a perdu approximativement 2 000 000 \$ en 1995 et 1 300 000 \$ en 1996 parce qu'elle n'a pas suffisamment utilisé les navires de Rigel.

En conséquence, Ultramar a demandé à Rigel de consentir à ce que le contrat d'affrètement soit modifié. Rigel a refusé.

Le 22 avril 1997, la requérante Navi-Mont a été dûment constituée en société conformément à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, L.R.C. (1985), ch. C-44. Son principal lieu d'affaires est situé au 204, rue Saint-Sacrement, bureau 601, à Montréal. L'adresse de l'entreprise est également l'adresse et le principal lieu d'affaires de la requérante Petro-Nav.

Le 23 avril 1997, Ultramar a cédé à Navi-Mont ses droits et ses obligations prévus au contrat d'affrètement. Cependant, ses obligations de payer le fret et la location à Rigel en vertu des alinéas 10a) à 10d) du contrat d'affrètement n'ont pas été cédées à Navi-Mont. Le 23 avril 1997, un avis de la cession a été remis à Rigel.

Le même jour, Navi-Mont a informé Rigel que [TRADUCTION] «tous les avis, instructions, etc. opérationnels qui, aux termes du contrat d'affrètement, doivent vous être remis par Ultramar Canada Inc., vous seront dorénavant remis par Navi-Mont Inc.». Le 24 avril 1997, les avocats de Rigel ont accusé réception de l'avis de cession et de l'avis de Navi-Mont concernant les instructions opérationnelles. Les avocats de Rigel ont informé Ultramar et Navi-Mont que leur cliente considérait la cession et tout avis donné aux termes de celle-ci comme nuls et nonavenus.

Le 25 avril 1997, Rigel a écrit à Ultramar pour l'informer qu'elle n'accepterait d'instructions concernant l'utilisation des navires que d'Ultramar. Rigel a également avisé cette dernière qu'elle nommerait au plus tard le 15 mai 1997 l'arbitre de son choix conformément à la clause d'arbitrage prévue au contrat d'affrètement.

Pour bien comprendre le litige qui oppose Ultramar, Navi-Mont et Rigel, il y a lieu de dire quelques mots sur l'autre requérante, Petro-Nav. Ainsi que je l'ai indiqué précédemment, Petro-Nav et Navi-Mont exploitent leur entreprise au même endroit. En outre, les deux sociétés ont les mêmes administrateurs, à savoir Louis-Marie Beaulieu, Richard P. Carson et Nicolas R. Gravino. Petro-Nav, une filiale du Groupe Desgagnés Inc., une compagnie de transport maritime basée à Québec, détient la totalité des actions de Navi-Mont. Le 23 avril 1997, Petro-Nav a accordé à Ultramar une option irrévocable que celle-ci pouvait exercer n'importe quand avant le 15 avril 1999 pour acheter au moins onze pour cent des actions avec droit de vote de Navi-Mont.

Le 28 février 1997, Produits Shell Canada Limitée (Shell) a informé Petro-Nav qu'il était dans son intention de conclure avec elle un contrat d'affrètement (le contrat de Shell) qui entrerait en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1997, et dont le terme serait d'au moins trois ans. Subséquemment, Shell et Petro-Nav ont conclu un contrat en bonne et due forme. Toutes deux ont cependant refusé de produire le contrat en question pour le motif qu'il contient des renseignements commerciaux confidentiels. Aux termes du contrat de Shell, Petro-Nav s'est engagée à transporter les produits pétroliers de Shell de Montréal à Sarnia, à des ports situés sur la côte Est du Canada et également dans l'Arctique canadien.

Les voyages en Arctique doivent être effectués du mois de juillet à la mi-octobre chaque année. Compte tenu de l'actuel tonnage prévu, il est nécessaire, pour transporter la totalité des produits de Shell dans l'Arctique, d'effectuer cinq voyages. D'après la preuve produite par Petro-Nav, au moins deux pétroliers ravitailleurs sont requis pour effectuer ces voyages. Petro-Nav a l'intention d'effectuer les voyages en question avec les navires de Rigel. Ces navires, à supposer que la cession soit valide, sont sous la commande de Navi-Mont.

Les requérantes demandent une injonction à valoir jusqu'à ce que le litige concernant la cession soit résolu conformément à la clause d'arbitrage. Les parties au litige ont chacune nommé leur arbitre et devraient bientôt choisir le troisième membre du comité. Elles espèrent une résolution du litige avant la fin de l'année.

Le litige porte sur l'article 51 du contrat d'affrètement, qui stipule ceci :

#### 51. SUCESSEURS ET AYANTS DROIT

Le présent contrat est exécutoire et valide à l'égard des parties aux présentes, de leurs successeurs et de leurs ayants droit et administrateurs autorisés.

Ni l'une ni l'autre des parties aux présentes ne peut céder un avantage ou une obligation en vertu du présent contrat sans le consentement écrit de l'autre partie, qui ne peut le refuser pour un motif déraisonnable. En dépit de ce qui précède, et sans réduire de quelque façon que ce soit ses obligations envers le transporteur mentionné ci-après, l'expéditeur peut céder l'un ou l'autre de ses droits ou obligations à toute société de son groupe, personne ayant des liens avec lui, société liée ou filiale.

Ultramar, soutenue par Navi-Mont et Petro-Nav, fait valoir que Navi-Mont est une personne ayant des liens avec elle au sens de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et que, par conséquent, la cession à Navi-Mont du contrat d'affrètement conclu entre Rigel et Ultramar est valide. Rigel, pour sa part, fait valoir que la cession effectuée en faveur de Navi-Mont ne relève pas de la portée de l'article 51 du contrat.

## **ANALYSE**

Dans l'arrêt *RJR-MacDonald Inc. c. Canada*, [1994] 1 R.C.S. 311, la Cour suprême du Canada a statué que le critère formulé par la Chambre des lords dans l'arrêt *American Cyanamid Co. v. Ethicon Ltd.*, [1975] A.C. 396, devait être appliqué à l'égard des demandes d'injonction interlocutoire. Avant l'arrêt *RJR-MacDonald*, la Cour suprême avait accepté au Canada le critère formulé dans *American Cyanamid* lorsqu'il s'agissait d'affaires constitutionnelles. Dans l'arrêt *Manitoba (Procureur général) c. Metropolitan Stores Ltd.*, [1987] 1 R.C.S. 110, à la page 128, le juge Beetz s'est exprimé dans les termes suivants :

En l'espèce, il n'est ni nécessaire ni recommandable de choisir à tous égards entre la formulation traditionnelle du premier critère et celle donnée dans l'arrêt *American Cyanamid*: la jurisprudence britannique démontre que la formulation d'un critère rigide applicable à tous les types d'affaires, sans avoir égard à leur nature, n'est pas une solution à retenir (voir Hanbury et Maudsley, *Modern Equity* (12th ed. 1960), aux pp. 736 à 743). À mon avis, cependant, la formulation dans l'arrêt *American Cyanamid*, savoir celle de l'existence d'une «question sérieuse», suffit dans une affaire constitutionnelle où, comme je l'indique plus loin dans les présents motifs, l'intérêt public est pris en considération dans la détermination de la prépondérance des inconvénients. Mais je m'abstiens d'exprimer une opinion quelconque sur le caractère suffisant ou adéquat de cette formulation dans tout autre type d'affaires.

Dans l'arrêt *RJR-MacDonald*, la Cour suprême a précisé que le critère formulé dans *American Cyanamid* ne serait pas restreint aux affaires constitutionnelles. À la page 334, les juges Sopinka et Cory ont déclaré ceci :

L'arrêt *Metropolitan Stores* établit une analyse en trois étapes que les tribunaux doivent appliquer quand ils examinent une demande de suspension d'instance ou d'injonction interlocutoire. Premièrement, une étude préliminaire du fond du litige doit établir qu'il y a une question sérieuse à juger. Deuxièmement, il faut déterminer si le requérant subirait un préjudice irréparable si sa demande était rejetée. Enfin, il faut déterminer laquelle des deux parties subira le plus grand préjudice selon que l'on accorde ou refuse le redressement en

attendant une décision sur le fond. Il peut être utile d'examiner chaque aspect du critère et de l'appliquer ensuite aux faits en l'espèce.

Au sujet du premier volet du critère, les juges ont déclaré ce qui suit à la page 335 :

Avant la décision de la Chambre des lords *American Cyanamid Co. c. Ethicon Ltd.*, [1975] A.C. 396, la personne qui demandait une injonction interlocutoire devait établir une [TRADUCTION] «forte apparence de droit» quant au fond de l'affaire pour satisfaire au premier critère. Toutefois, dans *American Cyanamid*, lord Diplock avait précisé que le requérant n'avait plus à établir une forte apparence de droit et qu'il lui suffisait de convaincre le tribunal que [TRADUCTION] «la demande n'est ni futile ni vexatoire, ou, en d'autres termes, que la question à trancher est sérieuse». Le critère formulé dans *American Cyanamid* est maintenant généralement accepté par les tribunaux canadiens qui, toutefois, reviennent à l'occasion à un critère plus strict: voir Robert J. Sharpe, *Injunctions and Specific Performance* (2nd ed. 1992), aux pp. 2-13 à 2-20.

Aux pages 340 et 341, les juges Sopinka et Cory expliquent dans les termes suivants le second volet du critère formulé dans *American Cyanamid* :

Le juge Beetz a affirmé dans l'arrêt *Metropolitan Stores* (à la p. 128) que «[l]e deuxième critère consiste à décider si la partie qui cherche à obtenir l'injonction interlocutoire subirait, si elle n'était pas accordée, un préjudice irréparable». Certains tribunaux ont examiné, à cette étape, le préjudice que l'intimé risque de subir si le redressement demandé est accordé. Nous sommes d'avis qu'il est plus approprié de le faire à la troisième étape de l'analyse. Le préjudice allégué à l'intérêt public devrait également être examiné à cette étape.

À la présente étape, la seule question est de savoir si le refus du redressement pourrait être si défavorable à l'intérêt du requérant que le préjudice ne pourrait faire l'objet d'une réparation, en cas de divergence entre la décision sur le fond et l'issue de la demande interlocutoire.

Le terme «irréparable» a trait à la nature du préjudice subi plutôt qu'à son étendue. C'est un préjudice qui ne peut être quantifié du point de vue monétaire ou un préjudice auquel il ne peut être remédié, en général parce qu'une partie ne peut être dédommée par l'autre. Des exemples du premier type sont le cas où la décision du tribunal aura pour effet de faire perdre à une partie son entreprise (*R.L. Crain Inc. c. Hendry* (1988), 48 D.L.R. (4th) 228 (B.R. Sask.)); le cas où une partie peut subir une perte commerciale permanente ou un préjudice irrémédiable à sa réputation commerciale (*American Cyanamid*, précité); ou encore le cas où une partie peut subir une perte permanente de ressources naturelles lorsqu'une activité contestée n'est pas interdite (*MacMillan Bloedel Ltd. c. Mullin*, [1985] 3 W.W.R. 577 (C.A.C.-B.)). Le fait qu'une partie soit impécunieuse n'entraîne pas automatiquement l'acceptation de la requête de l'autre partie qui ne sera pas en mesure de percevoir ultérieurement des dommages-intérêts, mais ce peut être une considération pertinente (*Hubbard c. Pitt*, [1976] Q.B. 142 (C.A.)).

Enfin, aux pages 342 et 343, les juges Sopinka et Cory expliquent le troisième volet du critère :

Dans l'arrêt *Metropolitan Stores*, le juge Beetz décrit, à la p. 129, le troisième critère applicable à une demande de redressement interlocutoire comme

un critère qui consiste «à déterminer laquelle des deux parties subira le plus grand préjudice selon que l'on accorde ou refuse une injonction interlocutoire en attendant une décision sur le fond». Compte tenu des exigences minimales relativement peu élevées du premier critère et des difficultés d'application du critère du préjudice irréparable dans des cas relevant de la *Charte*, c'est à ce stade que seront décidées de nombreuses procédures interlocutoires.

Il y a de nombreux facteurs à examiner dans l'appréciation de la «prépondérance des inconvénients» et ils varient d'un cas à l'autre. Dans l'arrêt *American Cyanamid*, lord Diplock fait la mise en garde suivante (à la p. 408):

[TRADUCTION] [i]l serait peu sage de tenter ne serait-ce que d'énumérer tous les éléments variés qui pourraient demander à être pris en considération au moment du choix de la décision la plus convenable, encore moins de proposer le poids relatif à accorder à chacun de ces éléments. En la matière, chaque cas est un cas d'espèce.

Il ajoute, à la p. 409: [TRADUCTION] «Il peut y avoir beaucoup d'autres éléments particuliers dont il faut tenir compte dans les circonstances particulières d'un cas déterminé.»

J'examinerai maintenant les faits de la présente affaire pour déterminer si les requérantes ont satisfait au critère formulé dans l'arrêt *American Cyanamid*.

Je commencerai avec la requérante Ultramar. Ultramar a conclu un contrat d'affrètement avec Rigel le 28 décembre 1995. Elle soutient qu'il y a une question sérieuse à juger. Il s'agit de savoir si la cession de ses droits et obligations à Navi-Mont est valide aux termes de l'article 51 du contrat d'affrètement. Cette question constitue sans aucun doute une question sérieuse à juger, et Ultramar satisfait par conséquent au premier volet du critère formulé dans l'arrêt *American Cyanamid*.

J'examinerai maintenant le deuxième volet du critère en question, qui consiste à déterminer si Ultramar subira un préjudice irréparable si je ne rends pas l'ordonnance qu'elle demande. Ultramar a produit le témoignage de Louis Guévremont, l'un de ses vice-présidents. Dans son affidavit daté du 12 mai 1997 (dans T-961-97), M. Guévremont déclare ceci aux paragraphes 14, 15 et 16 :

[TRADUCTION] 14. Ultramar subira un préjudice grave et irréparable si l'ordonnance demandée n'est pas rendue. L'exploitation des navires lui serait retournée. Bien qu'elle puisse tenter d'affréter les navires, comme elle l'a fait dans le passé, pour combler la capacité inutilisée de ceux-ci, il n'y a absolument aucune garantie qu'elle pourra le faire et, même si elle le faisait, Ultramar ne subira aucune perte financière, comme ce fut le cas auparavant (tel qu'il a été décrit précédemment). Cela dénote l'existence d'un risque grave, voire même d'une quasi-certitude qu'Ultramar subira des pertes financières; pendant ses discussions avec Rigel, dont il est fait mention au paragraphe 3, Ultramar a offert

à celle-ci de revoir le contrat de Rigel sur la base suivant laquelle celle-ci assumerait financièrement une part des pertes en question, mais Rigel n'a jamais accepté de participer de quelque façon que ce soit.

15. Il devrait y avoir un autre préjudice puisqu'une série complète de contrats dépend de la cession, notamment les contrats que Navi-Mont a conclus avec des tiers, dont Shell Canada, et toute autre entreprise.

16. En outre, le retour de l'exploitation des navires à Ultramar engendrerait des problèmes pratiques graves voire insurmontables pour Ultramar qui, ainsi qu'il a été décrit précédemment, n'exploite pas une entreprise de transport maritime. Ultramar a effectué des changements structurels internes à la suite d'une fusion avec Diamond Shamrock l'automne dernier, de sorte qu'elle ne possède plus, sur place, d'expertise technique en matière de transport maritime. À mon avis, cela a également une incidence sur la sécurité des activités maritimes. Ces changements structurels étaient des raisons supplémentaires de se tourner vers l'extérieur pour répondre aux besoins d'Ultramar en matière de transport maritime. Il serait donc pour ainsi dire impossible pour Ultramar de fonctionner comme elle le faisait auparavant.

Dans l'arrêt *RJR-MacDonald*, les juges Sopinka et Cory ont expliqué que le préjudice irréparable s'entendait du préjudice qui ne peut faire l'objet d'une réparation sous forme de dommages-intérêts. En ce qui concerne le paragraphe 14 de l'affidavit de M. Guévremont, le préjudice irréparable peut de toute évidence faire l'objet d'une réparation au moyen de dommages-intérêts. Quant au paragraphe 15, le préjudice irréparable que Navi-Mont et des tiers, dont Shell, pourraient subir, n'est pas un préjudice irréparable à l'égard d'Ultramar. En ce qui concerne le paragraphe 16, même avant la cession du 23 avril 1997, il n'y avait pas, «sur place, d'expertise technique en matière de transport maritime». Rien n'empêchait alors Ultramar, ni ne l'empêche aujourd'hui, d'engager le personnel compétent pour gérer les navires de Rigel. Les dépenses engagées pour ce faire pourraient être l'objet d'une indemnisation sous forme de dommages-intérêts si les arguments d'Ultramar concernant l'article 15 étaient retenus. En conséquence, en ce qui concerne Ultramar, je n'ai pas été persuadé qu'elle subira un préjudice irréparable si elle n'obtient pas l'injonction demandée.



J'en viens à la requérante Petro-Nav. Elle a présenté sa demande en vertu de l'article 44 de la *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), ch. F-7.<sup>1</sup> Les autres requérantes ont présenté leur demande conformément à l'article 9 du *Code d'arbitrage commercial*, L.R.C. (1985) (2<sup>e</sup> suppl.) ch. 17, annexe.<sup>2</sup>

En ce qui concerne les demandes d'Ultramar et de Navi-Mont, la question sérieuse à juger est de savoir si la cession effectuée par Ultramar en faveur de Navi-Mont est valide aux termes de l'article 51 du contrat d'affrètement. Or, comme Petro-Nav n'est pas partie à la cession, elle ne peut faire valoir que cette question est une question sérieuse à juger. Au cours de l'audition, j'ai demandé à l'avocat quelle était la question sérieuse pour ce qui est de la demande de Petro-Nav et il a répondu que le recours de Petro-Nav<sup>3</sup> relevait du domaine de la responsabilité délictuelle. L'avocat a soutenu que Rigel refusait d'exécuter les instructions de Navi-Mont dans l'espoir que Petro-Nav soit incapable d'exécuter ses obligations contractuelles envers Shell. Je n'ai été saisi d'absolument aucune preuve qui étaye cette thèse.

Compte tenu de la preuve, je ne peux conclure que le refus de Rigel d'obéir aux instructions de Navi-Mont est autre chose que la poursuite légitime de ses droits en vertu du contrat d'affrètement. Il n'y a aucune preuve qui appuie l'argument de Petro-Nav selon lequel Rigel agit de mauvaise foi.

Petro-Nav est dans la même situation que Shell et les clients de celle-ci dans l'Arctique puisqu'elle subira probablement des pertes si les navires de Rigel ne sont pas disponibles. Ce

---

<sup>1</sup> L'article 44 se lit comme suit :

44. Indépendamment de toute autre forme de réparation qu'elle peut accorder, la Cour peut, dans tous les cas où il lui paraît juste ou opportun de le faire, décerner un mandamus, une injonction ou une ordonnance d'exécution intégrale, ou nommer un séquestre, soit sans condition soit selon les modalités qu'elle juge équitables.

<sup>2</sup> L'article 9 se lit comme suit :

La demande par une partie à un tribunal, avant ou pendant la procédure arbitrale, de mesures provisoires ou conservatoires et l'octroi de telles mesures par un tribunal ne sont pas incompatibles avec une convention d'arbitrage.

<sup>3</sup> Petro-Nav n'a pas encore déposé de déclaration. La règle 469(3) des Règles de la Cour fédérale prévoit que le demandeur ne peut faire une demande d'injonction avant le début de l'action qu'en cas d'urgence.

risque découle du fait qu'il faudra trouver d'autres navires et que le tarif de fret sera plus élevé que celui dont avaient convenu Shell et Petro-Nav dans leur contrat. Les pertes seront peut-être plus élevées s'il est impossible de trouver des navires convenables et que, par conséquent, le transport doit être effectué par voie aérienne. Quoi qu'il en soit, ni Shell ni ses clients n'ont fait valoir de cause d'action contre Rigel et il est peu probable que, de toute façon, une telle action soit accueillie. Si la thèse de Rigel concernant l'article 51 est jugée erronée, Ultramar et Navi-Mont auront un recours en dommages-intérêts contre Rigel mais, compte tenu de la preuve dont je dispose, Petro-Nav n'en aurait aucun. Je suis par conséquent d'avis que Petro-Nav ne satisfait pas au premier volet du critère formulé dans *American Cyanamid*.

Bien que j'aie conclu à l'encontre de Petro-Nav relativement au premier volet du critère, je déterminerai quand même si elle a satisfait au deuxième volet du critère, qui porte sur le préjudice irréparable. Avant toute chose, je dois signaler que Shell et Petro-Nav ont toutes deux refusé de produire le contrat conclu entre elles. M. Robert Baird, le directeur, distribution-Est, chez Produits Shell Canada Limitée, a déposé un affidavit daté du 12 mai 1997. Au paragraphe 9 de son affidavit, M. Baird déclare que le contrat conclu entre Shell et Petro-Nav sera signé par le président de Shell dans quelques jours et que les parties au contrat ont convenu de préserver le caractère confidentiel du contrat «car il contient des renseignements commerciaux confidentiels». On peut lire une déclaration semblable au paragraphe 14 de l'affidavit de Nicolas Gravino, président et directeur général de Petro-Nav et de Navi-Mont, daté du 12 mai 1997.

Du fait du refus de Shell et de Navi-Mont de divulguer le contenu de leur contrat, Rigel n'a pu contre-interroger M. Gravino sur ce document. Petro-Nav voudrait que j'accepte simplement sa déclaration concernant le contrat de Shell, sans pouvoir lire celui-ci. Dans les circonstances, je ne suis pas satisfait de la preuve produite sur le contrat de Shell.

Au paragraphe 20 de son affidavit, M. Gravino déclare ceci :

[TRADUCTION] 20. S'il est impossible d'effectuer la totalité ou une partie des voyages en Arctique par navire suivant le calendrier établi, Shell devra tenter de

transporter sa cargaison par d'autres moyens aux frais de Petro-Nav, ainsi qu'il est prévu dans le contrat confidentiel conclu entre Petro-Nav et Shell Canada. Aux termes du contrat, Petro-Nav assume tous les coûts additionnels engagés par Shell comme conséquence directe de l'incapacité de Petro-Nav d'affecter un navire. Relativement aux voyages effectués sur les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent et dans les Maritimes, la responsabilité de Petro-Nav à l'égard des coûts additionnels sera limitée à un faible pourcentage qui s'ajoute aux taux de fret prévus au contrat. Pour les voyages en Arctique, aucune limite ne s'applique. Le transport par avion ou par hélicoptère serait complètement disproportionné pour ce qui est du fret, et à peu près impossible à organiser.

Compte tenu de la preuve, il est clair que Petro-Nav n'a pas cherché de façon consciencieuse à savoir si d'autres navires étaient disponibles. Je suis d'avis qu'il lui incombait d'établir qu'elle serait incapable d'obtenir un navire de remplacement. Ainsi, aux pages 21 et 22 de la transcription, M. Gravino est interrogé sur la disponibilité de navires appartenant à une compagnie appelée Enerchem.

Q. Est-ce qu'il n'est pas exact de dire, Monsieur Gravino, qu'il y a deux autres navires en ce moment, deux navires pétroliers, qui sont disponibles pour faire les voyages en Arctique, c'est-à-dire: l'Enerchem Trader et l'Enerchem Catalyst. Est-ce que, Monsieur Gravino, est-ce exact que ces deux navires-là, l'Enerchem Trader et l'enerchem Catalyst, sont disponibles pour faire les voyages en Arctique dont vous parlez à votre paragraphe 20 de votre affidavit?

R. S'ils sont disponibles? Je ne le sais pas, Maître Côté.

Bien que M. Gravino ne soit interrogé que sur trois navires, il est clair que son affidavit repose sur la simple hypothèse qu'aucun autre navire n'est disponible. Je dois répéter qu'il s'agit là d'une preuve insuffisante. Il incombait à Petro-Nav d'établir à ma satisfaction qu'elle ne disposait d'aucun autre navire pour exécuter ses obligations en vertu du contrat de Shell.

Au paragraphe 53 de son affidavit, M. Gravino affirme que Navi-Mont et Petro-Nav subiront le préjudice irréparable suivant si l'injonction n'est pas accordée :

[TRADUCTION] 53. Au contraire, le comportement de Rigel causerait des dommages irréparables non seulement à Navi-Mont et à Petro-Nav, mais également à Ultramar, à Shell et aux communautés arctiques pour le motif que :

- a) Petro-Nav sera incapable de respecter ses obligations contractuelles.
- b) L'équivalent d'un navire et demi seulement suffit pour répondre aux besoins d'Ultramar en matière de transport. Lorsque Petro-Nav a obtenu le contrat de Shell, Navi-Mont a commencé à travailler intensivement avec Ultramar en vue de l'obtention de son contrat de transport et de la cession du contrat d'affrètement

de Rigel, négligeant du même coup la possibilité d'utiliser d'autres navires.

- c) Du fait de la perte du contrat de Shell, Navi-Mont sera nécessairement incapable, sur les plans financier et opérationnel, d'exécuter le contrat de transport d'Ultramar.
- d) La perte du contrat de Shell ou de celui d'Ultramar ou des deux contrats mènera Petro-Nav et Navi-Mont à la faillite en raison de leurs énormes engagements financiers.
- e) Navi-Mont sera incapable de continuer à payer Ultramar pour l'utilisation des navires de Rigel.
- f) Shell et Ultramar subiront des dommages importants que je suis incapable d'évaluer.
- g) Les communautés de l'Arctique subiront nécessairement des pertes financières et autres. Les produits en cause sont vitaux et ils sont des denrées essentielles pour ces communautés. Je suis incapable d'évaluer l'importance des dommages qu'elles subiront.
- h) Si les voyages en Arctique ne sont pas effectués, il sera impossible de répondre aux autres besoins de Shell en matière de transport. Il en découlera l'inexécution du contrat de transport qu'Ultramar a conclu avec Navi-Mont.
- i) Shell avait le droit d'accorder son contrat à Petro-Nav et non à Rigel/Enerchem et Rigel n'a aucun droit d'agir de façon que ce contrat ne soit pas exécuté.
- j) Rigel n'a pas le droit de décider elle-même qu'Ultramar ne pouvait pas céder son contrat à Navi-Mont Inc.

Encore une fois, je tiens à souligner que le préjudice que Shell et ses clients risquent de subir ne constitue pas un préjudice irréparable à l'égard de Petro-Nav. La déclaration de M. Gravino selon laquelle Petro-Nav et Navi-Mont feront faillite est une affirmation gratuite, et il n'y a aucune preuve qui l'étaye. M. Gravino a témoigné que Petro-Nav n'avait aucune dette et il a refusé, au cours de l'interrogatoire préalable, de produire le contrat conclu entre Petro-Nav et Shell. Compte tenu de la preuve produite, Petro-Nav n'a pas établi qu'elle subira un préjudice irréparable si l'injonction qu'elle demande n'est pas accordée. Petro-Nav semble avoir tenu pour acquis que si l'injonction n'est pas accordée, elle fera faillite, mais elle n'a pas fourni de preuve matérielle à l'appui de cette affirmation. Par conséquent, compte tenu de la preuve, si Petro-Nav subit une perte, celle-ci pourra faire l'objet d'une réparation sous forme de dommages-intérêts.

Il ne reste à résoudre que la demande de Navi-Mont. Il y a sans nul doute une question sérieuse à juger en ce qui concerne cette requérante. Je me pencherai donc sur la question du préjudice irréparable. Le préjudice irréparable allégué par Navi-Mont ressort du paragraphe 53 de l'affidavit de M. Gravino, plus précisément des alinéas 53c), d) et e). À l'alinéa 53e), M. Gravino déclare que Navi-Mont sera incapable de continuer à payer Ultramar pour l'utilisation des navires de Rigel. Il n'y a aucune preuve au dossier qui établisse que Navi-Mont doit verser un montant à Ultramar. La seule preuve qui m'a été soumise concernant les paiements à effectuer à Ultramar est une lettre datée du 28 janvier 1997 qu'Ultramar a adressée à M. Gravino, en sa qualité de président de Petro-Nav, et qui a été produite au cours de l'interrogatoire préalable de M. Gravino. Cette lettre énonce les modalités d'un accord conclu entre Ultramar et Petro-Nav concernant l'utilisation par Petro-Nav des navires de Rigel.

La lettre se lit comme suit :

[TRADUCTION] La présente fait suite à votre proposition du 20 septembre 1996 à Bruce Tremblay. Dans cette proposition, vous nous avez informés que vous présentiez une soumission en vue de fournir à Shell des services de transport maritime dans l'Est du Canada et que, dans votre soumission, vous proposiez à Shell l'utilisation de nos navires Star, actuellement affrétés auprès de Rigel Shipping. Vous nous avez également demandé de vous informer si nos navires vous seront disponibles pour le contrat de Shell.

Bien que les modalités définitives doivent être négociées et finalisées, Ultramar est disposée à sous-affréter les trois navires Star en votre faveur suivant les modalités générales suivantes :

1. Le taux quotidien pour chaque navire Star sera identique au taux qu'Ultramar paye actuellement à Rigel pour chaque navire, auquel on ajoutera un montant raisonnable pour les droits payés par Ultramar au moment où le navire a été importé au Canada.

2. Ultramar exigera du Groupe Desgagnés, votre actionnaire majoritaire, qu'il s'engage à assumer l'entière responsabilité de toutes les obligations contractuelles de Petro-Nav en cas d'inexécution.

3. Si Rigel s'oppose au sous-affrètement d'un ou plusieurs navires ou intente une action en justice dans le but de l'empêcher ou d'y mettre fin, Petro-Nav aura l'obligation d'indemniser Ultramar et de la dégager de toute responsabilité. En outre, si elle est incapable de fournir à Ultramar les services de transport maritime requis avec les navires Star, Petro-Nav aura l'obligation de fournir les services en question avec des navires de qualité similaire. Si elle en est incapable, le contrat prendra fin immédiatement.

4. Cette proposition dépend de l'obtention par Petro-Nav du contrat de Shell.

Ce sont là les principales conditions en vertu desquelles Ultramar serait disposée à négocier un contrat de sous-affrètement avec vous. Nous sommes disposés à vous rencontrer quand cela vous conviendra pour discuter d'autres modalités.

Au 28 janvier 1997, Navi-Mont n'avait pas encore été constituée en société. Elle a été constituée le 22 avril 1997. Cependant, aucune preuve n'a été produite relativement à la question de savoir si l'accord contenu dans la lettre du 28 janvier 1997 a été modifié. En d'autres termes, Ultramar et Navi-Mont ont-elles conclu un contrat à part la cession du 23 avril 1997? Le contrat de cession prévoit que la contrepartie versée par Navi-Mont à Ultramar est nulle. Si un autre accord a été conclu, quelles en étaient les modalités? Pour ce qui est d'un contrat conclu entre Navi-Mont et Petro-Nav, M. Gravino, au cours de son interrogatoire préalable, a déclaré que Petro-Nav avait un contrat avec Navi-Mont. Aux pages 7 et 8 de son interrogatoire, on peut lire les questions et les réponses suivantes :

Q. Non, Est-ce que Petro-Nav, en ce moment, a un contrat d'affrètement avec une compagnie pour la location ou l'affrètement d'un navire pétrolier?

R. Oui, avec Navi-Mont.

Q. Vous avez un contrat avec Navi-Mont?

R. On a ... c'est-à-dire qu'on n'a pas un contrat global, mais on fait le voyage «charter» entre Navi-Mont et Petro-Nav.

C'est là toute la preuve concernant ce contrat.

Au cours de son interrogatoire préalable, M. Gravino a déclaré que Navi-Mont avait été constituée en société expressément pour gérer le contrat d'Ultramar. À la page 18 de son interrogatoire, on peut lire la question et la réponse suivantes :

Q. Parfait. Depuis l'incorporation de Navi-Mont, que je dois comprendre s'est faite le vingt-trois (23) avril mil neuf cent quatre-vingt-dix-sept (1997), selon votre affidavit, est-ce que Navi-Mont a fait d'autres contrats que celui dont vous m'avez parlé, c'est-à-dire la cession avec Ultramar? D'autres contrats d'affrètement, par exemple, avec d'autres compagnies maritimes?

R. Non, Navi-Mont a été incorporée pour gérer le contrat d'Ultramar, c'est juste ça qu'il y a là-dedans.

Par conséquent, compte tenu de la preuve produite, si Rigel refuse de rendre ses navires disponibles, soit Petro-Nav soit la société mère de celle-ci, le Groupe Desgagnés, sera responsable envers Ultramar. Il n'est mentionné nulle part que Navi-Mont risque d'être tenue responsable. Cela n'est pas surprenant puisqu'elle a été créée dans un seul but, celui de

permettre à Ultramar de lui céder, conformément à l'article 51 du contrat conclu entre Ultramar et Rigel, ses droits et obligations qui y sont prévus afin que Petro-Nav puisse avoir les navires. Navi-Mont n'a aucun actif, aucune dette et, de fait, aucun employé. Elle est une compagnie prête-nom et il est peu probable qu'elle fasse faillite.

Le contrat concernant l'utilisation des navires de Rigel a été conclu entre Ultramar et Petro-Nav, le Groupe Desgagnés assumant «l'entière responsabilité de toutes les obligations contractuelles de Petro-Nav en cas d'inexécution». Petro-Nav, je le répète, est le transporteur désigné en vertu du contrat de Shell. Pour transporter les produits de Shell, Petro-Nav a conclu un contrat avec Ultramar, aux termes duquel Petro-Nav aurait l'usage des navires de Rigel. En contrepartie, elle a convenu de payer à Ultramar le taux quotidien pour chaque navire prévu au contrat d'affrètement conclu entre elle et Rigel, auquel on ajoutera un montant raisonnable pour les droits payés par Ultramar lorsque les navires ont été importés au Canada.

M. Gravino a témoigné qu'un certain accord avait été conclu entre Petro-Nav et Navi-Mont, mais son témoignage sur les modalités exactes de cet accord était vague. Compte tenu de la preuve dans son ensemble, Navi-Mont n'a pas établi, à mon avis, qu'elle subira un préjudice irréparable si l'injonction n'est pas accordée.

Par conséquent, les demandes d'une mesure de protection provisoire de la nature d'une injonction interlocutoire dans les dossiers T-961-97 et T-966-97 sont rejetées. Les frais sont adjugés à Rigel.

MARC NADON

jugé

Ottawa (Ontario),  
le 28 mai 1997.

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

François Blais, LL.L.

COUR FÉDÉRALE DU CANADA  
SECTION DE PREMIÈRE INSTANCE

AVOCATS ET PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER

NUMÉRO DU GREFFE : T-961-96

INTITULÉ DE LA CAUSE : ULTRAMAR LTD. c. RIGEL SHIPPING  
CANADA INC.

LIEU DE L'AUDIENCE : Montréal (Québec)

DATE DE L'AUDIENCE : 21 mai 1997

MOTIFS DU JUGEMENT de Monsieur le juge Nadon

EN DATE DU : 28 mai 1997

ONT COMPARU :

Nicholas Spillane

Pour la requérante Ultramar Ltd.  
(T-961-97)

Richard Gaudreau  
John O'Connor

Pour les requérantes Navi-Mont Inc. et autres  
(T-966-97)

Pierre G. Côté  
Sophie Perreault

Pour l'intimée

PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER :

McMaster Meighen  
Avocats et procureurs  
Montréal (Québec)

Pour la requérante Ultramar Ltd.  
(T-961-97)

Langlois Gaudreau, s.e.n.c.  
Montréal (Québec)

Pour les requérantes Navi-Mont et autres  
(T-966-97)

Ogilvy Renault  
Avocats et procureurs  
Montréal (Québec)

Pour l'intimée