

T-4205-74

T-4205-74

**Bomar Navigation Ltée. (Plaintiff)**

v.

**The M.V. Hansa Bay and the owners of the M.V. Hansa Bay and Straudheim & Stensaker Sweig-niederlassung and Maritime Coastal Containers Limited (Defendants)**

Trial Division, Heald J.—Ottawa, February 20 and 21, 1975.

*Maritime law—Canadian corporation sub-chartering ship from second Canadian corporation—Second corporation chartering from foreign owners—Cargo shipped by sub-charterer from Canada to Libya—Damages claimed by sub-charterer for defects in ship's operation—London arbitration clause in sub-charterparty—Whether clause would lead to injustice—Motion for stay of action—Federal Court Rule 401(c).*

The defendant ship was under a long-term charter to the defendant "Maritime", through the defendant "Stensaker", a German corporation, as agent for the ship's owners. The defendant "Maritime" sub-chartered the ship to the plaintiff for the carriage of lumber from Thunder Bay, Ontario, and Valleyfield, Quebec, to Tripoli, Libya. The plaintiff sued to recover amounts expended to meet deficiencies in the ship's operation, particularly in the failure of the ship's cranes to load the cargo in Canada and to discharge it in Libya. The defendants, moving for leave to file a conditional appearance for the purpose of objecting to the Court's jurisdiction, and for an order staying proceedings, relied on the clause in the sub-charterparty for arbitration at London.

*Held*, dismissing the motion, the *prima facie* presumption in favour of granting a stay was dislodged by the strong evidence to the contrary. The defendant "Maritime", a Canadian corporation, had carriage of the action on behalf of all defendants. The bulk of the testimony was to be adduced from persons found in Canada. The plaintiff was a Canadian corporation based in Montreal, with assets solely in the Province of Quebec, against which an award of London arbitrators, on the claim filed for arbitration by the defendants, would have to be enforced. On the evidence as a whole, the enforcement of the arbitration clause would lead to an injustice.

*Le Syndicat de Normandin Lumber Ltd. v. "Angelic Power"* [1971] F.C. 263, distinguished. *The Eleftheria* [1970] L.R.P.D. 94 and *The Fehmarn* [1958] 1 W.L.R. 159, agreed with. *Polito v. Gestioni* [1960] Ex.C.R. 233, applied.

MOTION.

**Bomar Navigation Ltée. (Demanderesse)**

a c.

**Le N.M. Hansa Bay et les propriétaires du N.M. Hansa Bay et Straudheim & Stensaker Sweig-niederlassung et Maritime Coastal Containers Limited (Défendeurs)**

Division de première instance, le juge Heald—Ottawa, les 20 et 21 février 1975.

*Droit maritime—Navire sous-affrété par une compagnie canadienne à une autre compagnie canadienne—Navire affrété initialement par des propriétaires étrangers—Cargaison transportée par le sous-affrétéur, du Canada en Libye—Dommages-intérêts réclamés par le sous-affrétéur pour le fonctionnement défectueux du navire—Clause compromissoire de la sous-charte-partie prévoyant un arbitrage à Londres—Cette clause pourrait-elle conduire à une injustice?—Requête pour la suspension de l'action—Règle 401(c) de la Cour fédérale.*

Le navire défendeur avait été affrété par la défenderesse «Stensaker», une compagnie allemande, mandataire des propriétaires du navire, à la défenderesse «Maritime» en vertu d'une charte-partie de longue durée. La défenderesse sous-affréta le navire à la demanderesse pour le transport de bois d'œuvre de Thunder Bay (Ontario) et Valleyfield (Québec) à Tripoli en Libye. La demanderesse cherche à obtenir le recouvrement des sommes dépensées pour remédier au fonctionnement défectueux du navire, notamment l'impossibilité de le charger au Canada et de le décharger en Libye à l'aide de ses propres grues. Les défendeurs demandent l'autorisation de déposer un acte de comparution conditionnelle en vue de soulever une objection quant à la compétence de la Cour ainsi que la suspension des procédures, en se fondant sur la clause compromissoire de la sous-charte-partie prévoyant un arbitrage à Londres.

*Arrêt*: la requête est rejetée; la présomption *prima facie* en faveur de la suspension des procédures est contredite par des preuves sérieuses. La défenderesse «Maritime», une compagnie canadienne, s'est chargée au nom de tous les autres défendeurs des démarches requises par l'action. La majeure partie du témoignage doit être fournie par des personnes se trouvant au Canada. La demanderesse, une compagnie canadienne, a son siège à Montréal et tous ses biens, qui pourraient faire l'objet des procédures d'exécution à la suite d'une décision arbitrale rendue à Londres, se trouvent dans la province de Québec. Vu l'ensemble de la preuve, l'application de la clause arbitrale conduirait à une injustice.

Distinction établie avec l'arrêt: *Le syndicat de Normandin Lumber Ltd. c. "Angelic Power"* [1971] C.F. 264. Arrêts approuvés: *The Eleftheria* [1970] L.R.P.D. 94 et *The Fehmarn* [1958] 1 W.L.R. 159. Arrêt suivi: *Polito c. Gestioni* [1960] R.C.É. 233.

REQUÊTE.

## COUNSEL:

*E. Baudry* for plaintiff.  
*D. A. Kerr, Q.C.*, for defendants.

## SOLICITORS:

*Brisset, Bishop & Davidson*, Montreal, for plaintiff.  
*Stewart, MacKeen & Covert*, Halifax, for defendants.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

HEALD J.: This is an application by the defendants under Rule 401(c)<sup>1</sup> for leave to file a conditional appearance for the purpose of objecting to the jurisdiction of the Court and for an order granting a stay of proceedings in the action.

The plaintiff is a Canadian corporation with head office at Montreal. The defendant Straudheim & Stensaker Sweigniederlassung (hereafter Stensaker—a German corporation) is agent for the owners of the motor vessel *Hansa Bay*. The defendant Maritime Coastal Containers Limited (hereafter Maritime) is a corporation with head office at Halifax, Nova Scotia. Maritime had the vessel *Hansa Bay* on a long-term charter. By charterparty dated November 7, 1973, the defendant Maritime, in effect, sub-chartered subject vessel to the plaintiff for a voyage from the Great Lakes to the Western Mediterranean, with redelivery at Eastern North American ports. The plaintiff had chartered the *Hansa Bay* for the purpose of lifting a cargo of lumber from Thunder Bay, Ontario and Valleyfield, Quebec, for discharge at Tripoli, Libya.

The statement of claim goes on to allege that in order to transport said cargo, the *Hansa Bay* was

<sup>1</sup> *Rule 401*. A defendant may, by leave of the Court, file a conditional appearance for the purpose of objecting to

(c) the jurisdiction of the Court, and an order granting such leave shall make provision for any stay of proceedings necessary to allow such objection to be raised and disposed of.

## AVOCATS:

*E. Baudry* pour la demanderesse.  
*D. A. Kerr, c.r.*, pour les défendeurs.

<sup>a</sup> PROCUREURS:

*Brisset, Bishop & Davidson*, Montréal, pour la demanderesse.  
*Stewart, MacKeen & Covert*, Halifax, pour les défendeurs.

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement rendu par*

<sup>c</sup> LE JUGE HEALD: Les défendeurs demandent par les présentes l'autorisation de déposer, conformément à la Règle 401(c)<sup>1</sup>, un acte de comparution conditionnelle en vue de soulever une objection quant à la compétence de la Cour et une ordonnance suspendant les procédures dans l'action.

La demanderesse est une compagnie canadienne dont le siège social est à Montréal. La défenderesse Straudheim & Stensaker Sweigniederlassung (ci-après appelée Stensaker—une compagnie allemande) est mandataire des propriétaires du navire à moteur *Hansa Bay*. La défenderesse Maritime Coastal Containers Limited (ci-après appelée Maritime) est une compagnie dont le siège social se trouve à Halifax (Nouvelle-Écosse). La Maritime disposait du navire *Hansa Bay* en vertu d'une charte-partie de longue durée. Par la charte-partie en date du 7 novembre 1973, la défenderesse Maritime conclut avec la demanderesse un contrat de sous-affrètement à l'égard dudit navire pour un voyage des Grands Lacs jusqu'aux régions de l'ouest de la Méditerranée, et le retour du bateau à un port de l'Est nord-américain. La demanderesse avait affrété le *Hansa Bay* pour le transport d'une cargaison de bois d'œuvre à partir de Thunder Bay (Ontario) et Valleyfield (Québec) devant être déchargée à Tripoli (Libye).

La déclaration allègue en outre qu'aux fins du transport de cette cargaison, la demanderesse avait

<sup>1</sup> *Règle 401*. Un défendeur peut, avec la permission de la Cour, déposer un acte de comparution conditionnelle en vue de soulever une objection

(c) quant à la compétence de la Cour, et une ordonnance accordant cette permission doit prévoir toute suspension d'instance nécessaire pour permettre de soulever cette objection et de statuer à son sujet.

represented to plaintiff as being equipped with one ten-ton Muncloader "C" type crane and that, accordingly, the plaintiff expected the *Hansa Bay* to be able to load and discharge its cargo without the assistance of shore cranes. It is further alleged that when the vessel commenced loading both at Thunder Bay and Valleyfield, the vessel's crane was not operating, resulting in the plaintiff having to employ shore cranes at both places at a cost of \$4,469.82.

The statement of claim alleges further that despite warnings given by the plaintiff that it was essential for the crane to be functioning upon arrival at Tripoli, and despite assurances by the defendants that the crane was operational, it was found upon arrival at Tripoli that the crane was still out of order, forcing the plaintiff to rent shore cranes at Tripoli and to incur travelling and survey expenses, the Tripoli expenses totalling \$19,949.77.

The statement of claim makes further claims against the defendants which may be summarized as follows:

1. Engine breakdowns during the voyage causing loss to plaintiff through lost time and additional pilotage expenses.....\$ 2,030.91
2. Loss of time at Montreal when the vessel was delayed due to an oil pollution prosecution .....2,138.73
3. Loss of time during voyage because the vessel did not satisfy its speed warranty .....2,200.82
4. Overpayment of hire by plaintiff to defendants.....19,023.73
5. Expenses paid by plaintiff on behalf of owners and cash advances and supplies given to the master of the vessel.....4,139.21

The basis of the defendants' application rests on paragraph 17 of the sub-charterparty with the plaintiff referred to *supra*. Said paragraph 17 reads as follows:

That should any dispute arise between owners and the charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at London, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen, their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, their agreement shall be made a rule of the Court. The arbitrators shall be commercial men.

indiqué que le *Hansa Bay* était équipé d'une grue d'une puissance de levage de dix tonnes, du type Muncloader «C», et qu'en conséquence, la demanderesse s'attendait à ce que l'on puisse charger et décharger la cargaison sans avoir recours à des grues à quai. Elle allègue en outre que lorsqu'on commença le chargement, à Thunder Bay et à Valleyfield, la grue du navire ne fonctionnait pas, et que la demanderesse dut alors employer des grues à quai dans ces deux ports, et dépensa ainsi \$4,469.82.

La déclaration allègue en outre que la demanderesse avait signalé à plusieurs reprises qu'il était très important que la grue fonctionne à l'arrivée à Tripoli et que les défendeurs lui avaient assuré à plusieurs reprises que la grue fonctionnait; on découvrit cependant à l'arrivée à Tripoli que la grue était toujours inutilisable et la demanderesse fut obligée de louer des grues à quai et d'engager des dépenses de transport et d'inspection, se chiffrant au total à \$19,949.77.

La déclaration porte sur d'autres réclamations contre les défendeurs, qui peuvent être résumées de la manière suivante:

1. Panne de moteur au cours du voyage, causant une perte pour la demanderesse, en raison du temps perdu et des dépenses additionnelles de pilotage.....\$ 2,030.91
2. Perte de temps à Montréal en raison du retard du navire résultant de poursuites pour pollution par le pétrole .....2,138.73
3. Perte de temps au cours du voyage parce que le navire ne naviguait pas à la vitesse spécifiée dans la garantie.....2,200.82
4. Montant versé en trop par la demanderesse pour la location du navire aux défendeurs.....19,023.73
5. Dépenses payées par la demanderesse au nom des propriétaires et avances en espèces et approvisionnement fourni au capitaine du navire.....4,139.21

Le fondement de la demande des défendeurs se trouve au paragraphe 17 du contrat de sous-affrètement susmentionné, conclu avec la demanderesse. Ledit paragraphe 17 se lit comme suit:

[TRADUCTION] Si un différend quelconque survient entre les propriétaires et les affrêteurs, l'affaire en litige sera soumise à trois personnes siégeant à Londres; chaque partie en nommera une et les deux personnes ainsi choisies, la troisième; leur décision ou celle de deux d'entre elles sera définitive, et, pour les fins de l'exécution forcées d'une sentence arbitrale, cet accord pourra devenir ordonnance du tribunal. Les arbitres devront être des commerçants.

Defendants' counsel relied heavily on the judgment of my brother Pratte J. in the case of *Le syndicat de Normandin Lumber Ltd. v. "Angelic Power"*<sup>2</sup>. In that case, where there was an arbitration clause identical to the one in the case at bar, Mr. Justice Pratte ordered a stay of proceedings in this Court so that the parties could proceed to arbitration as they had agreed to do. At page 272 of his judgment, Mr. Justice Pratte said:

I therefore conclude that the present arbitration clause to which the parties freely subscribed must be enforced unless it appears that this would be unjust. However, plaintiff's counsel did not put forward any grounds for concluding that the enforcement of the arbitration clause in this case would lead to an injustice.

I have no hesitation in accepting the foregoing statement as a correct statement of the law. The principles to be considered in exercising the Court's discretion in a case such as this, are, in my view, concisely stated by Brandon J. in *The Eleftheria*<sup>3</sup> at pages 99 and 100 of the judgment where the learned Justice said:

The principles established by the authorities can, I think, be summarised as follows: (1) Where plaintiffs sue in England in breach of an agreement to refer disputes to a foreign court, and the defendants apply for a stay, the English court, assuming the claim to be otherwise within its jurisdiction, is not bound to grant a stay but has a discretion whether to do so or not. (2) The discretion should be exercised by granting a stay unless strong cause for not doing so is shown. (3) The burden of proving such strong cause is on the plaintiffs. (4) In exercising its discretion the court should take into account all the circumstances of the particular case. (5) In particular, but without prejudice to (4), the following matters, where they arise, may properly be regarded:—(a) In what country the evidence on the issues of fact is situated, or more readily available, and the effect of that on the relative convenience and expense of trial as between the English and foreign courts. (b) Whether the law of the foreign court applies and, if so, whether it differs from English law in any material respects. (c) With what country either party is connected, and how closely. (d) Whether the defendants genuinely desire trial in the foreign country, or are only seeking procedural advantages. (e) Whether the plaintiffs would be prejudiced by having to sue in the foreign court because they would: (i) be deprived of security for their claim; (ii) be unable to enforce any judgment obtained; (iii) be faced with a time-bar not applicable in England; or (iv) for political, racial, religious or other reasons be unlikely to get a fair trial.

<sup>2</sup> [1971] F.C. 263.

<sup>3</sup> [1970] L.R.P.D. 94.

L'avocat des défendeurs s'appuya essentiellement sur la décision rendue par mon collègue le juge Pratte dans l'affaire *Le syndicat de Normandin Lumber Ltd. c. «Angelic Power»*<sup>2</sup>. Dans cette affaire, où la clause d'arbitrage est identique à celle en cause, le juge Pratte ordonna la suspension des procédures devant la Cour pour que les parties procèdent à l'arbitrage comme elles avaient convenu de le faire. A la page 272, le juge Pratte déclarait:

J'en viens donc à la conclusion qu'il faut ici donner effet à la clause compromissoire que les parties ont librement souscrite, à moins qu'il n'apparaisse qu'il serait injuste de le faire. Or, il faut dire que le procureur de la demanderesse n'a fait valoir aucun moyen d'où l'on pourrait conclure que, dans cette espèce, il ne faut pas donner effet à la clause compromissoire parce que cela conduirait à une injustice.

Je n'hésite pas à souscrire à cette déclaration juridiquement correcte. Le juge Brandon, dans l'affaire *The Eleftheria*<sup>3</sup>, énonça de manière concise aux pages 99 et 100 du jugement, les principes dont il faut tenir compte dans l'exercice du pouvoir discrétionnaire de la Cour dans un cas comme celui-ci; les voici:

[TRADUCTION] Les principes établis par la jurisprudence peuvent à mon avis être résumés de la manière suivante: (1) lorsque les demandeurs intentent des poursuites en Angleterre, en rupture d'une entente selon laquelle les différends seraient renvoyés à un tribunal étranger, et lorsque les défendeurs demandent une suspension des procédures, le tribunal anglais, à supposer que la réclamation relève autrement de sa compétence, n'est pas tenu d'accorder une suspension des procédures, mais a le pouvoir discrétionnaire de le faire. (2) Le pouvoir discrétionnaire d'accorder une suspension des procédures devrait être exercé à moins qu'on ne démontre qu'il existe des motifs sérieux pour ne pas le faire. (3) La charge de la preuve en ce qui concerne ces motifs sérieux incombe aux demandeurs. (4) En exerçant son pouvoir discrétionnaire, le tribunal devrait prendre en considération toutes les circonstances de l'affaire en cause. (5) Notamment mais sans préjudice du (4), les questions suivantes, s'il y a lieu, devraient être examinées: a) dans quel pays peut-on trouver, ou se procurer facilement la preuve relative aux questions de faits, et quelles conséquences peut-on en tirer sur les avantages et les coûts comparés du procès devant les tribunaux anglais ou les tribunaux étrangers? b) Le droit du tribunal étranger est-il applicable et, si c'est le cas, diffère-t-il du droit anglais sur des points importants? c) Avec quel pays chaque partie a-t-elle des liens, et de quelle nature sont-ils? d) Les défendeurs souhaitent-ils vraiment porter le litige devant un tribunal étranger ou prennent-ils seulement avantage des procédures? e) Les demandeurs subirait-ils un préjudice s'ils devaient intenter une action devant un tribunal étranger (i) parce qu'ils seraient privés de garantie à l'égard de leur réclamation; (ii) parce qu'ils seraient incapables de faire

<sup>2</sup> [1971] C.F. 263.

<sup>3</sup> [1970] L.R.P.D. 94.

Having regard to the evidence adduced before me on this application, I have concluded, that notwithstanding the *prima facie* presumption in favour of granting a stay, I should refuse to do so because of the strong evidence against doing so which I find to be here present. The plaintiff is a Canadian corporation. The defendant, Maritime, was, by agreement amongst the defendants, at all relevant times, in control of the operation and management of the vessel (see paragraph 4 of affidavit of W. M. L. Ryan, filed on behalf of defendants) and is also a Canadian corporation. The defendant Maritime has conducted all correspondence and negotiations with the plaintiff (see paragraphs 5, 6, 7, 8, and 9 of Ryan's affidavit) on behalf of all defendants and has instructed London solicitors on behalf of all defendants (see paragraphs 10 and 11 of Ryan's affidavit).

Furthermore, the affidavit of Capt. J. R. Bouchard, the president of the plaintiff corporation establishes that the bulk of the evidence in this action is to be adduced from parties to be found in Canada (see paragraph 8 thereof). Capt. Bouchard deposes further as follows:

9. Trial of the issues at Montreal or Halifax will necessarily be far less expensive than arbitration proceedings in London, which will entail the attendance there of witnesses and Canadian Counsel, the appointment of local solicitors, and the payment of fees to the arbitrator(s);

10. The Plaintiff is a Montreal based company with its sole assets situated in the Province of Quebec; execution upon its property of any award rendered by London arbitrators in favour of the Defendants will be subject to review by Quebec courts, at which time Plaintiff intends to raise anew all available grounds of defence;

11. As Defendants may be unable to enforce any award obtained, arbitration in London offers no guarantee of a speedy and economical solution of the issues; on the contrary, a final and binding decision can best be obtained by continuing the proceedings instituted before this Honourable Court in first instance;

Paragraphs 10 and 11 above quoted become relevant because the defendants have filed a claim

appliquer tout jugement obtenu; (iii) parce qu'il y aurait une prescription non applicable en Angleterre; ou (iv) parce que, pour des raisons politiques, raciales, religieuses ou autres, ils ne seraient pas en mesure d'obtenir un jugement équitable.

a Compte tenu de la preuve soumise en l'espèce, je conclus qu'en dépit de la présomption *prima facie* en faveur d'une suspension des procédures, je refuserai de l'accorder parce que l'on m'a soumis des preuves sérieuses de l'inopportunité d'une telle décision. La demanderesse est une compagnie canadienne. La défenderesse Maritime, en vertu d'un accord entre les défendeurs, contrôlait à toutes les époques pertinentes l'opération et la gestion du navire (voir le paragraphe 4 de l'affidavit de W. M. L. Ryan, soumis au nom des défendeurs); la Maritime est également une compagnie canadienne. La défenderesse Maritime s'est chargée de toute la correspondance et des négociations avec la demanderesse (voir les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'affidavit de Ryan) et a communiqué les instructions de tous les défendeurs aux procureurs de Londres (voir les paragraphes 10 et 11 de l'affidavit de Ryan).

e En outre, l'affidavit du capitaine J. R. Bouchard, président de la compagnie demanderesse, établit que l'ensemble des éléments de preuve dans l'action doit être présenté par des parties qui se trouvent au Canada (paragraphe 8 dudit affidavit). Voici d'autres extraits de l'affidavit de Bouchard:

[TRADUCTION] 9. L'instruction du litige, si elle se faisait à Montréal ou à Halifax, serait nécessairement beaucoup moins coûteuse que les procédures d'arbitrage à Londres, qui exigeraient la présence de témoins et d'avocats canadiens, la nomination de procureurs locaux et le paiement d'honoraires aux arbitres;

10. La demanderesse est une compagnie sise à Montréal dont tous les biens exclusifs se trouvent dans la province de Québec; les procédures d'exécution à l'égard de ses biens résultant d'une décision arbitrale rendue par des arbitres londoniens en faveur des défendeurs seraient susceptibles de révision par les tribunaux québécois, et la demanderesse a l'intention de soulever de nouveau devant ces tribunaux tous les moyens de défense qu'elle peut invoquer;

11. Puisqu'il est possible que les défendeurs soient incapables d'obtenir l'exécution de toute décision arbitrale obtenue, l'arbitrage à Londres n'offre aucune garantie de règlement rapide et économique des litiges; bien au contraire une décision définitive et obligatoire pourrait être plus aisément obtenue si l'on poursuivait les procédures introduites devant cette honorable cour en première instance;

j Les paragraphes 10 et 11 précités sont pertinents puisque les défendeurs ont déposé une récla-

against the plaintiff in the sum of \$137,737.46 which they wish the London arbitrators to consider.

As against this rather substantial evidence on "injustice" and "balance of convenience", the only evidence adduced by the defendants is the opinion expressed by Mr. Ryan in paragraph 21 of his affidavit:

... that the Defendants have already incurred expense in connection with the said arbitration; that the said London arbitration would have proceeded on December 13, 1974 had not the Plaintiff breached the said contract by refusing and failing to abide by the provisions of Arbitration Clause; and that (inasmuch as the Defendants other than MCCL are in Europe), the balance of convenience would best be served by placing the disputes between the parties before experienced commercial arbitrators in London as had been agreed to by the Plaintiff.

I do not find the above expressed opinion of Mr. Ryan very persuasive in view of the other evidence before me. It is clear, on the evidence, that the defendant Maritime, as the long time charterer of the vessel, has the "carriage" of the proceedings on behalf of all the defendants. It is also clear that much of the alleged damages occurred in Canada (i.e., Thunder Bay, Ontario, Valleyfield, Quebec and Montreal, Quebec). The uncontradicted evidence before me is that the bulk of the evidence is to be adduced from parties to be found in Canada. Possibly some evidence will be adduced from parties in Libya. However, I have no evidence that such evidence would be more expensively or more inconveniently adduced in Canada than in London. There was no evidence before me as to the present whereabouts of the vessel. Therefore, there is nothing from which I can conclude that evidence from the vessel's crew would be more difficult or more expensive to obtain in Canada than in London (if indeed such evidence is necessary, on which point, the material before me is silent). Taking the evidence as a whole, I have concluded that enforcement of the arbitration clause in this case would lead to an injustice. I also have the view that the very strong circumstances which re-enforced the *prima facie* case for a stay in *The Eleftheria* case (*supra*) are not present in the case at bar.

mation à l'encontre de la demanderesse pour un montant de \$137,737.46 qu'ils veulent soumettre à l'examen des arbitres londoniens.

<sup>a</sup> A l'encontre de cette preuve solide sur «l'injustice» et «la prépondérance des inconvénients», les défendeurs n'ont soumis en preuve que l'opinion exprimée par M. Ryan dans le paragraphe 21 de son affidavit:

<sup>b</sup> [TRADUCTION] ... que les défendeurs ont déjà engagé des dépenses à l'égard dudit arbitrage; que ledit arbitrage à Londres aurait été mis en œuvre le 13 décembre 1974 si la demanderesse n'avait pas rompu ledit contrat en refusant et en omettant de se soumettre aux dispositions de la clause compromissoire; et que (dans la mesure où les défendeurs autres que la MCCL sont en Europe) les inconvénients seraient moindres si l'on soumettait les différends entre lesdites parties à des arbitres commerciaux expérimentés à Londres comme convenu auparavant avec la demanderesse.

<sup>d</sup> A mon avis cette opinion exprimée par M. Ryan n'est pas très convaincante si l'on tient compte des autres preuves qui m'ont été soumises. Il est évident, vu la preuve, que la défenderesse Maritime, à titre d'affréteur à long terme du navire, est «chargée» des procédures au nom de tous les défendeurs. Il est tout aussi évident que la plupart des dommages allégués ont été causés au Canada (c.-à-d., Thunder Bay (Ontario), Valleyfield (Québec) et Montréal (Québec)). Rien ne vient contredire le fait que l'ensemble des éléments de preuve doit être présenté par des parties qui se trouvent au Canada. Il est possible que certains éléments de preuve soient fournis par des parties qui se trouvent en Libye. Cependant, je ne vois pas pourquoi il serait plus coûteux ou plus désavantageux de produire cette preuve au Canada qu'à Londres. On ne m'a nullement indiqué où se trouve actuellement le navire. Rien ne me permet donc de conclure qu'il serait plus difficile ou plus coûteux de recueillir les dépositions de l'équipage du navire au Canada qu'à Londres (si, bien sûr, ces dépositions sont nécessaires, point dont le dossier ne fait aucune mention). Si je considère l'ensemble de la preuve, je dois conclure que l'exécution de la clause compromissoire en l'espèce conduirait à une injustice. Je suis aussi d'avis que les diverses circonstances qui appuyaient fortement la preuve *prima facie* en faveur d'une suspension des procédures dans l'affaire *The Eleftheria* (précitée) n'existent pas en l'espèce.

I am fortified in my conclusion that a stay should not be ordered on the facts in this case by the decision in *The Fehmarn*<sup>4</sup>, and in particular the comments of Lord Denning on page 162; of Lord Hodson on page 163 and of Lord Morris on page 164.

In circumstances similar to those here present, Mr. Justice A. I. Smith of the Quebec Admiralty District also refused to grant a stay in the case of *Polito v. Gestioni*<sup>5</sup>.

For the foregoing reasons, the defendants' motion is dismissed, with costs of this motion to the plaintiff in any event of the cause.

Le jugement rendu dans l'affaire *Fehmarn*<sup>4</sup> et plus particulièrement les commentaires de lord Denning à la page 162, de lord Hodson à la page 163 et de lord Morris à la page 164 viennent appuyer ma décision de ne pas accorder, compte tenu des faits de l'espèce, la suspension demandée.

Dans des circonstances similaires à celles de l'espèce, le juge A.I. Smith du District d'amirauté du Québec refusa aussi d'accorder une suspension des procédures dans l'affaire *Polito c. Gestioni*<sup>5</sup>.

Pour tous ces motifs, la requête des défendeurs est rejetée avec dépens à la demanderesse quelle que soit l'issue de la cause.

<sup>4</sup> [1958] 1 W.L.R. 159.

<sup>5</sup> [1960] Ex.C.R. 233.

<sup>4</sup> [1958] 1 W.L.R. 159.

<sup>5</sup> [1960] R.C.É. 233.