

T-1887-99

Canadian Pacific Railway Company (Plaintiff)

v.

The Owners and all Others Interested in the Ship “Sheena M”, the Owners and all Others Interested in the Ship “Rivtow 901”, Bayside Towing Ltd., Rivtow Marine Ltd., Eugene Beckstrom and William Frizell (Defendants)

INDEXED AS: CANADIAN PACIFIC RAILWAY CO. v. SHEENA M (THE) (T.D.)

Trial Division, Hargrave P.—Vancouver, January 28; March 7, 2000.

Maritime law — Practice — Barge, in tow of tug, striking CPR bridge — Motion to stay damages action so defendants might pursue limitation action under 1976 Convention without interruption — Consolidation of damages and limitation actions as alternative to stay rejected as actions incompatible — Mon-Oil Ltd. v. Canada two-part test (whether continuation of action would cause prejudice or injustice to defendants and whether would be unjust for plaintiff in liability action) appropriate where, as here, stay of Court’s own proceeding at issue — Stay granted.

Practice — Stay of proceedings — No res judicata based on order enjoining commencing or continuing proceedings before any court, other than Federal Court — Difference between enjoining and staying — Test for each different — Jurisdiction in Federal Court to stay proceedings under Federal Court Act, s. 50, and to enjoin proceedings under Canada Shipping Act, s. 581(1) — Mon-Oil Ltd. v. Canada two-part test (whether continuation of action would cause prejudice or injustice to defendants and whether would be unjust for plaintiff in liability action) appropriate where, as here, stay of Court’s own proceeding at issue — Stay granted.

In June 1999, the barge *Rivtow 901*, in tow of the tug *Sheena M*, struck the CPR bridge spanning the Fraser River at Mission, British Columbia, causing some \$5,000,000

T-1887-99

Canadien Pacifique Limitée (demanderesse)

c.

Les propriétaires et toutes les autres personnes ayant un droit sur le navire «Sheena M», les propriétaires et toutes les autres personnes ayant un droit sur le navire «Rivtow 901», Bayside Towing Ltd., Rivtow Marine Ltd., Eugene Beckstrom et William Frizell (défendeurs)

RÉPERTORIÉ: CANADIEN PACIFIQUE LTÉE c. SHEENA M (LE) (1^{re} INST.)

Section de première instance, protonotaire Hargrave—Vancouver, 28 janvier; 7 mars 2000.

Droit maritime — Pratique — Une barge remorquée par un remorqueur a heurté un pont de Canadien Pacifique — Requête en suspension de l’action en dommages-intérêts afin que les défendeurs puissent poursuivre sans interruption leur action en limitation de la responsabilité en vertu de la Convention de 1976 — Refus de réunir les actions en dommages-intérêts et en limitation de la responsabilité comme solution de rechange à la suspension de la procédure en raison de l’incompatibilité des actions — Le critère en deux volets énoncé dans Mon-Oil Ltd c. Canada (question de savoir si la poursuite de l’action causerait un préjudice ou une injustice envers les défendeurs et si la suspension serait injuste envers les demandeurs dans l’action en responsabilité) s’applique lorsque, comme en l’espèce, c’est la suspension de la procédure de la Cour même qui est en cause — Suspension accordée.

Pratique — Suspension d’instance — Il n’y a pas chose jugée du fait de l’ordonnance empêchant l’introduction ou la poursuite d’une procédure devant tout autre tribunal que la Cour fédérale — Différence entre le fait d’empêcher (enjoinder) et celui de suspendre (staying) — Critère différent pour chacun — Compétence de la Cour fédérale de suspendre la procédure en vertu de l’art. 50 de la Loi sur la Cour fédérale et d’empêcher une procédure en vertu de l’art. 581(1) de la Loi sur la marine marchande du Canada — Le critère en deux volets énoncé dans Mon-Oil Ltd. c. Canada (question de savoir si la poursuite de l’action causerait un préjudice ou une injustice envers les défendeurs et si la suspension serait injuste envers les demandeurs dans l’action en responsabilité) s’applique lorsque, comme en l’espèce, c’est la suspension de la procédure de la Cour même qui est en cause — Suspension accordée.

En juin 1999, la barge *Rivtow 901*, remorquée par le remorqueur *Sheena M*, a heurté le pont de Canadien Pacifique qui enjambe le fleuve Fraser, à Mission (Colombie-

damage. This resulted in the present damages action by CPR and a companion limitation of liability action by the owner, master and crew member of the *Sheena M*. This was a motion to stay the damages action so that the limitation action could be pursued without interruption. The Court also dealt with a motion by the CPR seeking consolidation of the actions as an alternative to a stay.

Held, the motion should be allowed, as between CPR and all of the defendants except Rivtow Marine Ltd. and the *Rivtow 901*. The CPR motion should be denied.

The consolidation of the limitation and the damages actions was rejected as an alternative to the stay. The actions are incompatible for consolidation because there are different issues, a conflicting burden of proof and different standards of conduct at issue; the limitation action should border on a summary procedure, while the liability action will almost inevitably prove a complex piece of litigation; the consolidation will save little in cost; and the *Sheena M* interests ought not to be delayed in having their relatively narrow position determined.

Under the *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976* (the 1976 Convention), it is for a claimant wishing to break limitation of liability to prove that a shipowner is not entitled to limit liability by proving that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly, with the knowledge that such loss would probably result. It is thus very difficult to deny a shipowner limitation of his liability. Why allow a complex trial on liability to proceed when there is a quicker, cheaper and likely resolution by way of a limitation action?

The argument that this Court was *functus* by reason of *res judicata* was rejected. The earlier order in the limitation action enjoined CPR and the other defendants from commencing or continuing proceedings before any other court, against the *Sheena M* interests. The injunction motion was brought under paragraph 581(1) of the *Canada Shipping Act*, while the present motion was for a stay under section 50 of the *Federal Court Act*. There is a difference between enjoining and staying. The tests for stays and injunctions embody very different concepts. There was no conflict or tension between paragraph 581(1) of the *Canada Shipping*

Britannique), et a causé des dommages de quelque 5 000 000 \$. Cet incident a donné lieu à la présente action en dommages-intérêts intentée par Canadien Pacifique et à l'action connexe en limitation de la responsabilité intentée par le propriétaire, le capitaine et l'équipage du *Sheena M*. La requête visait à obtenir la suspension de l'action en dommages-intérêts afin que l'action en limitation de la responsabilité puisse être poursuivie sans interruption. La Cour a aussi tranché une requête présentée par Canadien Pacifique demandant à la Cour de réunir les actions plutôt que de suspendre la procédure.

Jugement: la requête est accueillie entre Canadien Pacifique et tous les défendeurs sauf Rivtow Marine Ltd. et le navire *Rivtow 901*. La requête de Canadien Pacifique est rejetée.

La réunion des actions en limitation de la responsabilité et en dommages-intérêts a été rejetée comme réparation subsidiaire à la suspension. Les actions sont incompatibles et ne peuvent être réunies parce que les questions à trancher sont différentes, qu'il y a un conflit sur le plan du fardeau de la preuve et que des normes de conduite différentes s'appliquent; l'action en limitation de la responsabilité doit presque équivaloir à une procédure sommaire, alors que l'action en responsabilité s'avérera presque inévitablement complexe; la réunion n'entraînera pas une grande économie d'argent; enfin, les parties rattachées au *Sheena M* ne devraient pas être empêchées de faire trancher sans retard leurs prétentions de portée relativement limitée.

Selon la *Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes* (la Convention de 1976), c'est au créancier qui veut écarter la limitation de la responsabilité de prouver qu'un propriétaire de navire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité, en établissant que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Il est donc très difficile d'écarter la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire. Est-il sensé de permettre la tenue d'un procès complexe sur la question de la responsabilité alors que cette question peut être tranchée plus rapidement, à moindre coût et de façon adéquate au moyen d'une action en limitation de la responsabilité?

L'argument portant que la Cour était dessaisie de l'affaire par application du principe de la chose jugée a été rejeté. L'ordonnance rendue plus tôt dans l'action en limitation de la responsabilité empêchait Canadien Pacifique et les autres défendeurs de commencer ou de continuer une procédure devant tout autre tribunal que la Cour contre les parties rattachées au *Sheena M*. La requête visant à empêcher toute procédure s'appuyait sur le paragraphe 581(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, alors que la requête en suspension a été présentée en vertu de l'article 50 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Il existe une différence entre le fait

Act and subsection 50(1) of the *Federal Court Act*. The Federal Court retains the section 50 jurisdiction to govern its own stay procedure and in addition may enjoin proceedings in other courts under the *Canada Shipping Act*.

The onus of convincing a court that there ought to be a stay is a heavy one and is on the party seeking the stay. The test for a stay under section 50 of the *Federal Court Act* is that set out in *Mon-Oil Ltd. v. Canada* (1989), 26 C.P.R. (3d) 379 (F.C.T.D.). The two-part *Mon-Oil* test is appropriate where a stay of the Court's own proceeding is at issue, while the three-part *RJR—MacDonald* test is appropriate where the stay is that of proceedings before some other tribunal or an order of the Court pending an appeal. In the present instance the stay of the liability action is thus governed by whether a continuation of the action would cause prejudice or injustice, and not merely inconvenience or additional expense, to the *Sheena M* interests, as defendants and whether a stay would be unjust to CPR, as plaintiff, in the liability action. In this case, a stay would be appropriate under either test.

Application of the *Mon-Oil* stay test. To force the liability action to trial, which will be lengthy and may well be needless, no matter what the outcome of the limitation action, would be prejudicial to the *Sheena M* interests for it would, in effect, shut down the operation of the *Sheena M*. This would result in irreparable harm and would certainly result in prejudice. It would also be an injustice if the limitation liability procedure under the 1976 Convention were not allowed to unfold as intended. On the other hand there would be little if any prejudice to CPR. Second, if CPR does succeed on the limitation action, with its high onus akin to that of gross negligence, establishing that degree of negligence may well do away with any practical need for a liability trial, leaving only damages at issue. Third, CPR has been given full discovery of documents and has been offered full examination for discovery, with the added concession that discovery from the limitation action may be used in any liability action trial. Fourth, a stay of the liability action does not prevent CPR from continuing its investigations or compromise its ability to retain experts. Finally CPR, experienced as it is in similar matters, can scarcely say that the invocation of the 1976 Convention, a limitation action and a stay of liability proceedings are a surprise and thus prejudicial.

d'empêcher (*enjoining*) une procédure et celui de suspendre (*staying*) la procédure. Les critères à appliquer pour suspendre et pour empêcher une procédure correspondent à des concepts très différents. Il n'existe ni conflit ni tension entre le paragraphe 581(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et le paragraphe 50(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*. La Cour fédérale conserve sa compétence en vertu de l'article 50 de gérer sa propre procédure de suspension; elle peut, de plus, empêcher une procédure devant un autre tribunal en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Le fardeau de convaincre un tribunal qu'une procédure doit être suspendue est très lourd et il incombe à la partie qui demande la suspension. Le critère applicable à une suspension en vertu de l'article 50 de la *Loi sur la Cour fédérale* est celui énoncé dans *Mon-Oil Ltd. c. Canada* (1989), 26 C.P.R. (3d) 379 (C.F. 1^{re} inst.). Le critère en deux volets énoncé dans *Mon-Oil* s'applique à la suspension de la procédure de la Cour même, alors que le critère en trois volets énoncé dans *RJR—MacDonald* s'applique à la suspension de la procédure d'un autre tribunal et à la suspension de l'exécution d'une ordonnance de la Cour en attendant l'issue d'un appel. En l'espèce, la suspension de l'action en responsabilité dépend donc de la question de savoir si la poursuite de l'action causerait un préjudice ou une injustice, et non de simples inconvénients et des frais supplémentaires, aux parties rattachées au *Sheena M*, en leur qualité de défendeurs, et de celle de savoir si une suspension serait injuste pour Canadien Pacifique, en sa qualité de demanderesse dans l'action en responsabilité. En l'espèce, une suspension serait appropriée que l'on applique l'un ou l'autre critère.

Application du critère relatif à la suspension énoncé dans *Mon-Oil*. Si l'action en responsabilité doit se poursuivre jusqu'à la tenue d'une instruction, qui sera longue et pourrait bien s'avérer inutile, peu importe l'issue de l'action en limitation de la responsabilité, les parties rattachées au *Sheena M* subiront un préjudice, car l'exploitation du *Sheena M* sera interrompue. Cette interruption causerait un préjudice irréparable correspondant certainement à ce qu'on appelle en anglais un «*prejudice*». Ce serait aussi une injustice si la procédure de limitation de la responsabilité prévue par la Convention de 1976 ne pouvait mener à ses fins. En revanche, Canadien Pacifique ne subirait qu'un préjudice minime, si tant est qu'elle en subisse un. Deuxièmement, si Canadien Pacifique a gain de cause dans l'action en limitation de la responsabilité, compte tenu du lourd fardeau dont elle doit s'acquitter et qui s'apparente à la faute lourde, la preuve d'une telle faute peut très bien écarter, en pratique, la nécessité d'une instruction sur la question de la responsabilité, le montant des dommages-intérêts demeurant la seule question en litige. Troisièmement, Canadien Pacifique a obtenu l'entière communication des documents et la possibilité de procéder à un interrogatoire préalable complet, en plus de bénéficier d'une concession, soit d'être autorisée à utiliser l'enquête préalable tenue dans l'action en limitation de la responsabilité aux fins de

As no stay was sought as between CPR and Rivtow, the stay shall not extend to them. However, if the entitlement of the Bayside interests to limitation of liability is left intact, there would be no realistic possibility of CPR breaking Rivtow's limitation of liability.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

Canada Shipping Act, R.S.C. 1952, c. 29, s. 663A (as enacted by S.C. 1964-65, c. 39, s. 37).

Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 648(1) (as am. by R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 65).

Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9, ss. 576(1)(b), 581 (as am. by S.C. 1998, c. 6, s. 2).

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by the Protocol of 1996, to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, being Schedule VI of the *Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9 (as enacted by S.C. 1998, c. 6, s. 26), Arts. 1, 4, 13.

Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, s. 50(1)(a),(b).

International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, Brussels, 10 October 1957.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Mon-Oil Ltd. v. Canada (1986), 26 C.P.R. (3d) 379; 27 F.T.R. 50 (F.C.T.D.); *Carl Zeiss Stiftung v. Rayner & Keeler Ltd. (No. 2)*, [1967] 1 A.C. 854 (H.L.); *Angle v. M.N.R.*, [1975] 2 S.C.R. 248; (1974), 47 D.L.R. (3d) 544; 74 DTC 6278; 2 N.R. 397; *Poitras v. Sawridge Band*, [1999] F.C.J. No. 375 (T.D.) (QL).

DISTINGUISHED:

Manitoba (Attorney General) v. Metropolitan Stores Ltd., [1987] 1 S.C.R. 110; (1987), 38 D.L.R. (4th) 321;

l'instruction de toute action en responsabilité. Quatrièmement, la suspension de l'action en responsabilité n'empêche pas Canadien Pacifique de poursuivre ses enquêtes ni ne compromet sa capacité de faire appel à des experts. Enfin, Canadien Pacifique, compte tenu de son expérience relativement à des affaires semblables, peut difficilement dire que le recours à la Convention de 1976, l'action en limitation et la suspension de l'action en responsabilité la prennent au dépourvu et lui sont de ce fait préjudiciables.

Comme aucune suspension de la procédure entre Canadien Pacifique et Rivtow n'est demandée, la suspension ne s'étendra pas à ces parties. Toutefois, si le droit à la limitation de la responsabilité des parties rattachées à Bayside demeure intact, il serait irréaliste de croire que Canadien Pacifique peut vaincre le droit de Rivtow à la limitation de sa responsabilité.

LOIS ET RÈGLEMENTS

Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, étant l'annexe VI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985), ch. S-9 (édicte par L.C. 1998, ch. 6, art. 26), art. 1, 4, 13.

Convention internationale relative à la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires Océaniques, Bruxelles, 10 octobre 1957.

Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 50(1)a,b).

Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), ch. S-9, art. 576(1)(b), 581 (mod. par L.C. 1998, ch. 6, art. 2).

Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1952, ch. 29, art. 663A (édicte par S.C. 1964-65, ch. 39, art. 37).

Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, ch. S-9, art. 648(1) (mod. par S.R.C. 1970 (2^e suppl.), ch. 10, art. 65).

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

Mon-Oil Ltd. c. Canada (1986), 26 C.P.R. (3d) 379; 27 F.T.R. 50 (C.F. 1^{re} inst.); *Carl Zeiss Stiftung v. Rayner & Keeler Ltd. (No. 2)*, [1967] 1 A.C. 854 (H.L.); *Angle c. M.R.N.*, [1975] 2 R.C.S. 248; (1974), 47 D.L.R. (3d) 544; 74 DTC 6278; 2 N.R. 397; *Poitras c. Bande de Sawridge*, [1999] A.C.F. n^o 375 (1^{re} inst.) (QL).

DISTINCTION FAITE D'AVEC:

Manitoba (Procureur général) c. Metropolitan Stores Ltd., [1987] 1 R.C.S. 110; (1987), 38 D.L.R. (4th) 321;

[1987] 3 W.W.R. 1; 46 Man. R. (2d) 241; 25 Admin. L.R. 20; 87 CLLC 14,015; 18 C.P.C. (2d) 273; 73 N.R. 341; *Friends of the West Country Association v. Canada (Minister of Fisheries and Oceans) et al.* (1998), 234 N.R. 96 (F.C.A.); *Circuit World Corp. v. Lesperance* (1997), 33 O.R. (3d) 674; 100 O.A.C. 221 (C.A.); *Canning (John E.) Ltd. v. Tripap Inc.* (1999), 167 F.T.R. 93 (F.C.T.D.).

CONSIDERED:

RJR—MacDonald Inc. v. Canada (Attorney General), [1994] 1 S.C.R. 311; (1994), 111 D.L.R. (4th) 385; 164 N.R. 1; *Stein et al. v. "Kathy K" et al. (The Ship)*, [1976] 2 S.C.R. 802; (1975), 62 D.L.R. (3d) 1; 6 N.R. 359; *Nisshin Kisen Kaisha Ltd. v. Canadian National Railway Co.*, [1982] 1 F.C. 530; (1981), 122 D.L.R. (3d) 599; 36 N.R. 181 (C.A.); *varg Nisshin Kisen Kaisha Ltd. v. Canadian National Railway Co.*, [1981] 1 F.C. 293; (1980), 11 D.L.R. (3d) 360 (T.D.); *AIC Ltd. v. Infinity Investment Counsel Ltd.* (1998), 82 C.P.R. (3d) 508; 161 F.T.R. 199 (F.C.T.D.); *Varnam v. Canada (Minister of National Health and Welfare) et al.* (1987), 12 F.T.R. 34 (F.C.T.D.).

REFERRED TO:

Bayside Towing Ltd. v. Canadian Pacific Railway, [2000] 3 F.C. 127 (T.D.); *Breydon Merchant, The*, [1992] 1 Lloyd's Rep. 373 (Q.B. (Com. Ct.)); *Valley Towing Ltd. v. Celtic Shipyards (1988) Ltd.*, [1995] 3 F.C. 527 (T.D.); *American Cyanamid Co. v. Ethicon Ltd.*, [1975] A.C. 396 (H.L.); *Fruit of the Loom Inc. v. Chateau Lingerie Mfg. Co. Ltd.* (1984), 79 C.P.R. (2d) 274 (F.C.T.D.); *Compulife Software Inc. v. Compuoffice Software Inc.* (1997), 77 C.P.R. (3d) 451 (F.C.T.D.); *Discreet Logic Inc. v. Canada (Registrar of Copyrights)* (1993), 51 C.P.R. (3d) 191 (F.C.T.D.); *Plibrico (Canada) Ltd. v. Combustion Engineering Canada Inc.* (1990), 30 C.P.R. (3d) 312; 32 F.T.R. 30 (F.C.T.D.).

AUTHORS CITED

Black's Law Dictionary, revised 4th ed. St. Paul, Minn.: West Publishing Co., 1968.
 Davison, Richard and Anthony Snelson. *The Law of Triage*. London: Lloyd's of London Press, 1990.
 Griggs, Patrick and Richard Williams. *Limitation of Liability for Maritime Claims*. London: Lloyd's of London Press, 1998.
Halsbury's Laws of England, 4th ed., Vol. 37. London: Butterworths, 1982.
New Shorter Oxford English on Historical Principles. Oxford: Clarendon Press, 1993, «enjoin».
Osborn's Concise Law Dictionary, 5th ed. London: Sweet & Maxwell.

[1987] 3 W.W.R. 1; 46 Man. R. (2d) 241; 25 Admin. L.R. 20; 87 CLLC 14,015; 18 C.P.C. (2d) 273; 73 N.R. 341; *Friends of the West Country Association c. Canada (Ministre des Pêches et Océans) et autre* (1998), 234 N.R. 96 (C.A.F.); *Circuit World Corp. v. Lesperance* (1997), 33 O.R. (3d) 674; 100 O.A.C. 221 (C.A.); *Canning (John E.) Ltd. c. Tripap Inc.* (1999), 167 F.T.R. 93 (C.F. 1^{re} inst.).

DÉCISIONS EXAMINÉES:

RJR—MacDonald Inc. c. Canada (Procureur général), [1994] 1 R.C.S. 311; (1994), 111 D.L.R. (4th) 385; 164 N.R. 1; *Stein et autres c. «Kathy K» et autres (Le navire)*, [1976] 2 R.C.S. 802; (1975), 62 D.L.R. (3d) 1; 6 N.R. 359; *Nisshin Kisen Kaisha Ltd. c. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, [1982] 1 C.F. 530; (1981), 122 D.L.R. (3d) 599; 36 N.R. 181 (C.A.); *mod. Nisshin Kisen Kaisha Ltd. c. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, [1981] 1 C.F. 293; (1980), 11 D.L.R. (3d) 360 (1^{re} inst.); *AIC Ltd. c. Infinity Investment Counsel Ltd.* (1998), 82 C.P.R. (3d) 508; 161 F.T.R. 199 (C.F. 1^{re} inst.); *Varnam c. Canada (Ministre de la Santé nationale et du Bien-être social) et autres* (1987), 12 F.T.R. 34 (C.F. 1^{re} inst.).

DÉCISIONS CITÉES:

Bayside Towing Ltd. c. Chemins de fer canadien du Pacifique, [2000] 3 C.F. 127 (1^{re} inst.); *Breydon Merchant, The*, [1992] 1 Lloyd's Rep. 373 (Q.B. (Com. Ct.)); *Valley Towing Ltd. c. Celtic Shipyards (1988) Ltd.*, [1995] 3 C.F. 527 (1^{re} inst.); *American Cyanamid Co. v. Ethicon Ltd.*, [1975] A.C. 396 (H.L.); *Fruit of the Loom Inc. c. Chateau Lingerie Mfg. Co. Ltd.* (1984), 79 C.P.R. (2d) 274 (C.F. 1^{re} inst.); *Compulife Software Inc. c. Compuoffice Software Inc.* (1997), 77 C.P.R. (3d) 451 (C.F. 1^{re} inst.); *Discreet Logic Inc. c. Canada (Registraire des droits d'auteur)* (1993), 51 C.P.R. (3d) 191 (C.F. 1^{re} inst.); *Plibrico (Canada) Ltd. c. Combustion Engineering Canada Inc.* (1990), 30 C.P.R. (3d) 312; 32 F.T.R. 30 (C.F. 1^{re} inst.).

DOCTRINE

Black's Law Dictionary, revised 4th ed. St. Paul, Minn.: West Publishing Co., 1968.
 Davison, Richard et Anthony Snelson. *The Law of Triage*. London: Lloyd's of London Press, 1990.
 Griggs, Patrick and Richard Williams. *Limitation of Liability for Maritime Claims*. London: Lloyd's of London Press, 1998.
Halsbury's Laws of England, 4th ed., Vol. 37. London: Butterworths, 1982.
New Shorter Oxford English on Historical Principles. Oxford: Clarendon Press, 1993, «enjoin».
Osborn's Concise Law Dictionary, 5th ed. London: Sweet & Maxwell.

MOTION for a stay of a damages action arising out of an accident in which a barge, in tow of a tug, struck a CPR bridge, to allow the defendants in that action to pursue a limitation of liability action without interruption. Motion allowed, as between CPR and all of the defendants except Rivtow Marine Ltd. and the *Rivtow 901*. MOTION by CPR for consolidation of damages, limitation actions. Motion denied.

APPEARANCES:

William M. Everett, Q.C. for plaintiff.
David F. McEwen for defendants, *Sheena M* interests and Bayside Towing Ltd.
Doug G. Morrison for defendants, *Rivtow 901* interests and Rivtow Marine Ltd.

SOLICITORS OF RECORD:

Lawson Lundell Lawson & McIntosh, Vancouver, for plaintiff.
McEwen, Schmitt & Co., Vancouver, for defendants, *Sheena M* interests and Bayside Towing Ltd.
Bull, Housser & Tupper, Vancouver, for defendants, *Rivtow 901* interests and Rivtow Marine Ltd.

The following are the reasons for order rendered in English by

[1] HARGRAVE P.: This action, which I will call the damages action, being a claim for damages by the Canadian Pacific Railway Company (CPR), arises out of some \$5,000,000 damage done to the CPR bridge spanning the Fraser River at Mission, British Columbia, when the barge *Rivtow 901*, in tow of the tug *Sheena M*, struck the bridge on 2 June 1999. The defendants in the damages action include the owner, master and crew member of the *Sheena M*. There is also a prior companion action, *Bayside Towing Ltd. v. Canadian Pacific Railway*, [2000] 3 F.C. 127 (T.D.) (the limitation action), in which the plaintiffs, the same owner, master and crew member of the

REQUÊTE en suspension de la procédure dans une action en dommages-intérêts découlant d'un accident lors duquel une barge, remorquée par un remorqueur, a heurté un pont de Canadien Pacifique, afin de permettre aux défendeurs dans l'action de poursuivre sans interruption une action en limitation de la responsabilité. Requête accueillie entre Canadien Pacifique et tous les défendeurs à l'exception de Rivtow Marine Ltd. et du *Rivtow 901*. REQUÊTE en réunion des actions en dommages-intérêts et en limitation de la responsabilité présentée par Canadien Pacifique. Requête rejetée.

ONT COMPARU:

William M. Everett, c.r. pour la demanderesse.
David F. McEwen pour les défendeurs, les parties rattachées au *Sheena M* et Bayside Towing Ltd.
Doug G. Morrison pour les défendeurs, les parties rattachées au *Rivtow 901* et Rivtow Marine Ltd.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

Lawson Lundell Lawson & McIntosh, Vancouver, pour la demanderesse.
McEwen, Schmitt & Co., Vancouver, pour les défendeurs, les parties rattachées au *Sheena M* et Bayside Towing Ltd.
Bull, Housser & Tupper, Vancouver, pour les défendeurs, les parties rattachées au *Rivtow 901* et Rivtow Marine Ltd.

Ce qui suit est la version française des motifs de l'ordonnance rendus par

[1] LE PROTONOTAIRE HARGRAVE: Canadien Pacifique Limitée (Canadien Pacifique) a intenté la présente action, que j'appellerai l'action en dommages-intérêts, en vue d'être indemnisée pour les dommages de quelque 5 000 000 \$ causés à son pont qui enjambe le fleuve Fraser, à Mission (Colombie-Britannique), lorsque la barge *Rivtow 901*, remorquée par le remorqueur *Sheena M*, a heurté le pont le 2 juin 1999. Les défendeurs dans l'action en dommages-intérêts sont notamment le propriétaire, le capitaine et l'équipage du *Sheena M* (les parties rattachées au *Sheena M*). Ces personnes sont les parties demanderesse dans une action connexe intentée antérieurement, *Bayside*

Sheena M, to whom I shall refer as the “*Sheena M* interests”, seek limitation of liability under the *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976* [as amended by the Protocol of 1996 to amend the *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976*, being Schedule VI of the *Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9* (as enacted by S.C. 1998, c. 6, s. 26)] (the 1976 Convention).

[2] The *Sheena M* interests, in the damages action, now seek a stay *vis-à-vis* the CPR so they may pursue the limitation action without interruption. While these reasons deal with the stay, which I have granted, the reasons also touch upon a motion brought by the CPR, on the same day, seeking a consolidation of the limitation action and the damages action as an alternative to the stay.

[3] I have thoroughly considered the aspects of the consolidation motion urged by counsel for the CPR and by counsel for Rivtow Marine Ltd., but have rejected consolidation for many reasons. These reasons include that the limitation and the liability actions are incompatible for consolidation because there are different issues, a conflicting burden of proof and different standards of conduct at issue; that the limitation action should border on a summary procedure, particularly here where the *Sheena M* interests do not want discovery, but in contrast, the liability action will almost inevitably prove a complex piece of litigation; that consolidation will save little in cost and indeed could result in substantial extra cost; and that the *Sheena M* interests, as plaintiffs in the limitation action, are substantially ahead of the CPR, as plaintiffs in the liability action: the *Sheena M* interests ought not to be delayed in having their relatively narrow position determined. I thus rejected the consolidation motion.

Towing Ltd. c. Canadien Pacifique, [2000] 3 C.F. 127 (1^{re} inst.) (l’action en limitation de la responsabilité), dans le but de limiter leur responsabilité en vertu de la *Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes* [telle que modifiée par le Protocole de 1996 modifiant la *Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes*, étant l’annexe VI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985), ch. S-9 (édicte par L.C. 1998, ch. 6, art. 26) (la Convention de 1976)].

[2] Les parties rattachées au *Sheena M* demandent maintenant, contre Canadien Pacifique, la suspension de la procédure dans l’action en dommages-intérêts afin de pouvoir poursuivre l’action en limitation de la responsabilité sans interruption. Bien que les présents motifs concernent la demande de suspension, que j’ai accueillie, ils visent aussi la requête présentée par Canadien Pacifique, le même jour, demandant à la Cour de réunir l’action en limitation de la responsabilité et l’action en dommages-intérêts plutôt que de suspendre la procédure.

[3] J’ai examiné attentivement les aspects de la requête en réunion des actions soulevés par les avocats de Canadien Pacifique et de Rivtow Marine Ltd., mais j’ai refusé de réunir les actions, pour plusieurs motifs. Notamment, l’action en limitation de responsabilité et l’action visant à établir la responsabilité sont incompatibles et ne peuvent être réunies parce que les questions à trancher sont différentes, qu’il y a conflit sur le plan du fardeau de la preuve et que des normes de conduite différentes s’appliquent; l’action en limitation de la responsabilité doit presque équivaloir à une procédure sommaire, d’autant plus que les parties rattachées au *Sheena M* renoncent à l’enquête préalable, alors que l’action en responsabilité s’avèrera presque inévitablement complexe; la réunion n’entraînera pas une grande économie d’argent et risque en fait d’engendrer des frais additionnels importants; enfin, les parties rattachées au *Sheena M*, en qualité de demandeurs dans l’action en limitation de la responsabilité, sont plus avancées que Canadien Pacifique, en qualité de demanderesse dans l’action en responsabilité: les parties rattachées au *Sheena M* ne devraient pas être empêchées de faire trancher sans retard leurs

CONSIDERATION

Limitation of Liability: Past

[4] By way of background it is useful to begin by touching upon limitation of liability as it stood, under the 1957 Limitation of Liability Convention [*International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships*, Brussels, 10 October 1957], as interpreted by Canada and as enacted in the *Canada Shipping Act* [R.S.C. 1952, c. 29, s. 663A (as enacted by S.C. 1964-65, c. 39, s. 37)], before Canada adopted the 1976 Convention. Under the 1957 Limitation regime a wrong-doing shipowner, wishing to limit liability, had the exceedingly heavy onus of establishing not only an absence of fault, but that he or she was not privy to the fault causing the accident: *Stein et al. v. "Kathy K" et al. (The Ship)*, [1976] 2 S.C.R. 802, at page 819. While a shipowner usually failed to satisfy the onus, there was a great incentive to attempt to establish limitation of liability, for the limitation fund, for vessels of less than 300 tons, was only about \$40,000. Limitation was usually pleaded by way of counterclaim, but sometimes by way of a separate limitation action. However, to obtain a stay of an action for damages, in order to obtain a separate free-standing decree of limitation under the 1957 Limitation regime and *Canada Shipping Act*, a decree good against all claimants, the shipowner had to admit liability: *Nisshin Kisen Kaisha Ltd. v. Canadian National Railway Co.*, [1982] 1 F.C. 530 (C.A.) [hereinafter *Japan Erica*].

[5] In *Japan Erica* the shipowner sought to stay a number of liability proceedings on the basis of a very

prétentions de portée relativement limitée. J'ai donc rejeté la requête en réunion des actions.

ANALYSE

La limitation de la responsabilité: l'ancien régime

[4] Pour bien établir le contexte, il me paraît utile d'examiner d'abord quel était l'état du droit en matière de limitation de la responsabilité en vertu de la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité [*Convention internationale relative à la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires Océaniques*, Bruxelles, 10 octobre 1957], telle qu'interprétée par le Canada et telle qu'édictee dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* [S.R.C. 1952, ch. 29, art. 663A (édicte par S.C. 1964-65, ch. 39, art. 37)] avant que le Canada adopte la Convention de 1976. En vertu du régime de limitation de la responsabilité de 1957, le propriétaire de navire responsable qui souhaitait limiter sa responsabilité avait le fardeau excessif d'établir non seulement qu'il n'avait pas commis de faute, mais aussi qu'il n'était pas complice de la faute à l'origine de l'accident: *Stein et autres c. «Kathy K» et autres (Le navire)*, [1976] 2 R.C.S. 802, à la page 819. Les propriétaires de navire ne réussissaient habituellement pas à s'acquitter de ce fardeau, mais ils étaient fortement incités à tenter de limiter leur responsabilité, car le fonds de limitation, pour les navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux ne s'élevait qu'à environ 40 000 \$. La limitation était habituellement invoquée par voie de demande reconventionnelle, mais parfois au moyen d'une action distincte en limitation de la responsabilité. Toutefois, pour obtenir la suspension d'une action en dommages-intérêts, de façon à obtenir séparément, en vertu du régime de limitation de la responsabilité de 1957 et de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, une ordonnance de limitation indépendante opposable à tous les créanciers, le propriétaire de navire devait reconnaître sa responsabilité: *Nisshin Kisen Kaisha Ltd. c. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, [1982] 1 C.F. 530 (C.A.) [ci-après appelée *Japan Erica*].

[5] Dans l'affaire *Japan Erica*, le propriétaire de navire demandait la suspension de plusieurs recours en

limited and narrow admission of liability. The Trial Judge [[1981] 1 F.C. 293] allowed a stay, however that order was varied by the Court of Appeal, which allowed one of the liability actions to go ahead. In effect, Mr. Justice Thurlow upheld the then usual practice of refusing a stay where liability had not been admitted. It is fair to say that this usual practice was based on the fact that limitation actions were, under the 1957 Limitation regime, usually complex and protracted and often resulted in complex appeals. Therefore, to stay the liability aspect might well result in substantial delay and thus prejudice a plaintiff claiming damages, a point touched upon by Mr. Justice Thurlow in *Japan Erica*, at page 534. I now turn to a brief overview of the present limitation of liability regime in Canada.

Limitation of Liability: Present

[6] In 1998 Canada enacted a new limitation of liability regime [S.C. 1998, c. 6], by adopting the 1976 Convention and a Protocol of 1996, with some Canadian variations, for example that variation allowed under Article 15, paragraph 2(b) whereby a state that is party to the 1976 Convention may set its own limits for ships under 300 tons. Here I will note that the 33.5 foot *Sheena M* is of 9.9 tons gross, according to the Shipping Registry, however I recognize that the tonnage under the 1976 Convention may differ slightly by reason of different measurement criteria.

[7] Under the 1976 Convention it is for a claimant who wishes to break limitation of liability to prove that a shipowner is not entitled to limit liability with the standard of proof being that set out in Article 4 of the Convention:

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or

responsabilité en s'appuyant sur une reconnaissance de responsabilité très limitée et de portée très restreinte. Le juge du procès [[1981] 1 C.F. 293] a accordé une suspension. Cette ordonnance a cependant été modifiée par la Cour d'appel, qui a permis la poursuite de l'une des actions en responsabilité. En effet, le juge Thurlow a confirmé la pratique alors courante qui consistait à refuser une suspension en l'absence d'une reconnaissance de responsabilité. Il est juste d'affirmer que cette pratique courante se fondait sur le fait que, selon le régime de limitation de la responsabilité de 1957, les actions en responsabilité étaient habituellement longues et complexes et elles donnaient souvent lieu à des appels complexes. Par conséquent, la suspension de l'examen de la question de la responsabilité risquait fort d'entraîner un retard important et de causer de ce fait un préjudice au demandeur qui réclamait des dommages-intérêts; le juge en chef Thurlow traite de ce point dans l'arrêt *Japan Erica*, à la page 534. Je donnerai maintenant un bref aperçu du régime de limitation de la responsabilité actuellement en vigueur au Canada.

La limitation de la responsabilité: le régime actuel

[6] En 1998, le Canada a édicté un nouveau régime de limitation de la responsabilité [L.C. 1998, ch. 6], en adoptant la Convention de 1976 et un protocole de 1996, avec certaines modifications applicables au Canada, par exemple, celle permise par l'article 15, paragraphe 2, alinéa b) selon lequel un État partie à la Convention de 1976 peut fixer ses propres limites pour les navires d'une jauge de moins de 300 tonneaux. Je constate que le *Sheena M*, qui mesure 33,5 pieds de long, a une jauge brute de 9,9 tonneaux, selon le registre des navires, mais je reconnais que la jauge peut être légèrement différente en vertu de la Convention de 1976 en raison de différences dans les critères de mesure.

[7] Sous le régime de la Convention de 1976, c'est au créancier qui veut écarter la limitation de la responsabilité de prouver qu'un propriétaire de navire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité, selon la norme de preuve fixée par l'article 4 de la Convention:

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son

omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly, with the knowledge that such loss would probably result.

The conventional wisdom is that it is very much more difficult to break limitation under the 1976 Convention. Indeed, Mr. Justice Sheen remarked in *Breydon Merchant, The*, [1992] 1 Lloyd's Rep. 373 (Q.B. (Com. Ct.)), at page 376, that the right to limit liability under the 1976 Convention is "almost indisputable". See also *Valley Towing Ltd. v. Celtic Shipyards (1988) Ltd.*, [1995] 3 F.C. 527 (T.D.), at page 541.

[8] A part of the reasoning behind the 1976 Convention is neatly set out in Griggs and Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Lloyd's of London Press, 1998, at page 3, which begins by the authors referring to the 1957 Limitation Convention:

It was recognized that the previous system of limitation had given rise to too much litigation and there was a desire that this should be avoided in future. There was agreement that a balance needed to be struck between the desire to ensure on the one hand that a successful claimant should be suitably compensated for any loss or injury which he had suffered and the need on the other hand to allow shipowners, for public policy reasons, to limit their liability to an amount which was readily insurable at a reasonable premium.

The solution which was finally adopted to resolve the competing requirements of claimant and defendant was (a) the establishment of a limitation fund which was as high as a shipowner could cover by insurance at a reasonable cost, and (b) the creation of a virtually unbreakable right to limit liability.

The text of the 1976 Convention finally adopted by the Conference therefore represents a compromise. In exchange for the establishment of a much higher limitation fund claimants would have to accept the extremely limited opportunities to break the right to limit liability. Under the 1976 Convention the right to limit liability is lost only when the claimant can prove wilful intent or recklessness on the part of the person seeking to limit (Article 4).

This desire of the delegates to the 1976 Convention to avoid excess litigation is laudable: hopefully that will

fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Selon les idées reçues, il est beaucoup plus difficile d'écarter la limitation de la responsabilité sous le régime de la Convention de 1976. En effet, le juge Sheen a souligné, dans *Breydon Merchant, The*, [1992] 1 Lloyd's Rep. 373 (Q.B. (Com. Ct.)), à la page 376, que le droit à la limitation de la responsabilité en vertu de la Convention de 1976 est «presque incontestable». Voir aussi *Valley Towing Ltd. c. Celtic Shipyards (1988) Ltd.*, [1995] 3 C.F. 527 (1^{re} inst.), à la page 541.

[8] Une partie du raisonnement qui sous-tend la Convention de 1976 est clairement exposée dans Griggs and Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Lloyd's of London Press, 1998, à la page 3, où les auteurs commencent en mentionnant la Convention de 1957:

[TRADUCTION] On a reconnu que le régime antérieur de limitation avait donné lieu à de trop nombreux litiges, ce que l'on voulait éviter à l'avenir. On s'entendait pour dire qu'il fallait établir un équilibre entre, d'une part, le désir de veiller à ce qu'un créancier qui a gain de cause soit indemnisé convenablement pour les pertes et préjudices qu'il a subis et, d'autre part, la nécessité de permettre aux propriétaires de navires, pour des motifs d'ordre public, de limiter leur responsabilité à un montant qui puisse être couvert sans problème par une assurance, moyennant une prime raisonnable.

La solution retenue, en bout de ligne, pour concilier les exigences du créancier et du défendeur consiste à a) établir un fonds de limitation correspondant au montant maximal de l'assurance que le propriétaire d'un navire peut obtenir à un coût raisonnable et à b) créer un droit à la limitation de la responsabilité pratiquement impossible à écarter.

Le texte de la Convention de 1976 arrêté par la Conférence constitue donc un compromis. En échange de l'établissement d'un fonds de limitation beaucoup plus élevé, les créanciers devraient accepter que la possibilité d'écarter le droit à la limitation de la responsabilité soit extrêmement limitée. Sous le régime de la Convention de 1976, la perte du droit à la limitation de la responsabilité ne survient que si le créancier peut prouver la faute intentionnelle ou la témérité de la personne qui veut limiter sa responsabilité (Article 4).

Cette volonté des délégués à la Convention de 1976 d'éviter un excès de litiges est louable: on peut espérer

prove to be the case once the Convention has been appropriately tested in the courts. Davison and Snelson, *The Law of Towage*, Lloyd's of London Press, 1990, make a similar comment in considering Article 4 of the 1976 Convention, at page 84:

This formula will make it very much harder for claimants to oppose limitation. Not only is it unlikely (indeed, almost inconceivable) that a shipowner would be guilty of the requisite intent or degree of recklessness but the burden of proving as much is now on the claimant. This a reversal of the former position.

[9] The view that limitation under the 1976 Convention is, while not an absolute, very difficult to deny a shipowner, plays a part in this decision to stay the liability action. One must question the sense of allowing a complex trial on liability to proceed when there is a quicker, cheaper and likely resolution by way of a limitation action. Here I would note that the plaintiffs, in the limitation action, the *Sheena M* interests, have produced documents, offered examination for discovery and have indicated not only do they not require examination for discovery in return, but also that they wish to proceed by summary judgment procedure. In contrast, the CPR, in its liability action, commenced not long after the limitation action, have not made nearly as much progress.

[10] Returning to the overview of the 1976 Convention, the limitation fund has been increased more than tenfold, to \$500,000, for property damage caused by a vessel of less than 300 tons.

[11] Counsel for the *Sheena M* interests makes the point that if a Trial Division judge were to make a finding of fact that the accident was intentionally caused, or caused recklessly with knowledge that the

que ce résultat sera atteint lorsque la Convention aura été avantageusement mise à l'épreuve devant les tribunaux. Dans l'ouvrage de Davison et Snelson, *The Law of Towage*, Lloyd's of London Press, 1990, on trouve une remarque semblable concernant l'article 4 de la Convention de 1976, à la page 84:

[TRADUCTION] Cette formule rendra la tâche des créanciers qui veulent s'opposer à la limitation beaucoup plus difficile. Non seulement il est improbable (en fait, presque inconcevable) qu'un propriétaire de navire soit coupable d'avoir eu l'intention ou fait preuve de la témérité requises, mais encore le fardeau de le prouver incombe maintenant au créancier. Il s'agit d'un renversement complet de la situation qui existait auparavant.

[9] Quoique le droit à la limitation de la responsabilité sous le régime de la Convention de 1976 ne soit pas absolu, il est très difficile de le nier à un propriétaire de navire. Cette constatation joue un rôle dans la décision de suspendre en l'espèce l'action en responsabilité. Il faut se demander s'il est sensé de permettre la tenue d'un procès complexe sur la question de la responsabilité alors que cette question peut être tranchée plus rapidement, à moindre coût et de façon adéquate au moyen d'une action en limitation de la responsabilité. Sur ce point, je soulignerais que les demandeurs dans l'action en limitation de la responsabilité, savoir les parties rattachées au *Sheena M*, ont produit des documents, offert d'être interrogés au préalable et indiqué non seulement qu'ils ne veulent pas procéder à un interrogatoire préalable en retour, mais encore qu'ils veulent procéder par procédure de jugement sommaire. À l'opposé, l'action en responsabilité introduite par *Canadien Pacifique* peu après l'action en limitation de la responsabilité est loin d'avoir atteint une étape aussi avancée.

[10] Pour revenir à l'aperçu de la Convention de 1976, le montant du fonds de limitation a été majoré pour atteindre plus de dix fois sa valeur, soit 500 000 \$, en ce qui concerne les dommages causés aux biens par un navire d'une jauge de moins de 300 tonneaux.

[11] L'avocat des parties rattachées au *Sheena M* fait valoir que la conclusion de fait d'un juge de première instance, portant que l'accident a été provoqué intentionnellement ou résulte d'un acte téméraire commis

damage would result, an appeal is less likely than under the 1957 Convention. Be that as it may, were an injured party able to break limitation under the 1976 Convention, in effect establishing intention, or recklessness and knowledge of the damage, it is difficult to conceive that a shipowner could even wish to defend a liability action. This is so even though Article 1, paragraph 7 of the 1976 Convention provides that the invocation of limitation of liability does not constitute an admission of liability.

Stay of Liability Action

[12] The arguments of the *Sheena M* interests for a stay may be summarized as first, proceeding with the limitation action and the liability action concurrently, given that Bayside's president is the primary master of its one tug, will result in an unnecessary disruption of the business of Bayside. Second, were both actions to proceed simultaneously, or even as a consolidated action, there will be unnecessary legal expense. Third, the new limitation regime, which seeks to avoid unnecessary litigation, ought to be allowed to achieve its purpose. The *Sheena M* interests go on to raise the possibility of conflicting judgments if both actions proceed: that ought not to be any problem, for the issues in the limitation action and the liability action differ substantially. Before looking at these submissions in detail, there are several arguments which the CPR makes which go generally to jurisdiction to grant a stay.

Jurisdiction to Grant a Stay

[13] Counsel for the *Sheena M* interests refers to Article 13 of the 1976 Convention for the proposition that an intention of the Convention is that, once a limitation fund has been constituted, assets of anyone claiming limitation not be subjected to attachment by

avec conscience que cet accident en résulterait, risque vraisemblablement moins d'être portée en appel que sous le régime de la Convention de 1957. Quoi qu'il en soit, si la partie lésée peut écarter la limitation de la responsabilité sous le régime de la Convention de 1976, en prouvant effectivement la faute intentionnelle ou la témérité et la conscience du dommage d'un propriétaire de navire, il est difficile de concevoir que ce dernier puisse même songer à opposer une défense à une action en responsabilité. Cela vaut, même si selon le paragraphe 7 de l'article premier de la Convention de 1976, le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Suspension de l'action en responsabilité

[12] Les arguments invoqués par les parties rattachées au *Sheena M* à l'appui de la suspension peuvent se résumer comme suit. Premièrement, la poursuite concurrente de l'action en limitation de la responsabilité et de l'action en responsabilité perturbera inutilement les activités commerciales de Bayside, car le président de Bayside est le principal capitaine de son seul remorqueur. Deuxièmement, si les deux actions devaient se dérouler simultanément, ou même être réunies, des frais juridiques seraient engagés inutilement. Troisièmement, il faut permettre la réalisation de l'objet du nouveau régime de limitation de la responsabilité, qui vise à éviter les litiges inutiles. Les parties rattachées au *Sheena M* soulèvent ensuite la possibilité de jugements conflictuels si les deux actions sont menées à terme: cela ne devrait pas créer de problème, parce que les questions en litige dans l'action en limitation de la responsabilité et dans l'action en responsabilité sont très différentes. Avant d'examiner ces prétentions en détail, mentionnons que Canadien Pacifique plaide plusieurs arguments qui touchent directement la compétence pour accorder une suspension.

La compétence pour accorder une suspension

[13] L'avocat des parties rattachées au *Sheena M* se réfère à l'article 13 de la Convention de 1976 pour affirmer que la Convention vise notamment, lorsqu'un fonds de limitation a été constitué, à empêcher toute personne qui a produit une créance contre le fonds de

a claimant who has claimed against the limitation fund. This is consistent with the overall tenor of the 1976 Convention, but I do not take Article 13 as any bar to a liability proceeding going forward at the same time as a limitation proceeding. However, both section 581 [as am. by S.C. 1998, c. 6, s. 2] of the *Canada Shipping Act* [R.S.C., 1985, c. S-9] and paragraphs 50(1)(a) and (b) of the *Federal Court Act* [R.S.C., 1985, c. F-7] give the Court discretion to stay a proceeding. At this point the *Sheena M* interests and the CPR differ as to whether a stay is available in this instance and if that possibility is open, whether the conditions for granting a stay are those set out in *Mon-Oil Ltd. v. Canada* (1989), 26 C.P.R. (3d) 379 (F.C.T.D.) or whether the test established in *RJR—MacDonald Inc. v. Canada (Attorney General)*, [1994] 1 S.C.R. 311 is that which governs.

(i) Loss of Jurisdiction by Reason of *Res Judicata*

[14] I have considered, but rejected, the CPR's argument that this Court is *functus* by reason of *res judicata*. This argument is based upon my earlier order in the limitation action enjoining the CPR and the other defendants from commencing or continuing proceedings before any court, other than this Court, against the *Sheena M* interests. I will elaborate.

[15] The CPR, in opposition to the stay, submits that the Court is *functus*, for by order of November 2, 1999, in the limitation action, the defendants were enjoined from commencing or continuing proceedings before any court, other than the Federal Court, as against the *Sheena M* interests. The CPR points out that when the order was made, 2 November 1999, it had already commenced the damages action. To be fair to the *Sheena M* interests, when they set down the injunction motion, under section 581 of the *Canada Shipping Act*, the CPR had not then commenced the

pratique une saisie contre les biens de la personne qui veut limiter sa responsabilité. Ce but est compatible avec la teneur générale de la Convention de 1976, mais je ne crois pas que l'article 13 fasse obstacle à la poursuite simultanée d'une instance en responsabilité et d'une instance en limitation de la responsabilité. Toutefois, l'article 581 [mod. par L.C. 1998, ch. 6, art. 2] de la *Loi sur la marine marchande du Canada* [L.R.C. (1985), ch. S-9] et les alinéas 50(1)a) et b) de la *Loi sur la Cour fédérale* [L.R.C. (1985), ch. F-7] confèrent à la Cour le pouvoir discrétionnaire de suspendre la procédure. Sur ce point, les parties rattachées au *Sheena M* et Canadien Pacifique diffèrent d'opinion quant à savoir si une suspension est possible en l'espèce et, le cas échéant, si les conditions qui doivent être remplies pour obtenir une suspension sont celles énoncées dans la décision *Mon-Oil Ltd. c. Canada* (1989), 26 C.P.R. (3d) 379 (C.F. 1^{re} inst.), ou si c'est le critère établi dans l'arrêt *RJR—MacDonald Inc. c. Canada (Procureur général)*, [1994] 1 R.C.S. 311, qui s'applique.

(i) La perte de compétence par application du principe de la chose jugée

[14] J'ai examiné, mais rejeté, l'argument invoqué par Canadien Pacifique selon lequel la Cour est dessaisie de l'affaire par application du principe de la chose jugée. Cet argument s'appuie sur l'ordonnance que j'ai rendue plus tôt dans l'action en limitation de la responsabilité pour empêcher Canadien Pacifique et les autres défendeurs de commencer ou de continuer une procédure devant tout autre tribunal que cette Cour contre les parties rattachées au *Sheena M*. Voici des explications plus étoffées.

[15] Canadien Pacifique soutient, pour s'opposer à la suspension, que la Cour est dessaisie de l'affaire parce qu'une ordonnance en date du 2 novembre 1999 a empêché les défendeurs de commencer ou de continuer une procédure devant tout autre tribunal que la Cour fédérale contre les parties rattachées au *Sheena M*. Canadien Pacifique souligne qu'au moment du prononcé de l'ordonnance, le 2 novembre 1999, elle avait déjà intenté son action en dommages-intérêts. Par souci d'équité envers les parties rattachées au *Sheena M*, précisons que lorsqu'elles ont mis au rôle la

damages action. The *Sheena M* interests did not seek a stay in the damages action nor was it argued, by either side, on the enjoinder motion, what the status of the damages action should be.

[16] Certainly, the same parties were involved in the enjoinder motion and the ensuing enjoinder order, not having been appealed, is final. However there is a third element in issue estoppel, that of the same question being decided: see *Carl Zeiss Stiftung v. Rayner & Keeler Ltd. (No. 2)*, [1967] 1 A.C. 853 (H.L.), at page 935, approved by the Supreme Court of Canada in *Angle v. M.N.R.*, [1975] 2 S.C.R. 248. At issue on the enjoinder motion was the right of the *Sheena M* interests to avoid facing actions on another front, specifically in the B.C. Supreme Court, until their limitation action had been dealt with. The motion was purely under paragraph 581(1)(c) of the *Canada Shipping Act*, which grants this Court jurisdiction to prevent the continuation of a proceeding before any court "other than the Admiralty Court". This section does not grant and indeed does not need to grant to the Federal Court, as the Admiralty Court, the procedural power to stay proceedings in its own Court, but rather it grants the Federal Court the ability to enjoin other courts from proceeding with their actions in certain circumstances. The test for such an enjoinder is that of appropriateness as set out in the preamble to subsection 581(1) of the *Canada Shipping Act*. In contrast, the present motion is for a stay under section 50 of the *Federal Court Act*.

requête visant à empêcher toute procédure en vertu de l'article 581 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, Canadien Pacifique n'avait pas encore introduit l'action en dommages-intérêts. À l'occasion de cette requête, les parties rattachées au *Sheena M* n'ont pas demandé la suspension de l'action en dommages-intérêts et ni l'une ni l'autre des parties n'ont fait valoir d'arguments relativement à ce que devrait être le statut de l'action en dommages-intérêts.

[16] Certes, les parties en cause dans la requête visant à empêcher une procédure étaient identiques et, comme elle n'a pas été portée en appel, l'ordonnance empêchant toute procédure rendue à la suite de cette requête est définitive. Toutefois, l'irrecevabilité à remettre en cause une question est assujettie à un troisième élément, c'est-à-dire que la question en litige doit être identique: voir *Carl Zeiss Stiftung v. Rayner & Keeler Ltd. (No. 2)*, [1967] 1 A.C. 853 (H.L.), à la page 935, approuvé par la Cour suprême du Canada dans *Angle c. M.N.R.*, [1975] 2 R.C.S. 248. Dans la requête visant à empêcher toute procédure, la question en litige était le droit des parties rattachées au *Sheena M* de ne pas être forcées de répondre à d'autres actions sur un autre front, plus particulièrement devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique, tant qu'une décision ne serait pas rendue dans leur action en limitation de la responsabilité. Cette requête s'appuyait exclusivement sur l'alinéa 581(1)c) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui confère compétence à la Cour pour empêcher la poursuite d'une procédure en instance devant tout autre tribunal que la «Cour d'Amirauté». Cette disposition ne confère pas à la Cour fédérale, en sa qualité de Cour d'amirauté, le pouvoir procédural de suspendre une procédure engagée devant elle, ce qui ne serait d'ailleurs pas nécessaire; elle permet seulement à la Cour fédérale d'empêcher les autres tribunaux de continuer à entendre les actions dont ils sont saisis dans certaines circonstances. Le critère applicable pour empêcher une procédure consiste à se demander si pareille ordonnance est appropriée, comme le prévoit le texte introductif du paragraphe 581(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Or, la présente requête en suspension s'appuie pour sa part sur l'article 50 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

[17] To complete this line of reasoning, there is a difference between enjoining and staying. The former, is defined in the revised 4th edition of *Black's Law Dictionary* in terms of an injunctive direction to perform or to abstain from some act. The *New Shorter Oxford English Dictionary on Historical Principles* reflects this injunctive aspect of the verb "enjoin":

Prohibit, forbid; *esp.* (Law) prohibit or restrain by an injunction.

In contrast a stay, or a stay of proceedings as it is correctly called, is an order by which a court suspends its own proceedings, either temporarily, until something is done, or permanently, where it is improper to proceed: see for example *Osborn's Concise Law Dictionary*, Sweet & Maxwell, 5th edition. That a stay is a procedure internal to the Court issuing the order is clear from the dissertation on the nature of a stay set out in the 4th edition (1982) of *Halsbury's Laws of England*, Volume 37, at page 325, which includes the following:

A stay of proceedings arises under an order of the court which puts the stop or "stay" on the further conduct of the proceedings in that court at the stage which they have then reached, so that the parties are precluded thereafter from taking any further step in the proceedings. [Emphasis added.]

The test for a stay, in the interests of justice, is generally acknowledged to be the three-part test set out in *RJR—MacDonald Inc. v. Canada (Attorney General)*, [1994] 1 S.C.R. 311, being the three-part *American Cyanamid* test [*American Cyanamid Co. v. Ethicon Ltd.*, [1975] A.C. 396 (H.L.)] although in this instance the appropriate test for a stay of proceedings is a two-part test set out in *Mon-Oil Ltd. v. Canada* (1989), 26 C.P.R. (3d) 379 (F.C.T.D.), a point that I shall touch on again in due course. The test for a stay is very different concept and test from that of an injunction of a proceeding in another court under the *Canada Shipping Act*. Indeed, this is to be expected for in one statute the draftsman has used the term

[17] Pour compléter ce raisonnement, précisons qu'il existe une différence entre le fait d'empêcher (*enjoining*) une procédure et celui de suspendre (*staying*) la procédure. En ce qui concerne le terme «*enjoining*», la définition du *Black's Law Dictionary*, 4^e édition révisée, parle d'une injonction obligeant quelqu'un à faire ou à ne pas faire quelque chose. Le *New Shorter Oxford English Dictionary on Historical Principles* laisse aussi entendre que le verbe «*enjoin*» évoque une injonction:

[TRADUCTION] Interdire, défendre; *spéc. (droit)* interdire ou empêcher par une injonction.

En revanche, une suspension, ou la suspension de la procédure, selon la terminologie juste, est une ordonnance par laquelle un tribunal suspend sa propre procédure, soit temporairement, jusqu'à ce qu'un acte soit accompli, soit de façon permanente, lorsqu'il n'est pas approprié de procéder: voir par exemple le *Osborn's Concise Law Dictionary*, Sweet & Maxwell, 5^e édition. Le fait qu'une suspension constitue une procédure interne de la Cour qui prononce l'ordonnance ressort clairement de l'exposé sur la nature d'une suspension figurant dans *Halsbury's Laws of England*, Volume 37, 4^e édition, (1982), à la page 325, dont voici un extrait:

[TRADUCTION] Une suspension de la procédure découle d'une ordonnance du tribunal qui arrête ou «suspend» la poursuite de l'instance devant ce tribunal à l'étape alors atteinte, de sorte que les parties ne sont dès lors plus autorisées à prendre de nouvelles mesures dans l'instance. [Non souligné dans l'original.]

Le critère généralement reconnu comme applicable pour déterminer si la procédure doit être suspendue, dans l'intérêt de la justice, est le critère en trois volets énoncé dans l'arrêt *RJR—MacDonald Inc. c. Canada (Procureur général)*, [1994] 1 R.C.S. 311, qui correspond au critère à trois volets établi dans *American Cyanamid* [*American Cyanamid Co. v. Ethicon Ltd.*, [1975] A.C. 396 (H.L.)], bien qu'en l'espèce il faille plutôt appliquer à la suspension de la procédure le critère en deux volets énoncé dans la décision *Mon-Oil Ltd. c. Canada* (1989), 26 C.P.R. (3d) 379 (C.F. 1^{re} inst.); je reviendrai sur cette question en temps opportun. Le critère d'application d'une suspension correspond à un concept et à un critère très différents du

enjoin and in the other the reference is to a stay. Thus the same question not being decided on each of the motions, the third element of the *Carl Zeiss* test has not been met. I now turn to the next argument presented by the CPR, that this Court does not, in any event, have the jurisdiction to stay the damages action.

(ii) Loss of Jurisdiction by Reason of Implied Exception Rule

[18] The CPR submits that the specific wording of paragraph 581(1)(c) of the *Canada Shipping Act*, providing for an injunction of a proceeding, prevails over the general provision for granting a stay, under subsection 50(1) of the *Federal Court Act*. The CPR here points out that in such an instance a canon of interpretation, the implied exception or *generalia specialibus non derogant* rule, whereby general things do not derogate from special things, brings the two statutes into harmony by an exception from the general provision for a stay in the *Federal Court Act*, in favour of the specific power of injunction in the *Canada Shipping Act*. The CPR submits that, on this approach, the Federal Court's jurisdiction in a limitation proceeding, which formerly, for example in *Japan Erica* (*supra*), was governed by subsection 648(1) [as am. by R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 65] of the *Canada Shipping Act* [R.S.C. 1970, c. S-9], was at one time much broader in that it allowed the Court to "stay any proceedings pending in any court in relation to the same matter". The CPR's argument is that the jurisdiction of the Federal Court, to stay proceedings in the limitation situation, is now limited to a stay in any court other than the Admiralty Court, here referring to the wording of paragraph 581(1)(c). There was also a transitional provision between subsection 648(1) of the [former] *Canada Shipping Act* and paragraph 581(1)(c) of the present *Canada Shipping Act*, being paragraph 576(1)(b) which appears in the 1985 version of the *Canada Shipping Act*: there the power was to "stay any proceedings pending in any other court in

critère applicable pour empêcher une partie de commencer ou de continuer une procédure devant un autre tribunal sous le régime de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Il ne faut pas s'en étonner, puisque le législateur a utilisé le terme «empêcher» (*enjoin*) dans une loi et le terme «suspendre» (*stay*) dans l'autre. Par conséquent, comme les requêtes visent des questions différentes, le troisième élément du critère établi dans *Carl Zeiss* n'est pas présent. Je traiterai maintenant du prochain argument invoqué par Canadien Pacifique, selon lequel la Cour n'a de toute façon pas compétence pour suspendre l'action en dommages-intérêts.

(ii) La perte de compétence par application de la règle de l'exception implicite

[18] Canadien Pacifique prétend que la disposition particulière édictée par l'alinéa 581(1)c) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui permet d'empêcher une procédure, a préséance sur la disposition générale régissant la suspension d'une procédure, incluse dans le paragraphe 50(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*. Canadien Pacifique affirme qu'un principe d'interprétation, savoir la règle de l'exception implicite ou la règle selon laquelle une disposition générale ne déroge pas à une disposition particulière, permet en l'espèce de concilier ces deux textes législatifs: il crée une exception à la disposition générale de la *Loi sur la Cour fédérale* qui régit la suspension d'une procédure, en faveur du pouvoir particulier d'empêcher une procédure prévu par la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Canadien Pacifique soutient que, selon ce raisonnement, la compétence de la Cour fédérale dans une action en limitation de la responsabilité, qui était auparavant régie par le paragraphe 648(1) [mod. par S.R.C. 1970 (2^e Supp.), ch. 10, art. 65] de la *Loi sur la marine marchande du Canada* [S.R.C. 1970, ch. S-9], par exemple, dans l'affaire *Japan Erica*, précitée, a déjà été beaucoup plus vaste, puisqu'elle autorisait la Cour à «arrêter toutes procédures pendantes devant une cour relativement à la même affaire». Canadien Pacifique plaide que, si l'on se reporte au libellé de l'alinéa 581(1)c), la compétence dont est investie la Cour fédérale pour suspendre la procédure dans une action en limitation de la responsabilité est maintenant limitée à la suspension de la procédure devant un autre tribunal que la Cour d'Amirauté. Une disposition

relation to the same matter”.

[19] It is interesting to observe the change of wording from earlier provisions in the *Canada Shipping Act*, providing for a stay, in any court, through to a later provision providing for a stay in other courts, to the present wording providing for an injunction of proceedings in other courts. Obviously the people drafting the present legislation had a different concept in mind, not that of a stay, but rather than of an injunction. As I have already pointed out, the former is a procedure inherent to a court making an order in its own internal procedure, while the latter is a procedure providing an effect external to the court making the order, a direction to another court enjoining it from acting or proceeding.

[20] These concepts, a stay and an injunction, are very different concepts. There is no conflict or tension between paragraph 581(1)(a) of the *Canada Shipping Act* and subsection 50(1) of the *Federal Court Act* which requires harmonizing through the use of the implied exception rule. The Federal Court retains the section 50 jurisdiction to govern its own stay procedure and in addition may enjoin proceedings in other courts under the *Canada Shipping Act*. I now turn to the merits of the application for the stay of the liability action.

Stay of Liability Action

(i) Onus and Test for a Stay

[21] There is no dispute that the onus of convincing a court that there ought to be a stay is a heavy one

transitoire a été édictée entre le paragraphe 648(1) de [l’ancienne] *Loi sur la marine marchande du Canada* et l’alinéa 581(1)c) actuellement en vigueur, soit l’alinéa 576(1)b) qui figurait dans la version de 1985 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et qui conférait à la Cour le pouvoir d’«arrêter toutes procédures pendantes devant un autre tribunal relativement à la même affaire.»

[19] Il est intéressant de constater le changement de libellé entre les dispositions antérieures de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui permettaient d’arrêter toute procédure devant une cour, puis d’arrêter toute procédure devant un autre tribunal, et la disposition actuelle qui autorise la Cour à empêcher toute procédure devant d’autres tribunaux. Il est évident que les rédacteurs de la loi actuelle avaient un concept différent à l’esprit; ils ne pensaient pas au droit de suspendre une procédure, mais à celui d’empêcher une procédure. Comme je l’ai déjà mentionné, dans le premier cas, il s’agit d’une procédure inhérente au tribunal qui prononce une ordonnance dans le cadre de sa propre procédure interne, alors que, dans le deuxième cas, il s’agit d’une procédure qui produit ses effets à l’extérieur du tribunal qui prononce l’ordonnance, car elle donne à un autre tribunal un ordre qui l’empêche d’agir ou de procéder.

[20] Ces concepts, savoir suspendre la procédure et empêcher toute procédure, sont très différents. Il n’existe pas, entre l’alinéa 581(1)a) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et le paragraphe 50(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, de conflit ni de tension qu’il faut résoudre en ayant recours à la règle de l’exception implicite. La Cour fédérale conserve sa compétence en vertu de l’article 50 de gérer sa propre procédure de suspension; elle peut, de plus, empêcher une procédure devant un autre tribunal en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. J’examinerai maintenant le bien-fondé de la demande de suspension de l’action en responsabilité.

La suspension de l’action en responsabilité

(i) Le fardeau et le critère applicables à une suspension

[21] Il n’est pas contesté que le fardeau de convaincre un tribunal qu’une procédure doit être suspendue

and is on the party seeking the stay. It is the test that is at issue. However, before dealing with two contrary lines of cases, one should keep in mind that a stay, under section 50 of the *Federal Court Act*, is either one granted where the claim is also proceeding in another court, which is not relevant on the present motion, or “where for any other reason it is in the interest of justice that the proceedings be stayed” (subsection 50(1)(b) of the Act).

[22] The CPR submits the test for a stay is that set out in *Mon-Oil Ltd. v. Canada* (*supra*), where at issue was the consolidation of three actions which, if allowed, would delay one of the actions in which the plaintiff was practically ready for trial. In *Mon-Oil* Mr. Justice Cullen looked upon the effect of consolidation as that of a stay. He drew upon earlier trial division precedent in order to determine a test for stay, being that enunciated by Mr. Justice Muldoon in *Fruit of the Loom Inc. v. Chateau Lingerie Mfg. Co. Ltd.* (1984), 79 C.P.R. (2d) 274 (F.C.T.D.), at page 278, to the effect that the applicant must persuade the Court that a continuation would be an abuse of process by which the applicant for the stay would be prejudiced, not merely inconvenienced. *Fruit of the Loom* involved a stay where there was also similar litigation in another court, being the first branch of a section 50 stay, a branch not applicable in the present instance.

[23] Next, counsel for the CPR refers to *Compulife Software Inc. v. Compuoffice Software Inc.* (1997), 77 C.P.R. (3d) 451 (F.C.T.D.), in which *Mon-Oil* was applied. However the reference to *Mon-Oil* in *Compulife*, was in the context of joinder. While the issue of stay was also determined in *Compulife*, the *Mon-Oil* case was not cited in that context. The test applied in *Compulife* is one attributed to *Discreet Logic Inc. v. Canada (Registrar of Copyrights)* (1993), 51 C.P.R. (3d) 191 (F.C.T.D.), however it is clear in *Discreet Logic* that the test originated in *Plibrico (Canada) Ltd. v. Combustion Engineering Canada Inc.*

est très lourd et qu’il incombe à la partie qui demande la suspension. C’est plutôt le critère applicable qui est en litige. Toutefois, avant de traiter de deux courants jurisprudentiels contraires, il faut se rappeler qu’une suspension visée par l’article 50 de la *Loi sur la Cour fédérale*, est accordée soit lorsque la demande est en instance devant un autre tribunal, situation qui n’est pas pertinente en l’espèce, soit «lorsque, pour quelque autre raison, l’intérêt de la justice l’exige» (alinéa 50(1)b) de la Loi).

[22] Canadien Pacifique soutient que le critère applicable à une suspension est celui énoncé dans la décision *Mon-Oil Ltd. c. Canada*, précitée, portant sur la réunion de trois actions qui, si elle avait été accordée, aurait retardé l’une des actions dans laquelle le demandeur était pratiquement prêt pour l’instruction. Dans l’affaire *Mon-Oil*, le juge Cullen a considéré l’effet de la réunion comme celui d’une suspension. Il s’est reporté à la jurisprudence de la Section de première instance pour statuer que le critère applicable à une suspension était celui établi par le juge Muldoon dans *Fruit of the Loom Inc. c. Chateau Lingerie Mfg. Co. Ltd.* (1984), 79 C.P.R. (2d) 274 (C.F. 1^{re} inst.), à la page 278, c’est-à-dire que le demandeur devait persuader la Cour que la poursuite de l’instance constituerait un abus du processus judiciaire qui ne causerait pas seulement des inconvénients, mais un préjudice (*prejudice*), à l’auteur de la demande de suspension. Dans l’affaire *Fruit of the Loom*, qui portait sur une demande de suspension, une instance similaire était aussi en cours devant un autre tribunal, cas visé par la première partie de l’article 50, qui ne s’applique pas en l’espèce.

[23] L’avocat de Canadien Pacifique se réfère ensuite à la décision *Compulife Software Inc. c. Compuoffice Software Inc.* (1997), 77 C.P.R. (3d) 451 (C.F. 1^{re} inst.), dans laquelle la décision *Mon-Oil* a été appliquée. Toutefois, la décision *Mon-Oil* a été invoquée dans l’affaire *Compulife* dans le contexte de la réunion d’instances. Bien que la question de la suspension ait aussi été tranchée dans *Compulife*, la décision *Mon-Oil* n’a pas été mentionnée dans ce contexte. Le critère appliqué dans *Compulife* est celui attribué à *Discreet Logic Inc. c. Canada (Registraire des droits d’auteur)* (1993), 51 C.P.R. (3d) 191 (C.F. 1^{re} inst.);

(1990), 30 C.P.R. (3d) 312 (F.C.T.D.), at page 315, involving a stay until other litigation, which did not involve the same parties, was completed. The applicant for a stay had to show both that a continuation of the action would cause prejudice or injustice and not merely inconvenience or extra expense to the defendant and that a stay would not be unjust to the other side. For convenience I will also refer to this two-part test as the “*Mon-Oil test*”.

[24] The next case which counsel for CPR refers is *AIC Ltd. v. Infinity Investment Counsel Ltd.* (1998), 82 C.P.R. (3d) 508 (F.C.T.D.), a decision of Associate Chief Justice Richard, as he then was. At issue was a stay pending a decision from the Court of Appeal. There the governing principle was taken to be that set out in *Varnam v. Canada (Minister of National Health and Welfare) et al.* (1987), 12 F.T.R. 34 (F.C.T.D.), the issue in *Varnam* also being a stay pending an appeal. The test was to the effect that the defendant must establish that a continuance would work an injustice, or be an abuse of process and that a stay must not cause an injustice to the plaintiff. *AIC Ltd.* also proceeded on its own specific and interesting facts, for there it was the plaintiff who sought the stay and was refused. There was no reference in *AIC Ltd.* to the test for a stay as set out by the Supreme Court in *RJR—MacDonald (supra)*.

[25] A stay was also the topic in *Canning (John E.) Ltd. v. Tripap Inc.* (1999), 167 F.T.R. 93 (F.C.T.D.), a motion for a consolidation, or alternatively a stay of one action pending the determination of a second. Mr. Justice Lemieux denied the consolidation request but noted [at page 99], when dealing with the alternative that “[t]he test governing this type of stay was enunciated by Wetston J., in *Compulife*”. The difficulty with the application for a stay in *Canning*, and indeed in

cependant, il ressort clairement de la décision *Discreet Logic* que ce critère est tiré de l’affaire *Plibrico (Canada) Ltd. c. Combustion Engineering Canada Inc.* (1990), 30 C.P.R. (3d) 312 (C.F. 1^{re} inst.), à la page 315, qui portait sur une suspension jusqu’à la fin d’un autre litige, mettant en cause des parties différentes. La partie qui demandait la suspension devait démontrer à la fois que la poursuite de l’action causerait un préjudice ou une injustice, et non seulement des inconvénients et des frais additionnels au défendeur, et que la suspension ne serait pas injuste envers la partie opposée. Pour plus de commodité, j’utiliserai aussi l’expression «critère en deux volets énoncé dans *Mon-Oil*» pour désigner ce critère.

[24] La cause suivante invoquée par l’avocat de Canadien Pacifique est l’affaire *AIC Ltd. c. Infinity Investment Counsel Ltd.* (1998), 82 C.P.R. (3d) 508 (C.F. 1^{re} inst.), tranchée par le juge en chef adjoint Richard, devenu depuis juge en chef. Elle portait sur une suspension jusqu’au prononcé d’une décision par la Cour d’appel. Dans cette cause, la Cour a statué que le principe applicable était celui énoncé dans *Varnam c. Canada (Ministre de la Santé nationale et du Bien-être social) et autres* (1987), 12 F.T.R. 34 (C.F. 1^{re} inst.), portant également sur une suspension jusqu’à l’issue d’un appel. Ce critère voulait que le défendeur établisse que la poursuite de la procédure serait injuste à son égard ou constituerait un abus du processus judiciaire et qu’une suspension ne créerait pas d’injustice envers le demandeur. La décision dans l’affaire *AIC Ltd.* était aussi liée aux faits intéressants qui lui étaient propres, car c’est le demandeur qui demandait la suspension et se l’est vu refuser. La décision *AIC Ltd.* ne fait aucune mention du critère établi par la Cour suprême dans *RJR—MacDonald*, précité.

[25] La Cour s’est également prononcée sur une demande de suspension dans *Canning (John E.) Ltd. c. Tripap Inc.* (1999), 167 F.T.R. 93 (C.F. 1^{re} inst.), une requête visant la réunion des instances ou, subsidiairement, une suspension de l’action jusqu’à l’issue d’une autre action. Le juge Lemieux a refusé de réunir les instances, mais il a fait remarquer [à la page 99], quant à la demande subsidiaire, que «[l]e critère applicable à ce genre de sursis a été énoncé par le

applying *Canning* to the present situation, was that the parties in the action in which the stay was sought were not the same parties as in the action which was sought to be stayed.

[26] The principle set out in this line of cases, based on pre-*RJR—MacDonald* cases, that a stay must not be unjust to the plaintiff and that continuation would cause prejudice to the defendant, has been applied in various fact situations, including where there was similar litigation in another court, where there were two actions involving different litigants and where an appeal was pending. This test is, in a sense, a balance of inconvenience test. Yet I must also consider the test for a stay set out by the Supreme Court of Canada in *RJR—MacDonald*.

[27] *RJR—MacDonald* has its roots in *Manitoba (Attorney General) v. Metropolitan Stores Ltd.*, [1987] 1 S.C.R. 110, which involved a stay of proceedings of a labour tribunal pending a decision as to the validity of certain legislation. There the Supreme Court observed that a stay of proceedings and an interlocutory injunction were remedies of the same nature. The Supreme Court, in *Metropolitan Stores*, adopted a three-stage test, which is set out in *RJR—MacDonald Inc. (supra)* at page 334. First, there should be a preliminary assessment to determine that there is a serious issue to be tried. Second, it is for the applicant to demonstrate that he or she will suffer irreparable harm if a stay is not granted. Third, it is for the Court to assess the balance of convenience. The *RJR—MacDonald* case, itself, involved the suspension of the operation of legislation pending determination of its constitutional validity.

[28] My initial reaction to these two lines of cases, the first involving a general purpose sort of stay,

juge Wetston dans *Compulife*». Le problème que posait la demande de suspension dans l'affaire *Canning* et, en fait, l'application de cette décision à la situation dont la Cour est saisie aujourd'hui, tient à ce que les parties dans l'action dans le cadre de laquelle la suspension a été demandée n'étaient pas les mêmes parties que dans l'action dont la suspension a été demandée.

[26] Le principe énoncé dans ces décisions, fondées sur la jurisprudence antérieure à l'arrêt *RJR—MacDonald*, selon lequel une suspension ne doit pas être injuste pour le demandeur et la poursuite de l'instance doit causer un préjudice au défendeur, a été appliqué à différentes situations factuelles, notamment dans des cas où une instance similaire était en cours devant un autre tribunal, où deux actions mettaient en cause des parties différentes et où un appel était en instance. Ce critère est en quelque sorte un critère fondé sur la prépondérance des inconvénients. Mais je dois encore examiner le critère d'application d'une suspension énoncé par la Cour suprême du Canada dans *RJR—MacDonald*.

[27] L'arrêt *RJR—MacDonald* se fonde sur l'arrêt *Manitoba (Procureur général) c. Metropolitan Stores Ltd.*, [1987] 1 R.C.S. 110, qui portait sur une suspension de la procédure devant un tribunal du travail jusqu'à ce qu'une décision soit rendue quant à la validité de certaines dispositions législatives. Dans cette affaire, la Cour suprême a fait remarquer qu'une suspension de la procédure et une injonction interlocutoire étaient des recours de même nature. Dans *Metropolitan Stores*, la Cour suprême a retenu un critère en trois volets, exposé dans *RJR—MacDonald Inc.*, précité, à la page 334. Premièrement, une étude préliminaire du fond du litige doit établir qu'il y a une question sérieuse à juger. Deuxièmement, le requérant doit établir qu'il subirait un préjudice irréparable si la demande de suspension était rejetée. Troisièmement, le tribunal doit évaluer la prépondérance des inconvénients. L'affaire *RJR—MacDonald* portait sur la suspension de l'application de la loi jusqu'à ce qu'une décision soit rendue quant à sa validité constitutionnelle.

[28] Face à ces deux courants jurisprudentiels, le premier touchant une suspension dans un but général,

balancing injustices of imposing a stay and the second, an assessment of the merits, demonstration of irreparable harm and a balance of inconvenience, to use a term from *Metropolitan Stores* (*supra*) at page 129, was that the three-part test might be one more appropriately used to stay the proceedings of a tribunal, or to stay the effect of legislation pending the outcome of litigation, or to stay an order, with a two-part test, involving prejudice or injustice, being appropriate in other instances.

[29] Certainly, in *AIC Ltd.* (*supra*) Associate Chief Justice Richard, as he then was, tested for the injustice of a continuance and the injustice of a stay, on each of the parties where at issue was a stay pending a decision from the Court of Appeal.

[30] This concept of the appropriate use of the two sets of tests for a stay is consistent with a case decided by Chief Justice Isaac a month after *AIC Ltd.* was decided. In *Friends of the West Country Association v. Canada (Minister of Fisheries and Oceans) et al.* (1998), 234 N.R. 96 (F.C.A.), at issue was the staying of an order remitting environmental assessment reports to the Minister for reconsideration. The Court used the test from *RJR—MacDonald*.

[31] Here I would also refer to *Circuit World Corp. v. Lesperance* (1997), 33 O.R. (3d) 674 (C.A.), a decision in which Mr. Justice of Appeal Laskin states that the three-part test from *RJR—MacDonald* is the appropriate test for staying an order pending an appeal.

[32] In summary, that the two-part test is appropriate where a stay of the Court's own proceeding is at issue, while the three-part *RJR—MacDonald* test is appropriate where the stay is that of proceedings before some tribunal or an order of the Court pending an appeal. In the present instance the stay of the liability action is thus governed by whether a continu-

après évaluation des injustices qui en résulteraient, et le deuxième comportant une évaluation du fond, la preuve d'un préjudice irréparable et une appréciation de la prépondérance des inconvénients, pour reprendre la terminologie employée dans *Metropolitan Stores*, précité, à la page 129, j'ai d'emblée cru qu'il conviendrait peut-être d'appliquer le critère en trois volets pour suspendre la procédure d'un tribunal administratif ou l'application d'une loi jusqu'à l'issue d'un litige ou pour suspendre l'exécution d'une ordonnance, alors que le critère en deux volets, soit l'injustice et le préjudice, conviendrait dans les autres cas.

[29] Dans l'affaire *AIC Ltd.*, précitée, portant sur une demande de suspension jusqu'à ce que la Cour d'appel rende sa décision, le juge en chef adjoint Richard, devenu depuis juge en chef, a évalué l'injustice que causeraient respectivement la poursuite de la procédure et sa suspension pour chacune des parties.

[30] Le concept du recours approprié à ces deux critères pour suspendre la procédure est compatible avec une décision rendue par le juge en chef Isaac un mois après le prononcé de la décision *AIC Ltd.* Dans l'affaire *Friends of the West Country Association c. Canada (Ministre des Pêches et des Océans) et al.* (1998), 234 N.R. 96 (C.A.F.), la Cour devait se prononcer sur la suspension d'une ordonnance renvoyant des rapports d'évaluation environnementale au ministre pour réexamen. Elle a appliqué le critère énoncé dans *RJR—MacDonald*.

[31] Je voudrais de plus mentionner ici la décision *Circuit World Corp. v. Lesperance* (1997), 33 O.R. (3d) 674 (C.A.), dans laquelle le juge Laskin de la Cour d'appel dit que le critère en trois volets énoncé dans *RJR—MacDonald* est celui qu'il convient d'appliquer pour suspendre l'exécution d'une ordonnance en attendant l'issue d'un appel.

[32] En résumé, le critère en deux volets s'applique à la suspension de la procédure de la Cour même, alors que le critère en trois volets énoncé dans *RJR—MacDonald* s'applique à la suspension de la procédure d'un autre tribunal et à la suspension de l'exécution d'une ordonnance de la Cour en attendant l'issue d'un appel. En l'espèce, la suspension de

ation of the action would cause prejudice or injustice, and not merely inconvenience or additional expense, to the *Sheena M* interests, as defendants and whether a stay would be unjust to the CPR, as plaintiff, in the liability action.

[33] Counsel for the CPR suggests, at least in this instance, that the two-part *Mon-Oil* test is the more difficult to satisfy. That may well be the case. However, having considered the relevant facts, from two perspectives, that of the three-part *RJR—MacDonald* test and that of the two-part *Mon-Oil* test, I have no doubt that a stay would be appropriate under either test. I now turn to the relevant facts and the *Mon-Oil* test.

(ii) Application of the Stay Test

[34] There are two factors which, under the *Mon-Oil* test, are relevant in considering a stay from the perspective of the *Sheena M* interests. First, Bayside Towing Ltd. is essentially a one-man operation: Captain Beckstrom is the principal and only regular master of the *Sheena M*. It is safe to say that successful operation of a small tug in the Mission area of the Fraser River requires a high degree of specialized competence and skill. To force the liability action to trial, a trial which will be lengthy and may well be needless, no matter what the outcome of the limitation action, would be prejudicial to the *Sheena M* interests for it would, in effect, shut down the operation of the *Sheena M*. This is certainly prejudicial.

[35] To elaborate, Mr. Justice Hugessen, in *Postras v. Sawridge Band*, [1999] F.C.J. No. 375 (T.D.) (QL), dealt with a motion for a partial stay in which, interestingly, he applied the *RJR—MacDonald* three-part test. Mr. Justice Hugessen looked upon duplication of proceedings as serious harm *per se* and indeed, as

l'action en responsabilité dépend donc de la question de savoir si la poursuite de l'action causerait un préjudice ou une injustice, et non de simples inconvénients et des frais supplémentaires, aux parties rattachées au *Sheena M*, en leur qualité de défendeurs, et de celle de savoir si une suspension serait injuste pour Canadien Pacifique, en sa qualité de demanderesse dans l'action en responsabilité.

[33] L'avocat de Canadien Pacifique prétend que le critère en deux volets établi dans *Mon-Oil* est celui auquel il est le plus difficile de répondre, du moins en l'espèce. Ce pourrait bien être le cas. Toutefois, après avoir examiné les faits pertinents dans ces deux perspectives, c'est-à-dire au regard du critère en trois volets énoncé dans *RJR—MacDonald* et du critère en deux volets établi dans *Mon-Oil*, j'ai la certitude qu'une suspension serait appropriée qu'on leur applique l'un ou l'autre. J'examinerai maintenant les faits pertinents et le critère établi dans *Mon-Oil*.

(ii) L'application du critère relatif à la suspension

[34] Selon le critère établi dans *Mon-Oil*, deux facteurs sont pertinents pour décider s'il faut suspendre la procédure du point de vue des parties rattachées au *Sheena M*. Premièrement, Bayside Towing Ltd. est essentiellement une entreprise exploitée par une seule personne: le capitaine Beckstrom est le principal et le seul capitaine régulier du *Sheena M*. On peut affirmer sans craindre de se tromper que le succès de l'exploitation d'un petit remorqueur sur le fleuve Fraser, dans la région de Mission, exige des habiletés et une compétence spécialisées de haut niveau. Si l'action en responsabilité doit se poursuivre jusqu'à la tenue d'une instruction, qui sera longue et pourrait bien s'avérer inutile, peu importe l'issue de l'action en limitation de la responsabilité, les parties rattachées au *Sheena M* subiront un préjudice, car l'exploitation du *Sheena M* sera interrompue. Cette interruption entraîne assurément un préjudice.

[35] J'étofferai ma conclusion en précisant que le juge Hugessen, dans *Postras c. Bande de Sawridge*, [1999] A.C.F. n° 375 (1^{re} inst.) (QL), a tranché une requête en suspension partielle à laquelle, fait intéressant, il a appliqué le critère en trois volets énoncé dans *RJR—MacDonald*. Le juge Hugessen a considéré

irreparable harm. I see little difference between prejudice and serious harm. Alternately, irreparable harm is much more serious than mere prejudice. In the present instance, to effectively shut down the one-man operation of the *Sheena M* for a number of weeks and perhaps, given the recent history of bridge damage liability actions, for much longer, would be, applying Mr. Justice Hugessen's view of duplication of actions, at least serious harm. To shut down a one-man tugboat operation, as I believe would be the case were the liability action to be tried, would result in irreparable harm and would certainly result in prejudice.

[36] Second, under the first branch of the *Mon-Oil* test there is also the issue of injustice. This is an alternative to the prejudice aspect. The present limitation regime is designed to reduce litigation. It would be an injustice if the limitation of liability procedure under the 1976 Convention were not allowed to unfold as intended.

[37] Turning now to prejudice to the CPR, I have difficulty imagining any. First, given the intended summary nature of the limitation action, there ought not to be any prejudicial delay. Here I would note that any delay, in both the limitation action and the liability action has, to date, been on the part of the CPR. The Bayside interests are ready for the limitation action hearing, having waived discovery, having made production of documents to the CPR and having offered the CPR examination for discovery.

[38] Second, if the CPR does succeed on the limitation action, with its high onus, an onus which, to

la multiplication des instances comme un préjudice sérieux (*serious harm*) en soi et, en fait, comme un préjudice irréparable (*irreparable harm*). Selon moi, les termes anglais «*prejudice*» et «*serious harm*» ne sont pas très différents. Par ailleurs, un préjudice irréparable (*irreparable harm*) est plus sérieux qu'un simple préjudice (*mere prejudice*). En l'espèce, l'interruption effective de l'exploitation du *Sheena M* par une seule personne pendant plusieurs semaines, et peut-être pendant beaucoup plus longtemps, si l'on se reporte aux actions récentes en responsabilité pour les dommages causés à un pont, constituerait à tout le moins un préjudice sérieux (*serious harm*), selon la perception que le juge Hugessen a de la multiplication des instances. L'interruption de l'exploitation d'un petit remorqueur qui repose sur une seule personne, qui surviendrait selon moi si une instruction était tenue dans l'action en responsabilité, causerait un préjudice irréparable correspondant certainement à ce qu'on appelle en anglais un «*prejudice*».

[36] Deuxièmement, comme le premier volet du critère établi dans *Mon-Oil* comporte une alternative, dont les deux aspects sont un préjudice et une injustice, il faut aussi se pencher sur la question de l'injustice. Le régime actuel de limitation de la responsabilité est conçu pour réduire les litiges. Ce serait une injustice si la procédure de limitation de la responsabilité prévue par la Convention de 1976 ne pouvait mener à ses fins.

[37] En ce qui a trait au préjudice que subirait Canadien Pacifique, j'ai de la difficulté à imaginer quelque préjudice que ce soit. Premièrement, comme l'action en limitation de la responsabilité se veut une procédure sommaire, aucun retard préjudiciable ne devrait survenir. Soulignons que tout retard survenu à ce jour, dans l'action en limitation de la responsabilité et dans l'action en responsabilité, est imputable à Canadien Pacifique. Les parties rattachées à Bayside sont prêtes pour l'audition de l'action en limitation de la responsabilité, car elles ont renoncé à l'enquête préalable, communiqué leurs documents à Canadien Pacifique et offert à Canadien Pacifique de se soumettre à un interrogatoire préalable.

[38] Deuxièmement, si Canadien Pacifique a gain de cause dans l'action en limitation de la responsabilité,

borrow an overworked and underdefined term, is akin to gross negligence, establishing that degree of negligence may well do away with any practical need for a liability trial, leaving only damages at issue.

[39] Third, the CPR has been given full discovery of documents and has been offered full examination for discovery, with the added concession that discovery from the limitation action may be used in any liability action trial.

[40] Fourth, any stay, at this point, of the liability action does not prevent the CPR from continuing its investigations or compromise its ability to retain experts: the CPR's case on these aspects is just not established.

[41] Finally, the CPR, as a bridge owner familiar both with bridge damage caused by errant barges and with limitation of liability, can scarcely say that the invocation of the 1976 Convention, a limitation action and a stay of liability proceedings are a surprise and thus prejudicial.

[42] I should note that to stay the liability action, as between the *Sheena M* interests and the CPR, could be unfortunate from the point of view of Rivotow Marine Ltd., the owner of the barge. However, from the point of view of the owner of a dumb barge under tow, involved in an accident, liability on the part of such an owner is usually rather dubious. Thus the stay sought and granted is more an inconvenience than it is prejudicial. In making this observation I am aware of Rivotow's counterclaim, in the liability action, for limitation of liability. While I sympathize with Rivotow's wish to bring closure to the whole incident as quickly as possible, this does not outweigh the overall advantages of staying the liability action as between the CPR and the *Sheena M* interests and of

compte tenu du lourd fardeau dont elle doit s'acquitter et qui, pour employer une expression ressassée et mal définie, s'apparente à la faute lourde, la preuve d'une telle faute peut très bien écarter, en pratique, la nécessité d'une instruction sur la question de la responsabilité, le montant des dommages-intérêts demeurant la seule question en litige.

[39] Troisièmement, Canadien Pacifique a obtenu l'entière communication des documents et la possibilité de procéder à un interrogatoire préalable complet, en plus de bénéficier d'une concession, soit d'être autorisée à utiliser l'enquête préalable tenue dans l'action en limitation de la responsabilité aux fins de l'instruction de toute action en responsabilité.

[40] Quatrièmement, la suspension, à cette étape, de l'action en responsabilité n'empêche pas Canadien Pacifique de poursuivre ses enquêtes ni ne compromet sa capacité de faire appel à des experts: la cause de Canadien Pacifique à ces égards n'est simplement pas établie.

[41] Enfin, Canadien Pacifique, en sa qualité de propriétaire de ponts, connaît bien les dommages causés à des ponts par des barges errantes et la limitation de la responsabilité; par conséquent, elle peut difficilement dire que le recours à la Convention de 1976, l'action en limitation et la suspension de l'action en responsabilité la prennent au dépourvu et lui sont de ce fait préjudiciables.

[42] Je dois souligner que la suspension de l'action en responsabilité, entre les parties rattachées au *Sheena M* et Canadien Pacifique, pourrait être déplorable du point de vue de Rivotow Marine Ltd., qui est propriétaire de la barge. Toutefois, du point de vue du propriétaire d'une barge non propulsée remorquée, impliquée dans un accident, la responsabilité de ce propriétaire est habituellement plutôt douteuse. Par conséquent, la suspension demandée et accordée engendre des inconvénients plutôt qu'un préjudice. Je fais cette remarque en toute conscience de la demande reconventionnelle en limitation de la responsabilité déposée par Rivotow dans l'action en responsabilité. Bien que je sois sensible au désir de Rivotow de clore globalement l'incident le plus tôt possible, cet élément

proceeding with the limitation action at this time. But no stay is sought as between the CPR and Rivotow: the stay shall not extend to them. However I would note that if the entitlement of the Bayside interests to limitation of liability is left intact, there would be no realistic possibility of the CPR breaking Rivotow's limitation of liability.

[43] The motion for a stay of proceedings, as between the CPR and all of the defendants except Rivotow Marine Ltd. and the *Rivotow 901*, therefore succeeds.

ne l'emporte pas sur l'ensemble des avantages liés à la suspension de l'action en responsabilité entre Canadien Pacifique et les parties rattachées au *Sheena M* et à la poursuite de l'action en limitation de la responsabilité pour l'instant. Toutefois, aucune suspension de la procédure entre Canadien Pacifique et Rivotow n'est demandée: la suspension ne s'étendra pas à ces parties. Je soulignerai néanmoins que si le droit à la limitation de la responsabilité des parties rattachées à Bayside demeure intact, il serait irréaliste de croire que Canadien Pacifique peut vaincre le droit de Rivotow à la limitation de sa responsabilité.

[43] La requête en suspension de la procédure entre Canadien Pacifique et tous les défendeurs, à l'exception de Rivotow Marine Ltd. et du navire *Rivotow 901*, est donc accueillie.