

2003 FCT 702
T-1959-02

2003 CFPI 702
T-1959-02

Norcan Electrical Systems Inc., doing business as Feeding Systems Canada (Plaintiff)

Norcan Electrical Systems Inc., exerçant ses activités sous la dénomination de Feeding Systems Canada (demanderesse)

v.

c.

Feeding Systems A/S, and The Owners and All Others Interested in the Ships “*FB XIX*” and “*FB XX*” (Defendants)

Feeding Systems A/S, et Les propriétaires des navires «*FB XIX*» et «*FB XX*» ainsi que les autres personnes intéressées dans lesdits navires (défendeurs)

T-2091-02

T-2091-02

Norcan Electrical Systems Inc. doing business as Feeding Systems Canada (Plaintiff)

Norcan Electrical Systems Inc., exerçant ses activités sous la dénomination de Feeding Systems Canada (demanderesse)

v.

c.

Feeding Systems A/S, Feeding Systems Chile Ltda., and The Owners and all Others Interested in the Ships “*FB XIX*”, “*FB XX*”, “*FB XXII*”, and “*FB XXIII*” (Defendants)

Feeding Systems A/S, Feeding Systems Chile Ltda. et Les propriétaires des navires «*FB XIX*», «*FB XX*», «*FB XXII*» et «*FB XXIII*», ainsi que les autres personnes intéressées dans lesdits navires (défendeurs)

INDEXED AS: NORCAN ELECTRICAL SYSTEMS INC. v. *FB XIX* (THE) (T.D.)

RÉPERTORIÉ: NORCAN ELECTRICAL SYSTEMS INC. c. *FB XIX* (LE) (1^{re} INST.)

Trial Division, Hargrave P.—Vancouver, April 28 and June 2, 2003.

Section de première instance, protonotaire Hargrave—Vancouver, 28 avril et 2 juin 2003.

Maritime Law — Motions to set bail in one case, set bail or strike claim in second case — Claim for necessities supplied in Canada to silo barges used in fish farming — Second claim involving sister ships — Sister ship claim not struck, plaintiff having reasonably arguable case for bail — Law as to setting bail reviewed — General rule, bail set sufficient to cover plaintiff’s reasonably arguable best case plus interest, costs — Bail capped at ship’s value — Bail reduced only in extraordinary circumstances — Canada not having ratified 1952 Convention covering arrest of sister ships — Provided for by Federal Court Act, s. 43(8) — Significant difference between French, English versions — Statutory interpretation principles considered — Meaning which furthers purpose of legislation must prevail — Considering Convention, British legislation, history of sister ship concept, legislation intended to allow attachment of assets of de facto economic power behind ship, not just ships under common beneficial ownership — Calculation of bail amount — Bail as common fund — Plaintiff’s existing priorities re: defendant vessels maintained

Droit maritime — Requêtes introduites pour que soit fixé un cautionnement dans une action et pour que soit radiée la réclamation ou que soit fixé un cautionnement dans une autre action — Réclamations pour provisions fournies à des gabares dont on se sert dans les activités d’aquiculture — La deuxième action concerne des navires jumeaux — Dans la procédure des navires jumeaux l’action ne sera pas radiée car la demanderesse a des arguments raisonnables à faire valoir en vue d’un cautionnement — Examen des règles juridiques régissant la manière de fixer un cautionnement — La règle générale est qu’un demandeur a droit à un cautionnement selon une somme suffisante pour représenter la meilleure indemnité raisonnablement possible qu’il puisse espérer, ainsi que les intérêts et les dépens — Le montant du cautionnement ne peut pas dépasser la valeur du navire fautif — Le montant du cautionnement n’est réduit que dans des circonstances exceptionnelles — Le Canada n’a pas ratifié la Convention de 1952 concernant la saisie de navires jumeaux — L’art. 43(8) de la Loi sur la Cour fédérale prévoit une forme de saisie de

as against bail.

Construction of Statutes — Maritime Law — Setting bail where ships arrested by necessities supplier — Sister ship legislation — Federal Court Act, s. 43(8) providing form of sister ship arrest — Significant difference in meaning of French, English versions — Reversal of terms “beneficially owned”, “beneficial owner” — Statutory interpretation principles, applicable where versions not matching, reviewed — Meaning which furthers purpose of legislation must prevail — Considering international Convention, British legislation, history of sister ship concept, purpose of legislation not just to allow claims against ships under common beneficial ownership but to attach assets of de facto economic power behind ship — Under French version, plaintiff having substantial, reasonably arguable case against sister ships.

Two motions were brought by Normentor A/S, assignees of defendant, Feeding Systems A/S, to (1) set bail in action T-1959-02 and (2) to strike out the claim or set bail in T-2091-02. Underlying these motions were two claims for necessities. T-1952-02, the Canadian necessities claim, was for necessities supplied to the vessels *FB XIX* and *FB XX* in Canada by the Canadian plaintiff. These vessels, currently under arrest, are silo barges used to store food for fish farming. The other claim involves the *FB XXII* and *FB XXIII*, said to be sister ships to the *FB XIX* and *FB XX*. The amount claimed in the first action is \$74,929.75 while \$212,357.35 is claimed in the sister ship case. Plaintiff's evidence was that, as is where is, the *FB XIX* and *FB XX* would not go for more than \$200,000 each. Plaintiff argued that the Chilean vessels *FB XXII* and *FB XXIII* and the arrested Canadian vessels are sister ships and that the latter are therefore open to the claim for \$212,357.35 made against the Chilean vessels.

navires jumeaux — Les versions anglaises et françaises ont des sens très différents — Examen des principes en matière d'interprétation des lois — C'est l'interprétation qui favorise l'objet de la loi qui doit l'emporter — Si l'on considère la Convention, la loi anglaise et l'historique de la notion de navires jumeaux, notre Loi a non seulement pour objet d'élargir les droits des réclamants à l'encontre de navires ayant les mêmes propriétaires bénéficiaires, mais aussi de permettre de grever les actifs du pouvoir économique de facto dont relève le navire — Calcul du montant du cautionnement — Cautionnement en tant que fonds commun — Effet donné aux priorités existantes de la demanderesse à l'égard des navires saisis au cas où la sûreté deviendrait un fonds commun.

Interprétation des lois — Droit maritime — Fixation d'un cautionnement dans le cas de navires saisis par un fournisseur de provisions — Règles en matière de navires jumeaux — L'art. 43(8) de la Loi sur la Cour fédérale prévoit une forme de saisie de navires jumeaux — Différences importantes entre les versions anglaises et françaises — Inversion des mots «appartient à titre bénéficiaire» et «véritable propriétaire» — Examen des principes applicables d'interprétation législative dans les cas où les versions d'un texte législatif ne concordent pas — L'interprétation qui favorise l'objet de la loi doit l'emporter — Si l'on considère la Convention, la loi anglaise et l'historique de la notion de navires jumeaux, notre Loi a non seulement pour objet d'élargir les droits des réclamants à l'encontre de navires ayant les mêmes propriétaires bénéficiaires, mais aussi de permettre de grever les actifs du pouvoir économique de facto dont relève le navire — Selon la version française, la demanderesse aurait un argument substantiel et raisonnablement défendable contre les navires jumeaux.

Deux requêtes ont été introduites par Normentor A/S, cessionnaires des intérêts et des dettes de la défenderesse, Feeding Systems A/S, pour que 1) soit fixé un cautionnement dans l'action T-1959-02, et pour que 2) soit radiée la réclamation ou que soit fixé un cautionnement dans l'action T-2091-02. À la base des deux présentes requêtes, il y a deux réclamations pour provisions. T-1959-02, la procédure des provisions canadiennes, est assez simple, puisqu'elle concerne des provisions fournies aux navires *FB XIX* et *FB XX* au Canada par la demanderesse canadienne. Ces navires qui servent à l'entreposage de l'alimentation pour les activités d'aquiculture ont été saisis. La deuxième action concerne les navires *FB XXII* et *FB XXIII*, qui prétendent sont des navires jumeaux par rapport aux navires *FB XIX* et *FB XX*. Dans la première action la somme réclamée est de 74 929,75 \$, alors que dans la procédure des navires jumeaux elle est de 212 357,35 \$. La preuve de la demanderesse est que, tels quels, les navires *FB XIX* et *FB XX* ne dépasseraient pas la somme de 200 000 \$ chacun. La demanderesse prétend que les navires chiliens, *FB XXII* et *FB XXIII*, et les navires canadiens

Held, bail for the Canadian claim should be set at \$104,650 and \$289,800 in the sister ship proceeding.

The amount of bail set is not an indication of what plaintiff will in fact realize but rather a rough measure of what it might recover on its reasonably best arguable case. Plaintiff has a reasonably arguable case in the sister ship claim and it should not be struck.

The general rule in setting bail is that plaintiff is entitled to an amount sufficient to cover its reasonably arguable best case plus interest and costs, limited to the value of the wrongdoing vessel even if the claim exceeds that amount. While the Court, at a bail hearing, ought not embark upon a close examination of the merits of plaintiff's claim, it may make a rough and ready assessment that the claim will not be entirely successful and reduce the amount of security accordingly. The general rule is departed from only where the circumstances are quite extraordinary, such as if the claim contains major uncertainties or the security sought is exorbitant.

The purpose of sister ship legislation is to prevent an owner from improperly insulating assets by putting each ship into a separate company in which the overall owner holds all the shares. While Canada has not ratified the 1952 *International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ships, Federal Court Act*, subsection 43(8) does provide for sister ship arrest and does not limit the number of ships which may be arrested. But, in *The Ryan Leet*, the Trial Division held that if the registered owners of two vessels are not the same, there can be no sister ship arrest under the Canadian legislation. This interpretation of the statute yielded a result contrary to sister ship legislation in most, if not all, other jurisdictions. The Court's interpretation was necessitated by the English version of the statutory provision. But while the English version of subsection 43(8) is "is beneficially owned by", the French-language version reads, as translated, "is owned by the beneficial owner". This reversal of "beneficially owned" and "owner" imparts very different meanings to the two versions. There was affidavit evidence, not cross-examined upon, to the

saisis, sont des navires jumeaux et que ces deux derniers navires sont donc exposés à la réclamation additionnelle de 212 357,35 \$ pour provisions fournies par la demanderesse aux navires chiliens.

Jugement: le cautionnement, en ce qui a trait à la procédure des provisions canadiennes, sera de 104 650 \$ et de 289 800 \$ dans la procédure des navires jumeaux.

Le montant du cautionnement n'est pas une indication de ce que la demanderesse obtiendra dans les faits, mais plutôt une mesure approximative de ce que la demanderesse pourrait recouvrer à titre de meilleure indemnisation raisonnablement possible. La demanderesse a des arguments raisonnables à faire valoir dans la procédure des navires jumeaux l'action ne doit donc pas être radiée.

En matière de cautionnement, la règle générale est qu'un demandeur a droit à un cautionnement selon une somme suffisante pour représenter la meilleure indemnité raisonnablement possible qu'il puisse espérer, ainsi que les intérêts et les dépens, à concurrence de la valeur du navire fautive même si le montant de la réclamation dépasse cette valeur. Bien qu'il soit pour la Cour tout à fait contre-indiqué, dans une audience en matière de cautionnement, d'entreprendre un examen serré du pour et du contre de la réclamation des demandeurs, cela ne veut pas dire que la Cour ne peut pas évaluer approximativement les probabilités d'un rejet partiel de la réclamation et donc réduire le quantum de la garantie. On ne déroge à la règle générale que dans des circonstances extraordinaires comme par exemple dans le cas de réclamations qui renferment des incertitudes majeures, ou de réclamations à l'égard desquelles la garantie demandée est exorbitante.

Les règles relatives aux navires jumeaux ont pour objet d'empêcher un propriétaire de soustraire son avoir à toute action en faisant relever chaque navire d'une société distincte dont il est l'unique actionnaire. Bien que le Canada n'ait pas ratifié la *Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer* de Bruxelles appelée («Convention sur la saisie des navires de mer») de 1952, le paragraphe 43(8) de la *Loi sur la Cour fédérale* prévoit une forme de saisie de navires jumeaux et n'établit aucune limite au nombre de navires qui peuvent être saisis. Cependant, dans l'affaire *Le Ryan Leet*, la Cour avait jugé que si les propriétaires enregistrés de deux navires n'étaient pas les mêmes, il ne pouvait, selon la législation canadienne, y avoir de saisie de navires jumeaux. Cette interprétation de la loi est contraire aux règles en matière de navires jumeaux appliquées dans la plupart, voire la totalité, des autres pays. Compte tenu de la version anglaise de la disposition législative, il n'y a pas d'autre interprétation possible de la part de la Cour. Alors que la traduction de la

effect that when the Department of Justice drafted subsection 43(8), the French-language version is what was intended to be expressed by the drafting process. But the affidavit was deficient in that it was made by a partner of the former Justice Department lawyer; for it to be accepted, she herself would have had to make it.

The test to be applied where the French and English versions of a statute do not match requires a purposive reading of the statute as a whole, acceptance of the two language versions on an equal footing and an attempt to reconcile them by identifying and adopting a shared meaning. The shared meaning principle will, however, be discarded if another interpretation, based on the intent and meaning that best ensures the attainment of an objective is the more appropriate approach. The dissenting opinion of L'Heureux-Dubé J. in the 1993 case *Canada (Attorney General) v. Mossop*, that "it is the meaning which furthers the purpose of the legislation which must prevail", has since been endorsed by the Supreme Court of Canada.

Considering the Convention, the British legislation and the history of the sister ship concept, the purpose of our statute was not only to extend claims to ships under common beneficial ownership but also to allow those having claims against a wrongdoing ship to attach the assets of the *de facto* economic power behind that ship.

According to the French version of subsection 43(8), plaintiff would have at least a substantial and reasonably arguable case that the *FB XIX* and *FB XX* were liable as sister ships since Feeding Systems A/S has beneficial ownership of the *FB XXII* and *FB XXIII*, by way of ownership of shares in Feeding Systems Chile, owner of the latter two vessels. While it cannot, at this point, be said that plaintiff does have a valid sister ship claim, it does have a reasonably best arguable case upon which to require bail.

As to quantum, bail is substitution of personal security to take the place of the arrested ship as security for what may be

version anglaise du paragraphe 43(8) se lit comme suit: «appartient à titre de bénéficiaire à la personne», la version française se lit comme suit: «appartient au véritable propriétaire». Nous avons ici une inversion, dans la version française et la version anglaise, des mots «appartient à titre bénéficiaire» et «véritable propriétaire», ce qui donne des sens très différents aux deux versions. Il y a eu preuve par affidavit, sur lequel il n'y a pas eu contre-interrogatoire, selon laquelle la version française est ce que le ministère de la Justice voulait exprimer durant le travail de rédaction du paragraphe 43(8). L'affidavit ne peut être accepté en preuve parce qu'il a été rédigé par un associé d'une avocate qui travaillait autrefois au ministère de la Justice; pour qu'il puisse être accepté, il aurait fallu que ce soit l'avocate elle-même qui le rédige.

Le critère qui s'applique lorsque la version française et la version anglaise d'une loi ne concordent pas comprend une interprétation téléologique du texte législatif tout entier, une acceptation de la version française et de la version anglaise sur un pied d'égalité, enfin une tentative de conciliation des deux textes, après qu'on a trouvé et adopté un sens commun. Le principe du sens commun sera écarté lorsqu'une autre interprétation, fondée sur l'intention et le sens qui garantissent le mieux la réalisation d'un objectif, sera plus adéquate. L'opinion dissidente du juge L'Heureux-Dubé dans l'arrêt *Canada (Procureur général) c. Mossop*, rendu en 1993, selon laquelle «c'est l'interprétation qui favorise l'objet de la loi qui doit l'emporter» a depuis été entérinée par la Cour suprême du Canada.

Si l'on considère la Convention, la loi anglaise et l'historique de la notion de navires jumeaux, notre Loi a non seulement pour objet d'élargir les droits des réclamants à l'encontre de navires ayant les mêmes propriétaires bénéficiaires, elle a aussi pour objet de permettre à ceux qui ont des réclamations à l'encontre d'un navire fautif de grever les actifs du pouvoir économique *de facto* dont relève ce navire.

Selon la version française du paragraphe 43(8), la demanderesse aurait à tout le moins un argument substantiel et raisonnablement défendable en faisant valoir que le *FB XIX* et le *FB XX*, sont responsables en tant que navires jumeaux parce que Feeding Systems A/S a la propriété bénéficiaire des navires fautifs, le *FB XXII* et le *FB XXIII*, à raison des actions qu'elle détient dans Feeding Systems Chile, propriétaire de ces deux derniers navires. Tout cela ne veut pas dire que la demanderesse a assurément une réclamation à l'encontre des navires jumeaux, mais cela veut dire que la demanderesse est en mesure d'exiger un cautionnement en faisant valoir l'argument de la meilleure indemnisation possible.

Pour ce qui est du quantum, le cautionnement consiste à remplacer une sûreté réelle par une sûreté personnelle et il

received. While there was here a mere suggestion of a counterclaim, this was not an extraordinary circumstance such as to justify discounting plaintiff's claim.

The amount of \$74,929.75 should be accepted with respect to the Canadian necessities claim together with interest for two and one-half years at 6% compounded semi-annually plus \$18,000 for costs. The total came to \$104,650.

In respect of the sister ship claim, bail should be fixed at \$212,357.35 plus \$32,800 for interest and a further \$45,000 for costs, considering that the sister ship claim will be more difficult to litigate and may necessitate extensive discovery and the incurring of substantial disbursements.

Another issue that had to be considered was that of bail as a common fund. There is case law that the fund, even though constituted due to plaintiff's effort, could become a common fund available to all *in rem* claimants. Security having been fixed herein at or near the full value of the arrested barges, it may well constitute a common fund if it takes the form of bail. It was accordingly appropriate that the security be impressed with any possessory lien held by plaintiff. Plaintiff's existing priorities will carry through in support of proper and permitted claims as against any bail provided.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, s. 43(8) (as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 12).

Federal Court Rules, 1998, SOR/98-106, Tariff B, Column III.

International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ships, May 10, 1952, 439 U.N.T.S. 193.

Supreme Court Act, 1981 (U.K.), 1981, c. 54.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Moschanthy, The, [1971] 1 Lloyd's Rep. 37 (Adm.); *Lloyd Pacifico, The*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 54 (Adm. Ct.); *Flota Cubana de Pesca (Cuban Fishing Fleet) v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration)*, [1998] 2 F.C. 303; (1997), 154 D.L.R. (4th) 577; 41 Imm. L.R. (2d) 175; 221 N.R. 356 (C.A.); *Beothuk Data Systems Ltd.*,

représente le navire saisi à titre de sûreté pour ce qui pourrait être obtenu. Dans la présente affaire, on donne à entendre, sans plus, qu'il y aura une demande reconventionnelle contre la demanderesse. Il n'y a pas ici de circonstances extraordinaires qui justifient que l'on ignore la réclamation de la demanderesse.

Le chiffre de 74 929,75 \$ doit être accepté quant à la procédure des provisions canadiennes ainsi que des intérêts sur une période de deux ans et demi à un taux de 6 p. 100, composé semestriellement, plus des dépens de 18 000 \$. Le montant total s'élève à 104 650 \$.

Quant à la procédure des navires jumeaux, le cautionnement doit être fixé à 212 357,35 \$, plus des intérêts de 32 800 \$ et des dépens de 45 000 \$, compte tenu que la procédure des navires jumeaux sera plus difficile à instruire, qu'elle pourrait bien nécessiter une importante enquête préalable et qu'elle engagera d'importants débours.

Le cautionnement en tant que fonds commun est une autre question dont on a dû tenir compte. Il existe des précédents selon lesquels un tel fonds, bien que constitué par les efforts du demandeur, risque de devenir un fonds commun auquel pourront puiser tous les réclamants *in rem*. En l'espèce, la sûreté correspondant plus ou moins à la valeur des gabares saisies, elle pourrait bien constituer un fonds commun si elle prend la forme d'un cautionnement. Il convient donc que la sûreté se superpose à un privilège possessoire détenu par la demanderesse. Il sera donné effet aux priorités existantes de la demanderesse en exécution des réclamations qui seront valides et autorisées sur le cautionnement qui sera déposé.

LOIS ET RÈGLEMENTS

Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, 10 mai 1952, 439 R.T.N.U. 193.

Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 43(8) (mod. par L.C. 1990, ch. 8, art. 12).

Règles de la Cour fédérale (1998), DORS/98-106, tarif B, colonne III.

Supreme Court Act, 1981 (U.K.), 1981, c. 54.

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

Moschanthy, The, [1971] 1 Lloyd's Rep. 37 (Adm.); *Lloyd Pacifico, The*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 54 (Adm. Ct.); *Flota Cubana de Pesca (Flotte de pêche cubaine) c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)*, [1998] 2 C.F. 303; (1997), 154 D.L.R. (4th) 577; 41 Imm. L.R. (2d) 175; 221 N.R. 356 (C.A.); *Beothuk Data Systems*

Seawatch Division v. Dean, [1998] 1 F.C. 433; (1997), 218 N.R. 321 (C.A.); *Canada (Attorney General) v. Mossop*, [1993] 1 S.C.R. 554; (1993), 100 D.L.R. (4th) 658; 13 Admin. L.R. (2d) 1; 46 C.C.E.L. 1; 17 C.H.R.R. D/349; 93 CLLC 17,006; 149 N.R.1 (dissenting opinion of L'Heureux-Dubé J.).

CONSIDERED:

Hollandsche Aannaming Maatschappij v. Ryan Leet (The) (1997), 135 F.T.R. 67 (F.C.T.D.); *Argosy Seafoods Ltd. v. Atlantic Bounty (The)* (1991), 45 F.T.R. 114 (F.C.T.D.); *Abrahams v. Attorney General of Canada*, [1983] 1 S.C.R. 2; (1983), 142 D.L.R. (3d) 1; 83 CLLC 14,010; 46 N.R. 185; *Re Price* (1973), 8 N.B.R. (2d) 620 (Q.B.); *Joannis Vatis, The*, [1922] P. 92 (C.A.); *Russland, The*, [1924] P. 55 (Adm.).

REFERRED TO:

Hunt v. Carey Canada Inc., [1990] 2 S.C.R. 959; (1990), 74 D.L.R. (4th) 321; [1990] 6 W.W.R. 385; 49 B.C.L.R. (2d) 273; 4 C.C.L.T. (2d) 1; 43 C.P.C. (2d) 105; 117 N.R. 321; *Operation Dismantle Inc. et al. v. The Queen et al.*, [1985] 1 S.C.R. 441; (1985), 18 D.L.R. (4th) 481; 12 Admin. L.R. 16; 13 C.R.R. 287; 59 N.R. 1; *Attorney General of Canada v. Inuit Tapirisat of Canada et al.*, [1980] 2 S.C.R. 735; (1980), 115 D.L.R. (3d) 1; 33 N.R. 304; *Vulcan Equipment Co. Ltd. v. The Coats Co., Inc.*, [1982] 2 F.C. 77; (1981), 58 C.P.R. (2d) 47; 39 N.R. 518 (C.A.); leave to appeal refused (1981), 63 C.P.R. (2d) 261 (S.C.C.); *Brotchie v. Karey T (The)* (1994), 77 F.T.R. 71 (F.C.T.D.); *Staffordshire, The* (1872), 1 Asp. M.L.C. 365 (P.C.); *Charlotte, The*, [1920] P. 78 (Adm.); *Gulf Venture, The*, [1984] 2 Lloyd's Rep. 445 (Adm. Ct.); *Atlantic Shipping (London) Ltd. v. Captain Forever (The)* (1995), 97 F.T.R. 32 (F.C.T.D.); *Lundberg v. Manitou III (The)*, [1988] F.C.J. No. 1124 (T.D.) (QL); *Tribels, The*, [1985] 1 Lloyd's Rep. 128 (Adm. Ct.); *Roberta, The*, [1938] P. 1.

AUTHORS CITED

Driedger, Elmer A. *Construction of Statutes*, 2nd ed. Toronto: Butterworths, 1983.
 Marsden, Reginald Godfrey. *British Shipping Laws*, Vol. 4 "The Law of Collisions at Sea". London: Stevens & Sons Ltd., 1961.
 McGuffie, Kenneth C. *British Shipping Laws*, vol. 1 "Admiralty Practice". London: Stevens & Sons Ltd., 1964.
 Sullivan, Ruth. *Driedger on the Construction of Statutes*, 3rd ed. Toronto: Butterworths, 1994.

Ltd., Division Seawatch c. Dean, [1998] 1 C.F. 433; (1997), 218 N.R. 321 (C.A.); *Canada (Procureur général) c. Mossop*, [1993] 1 R.C.S. 554; (1993), 100 D.L.R. (4th) 658; 13 Admin. L.R. (2d) 1; 46 C.C.E.L. 1; 17 C.H.R.R. D/349; 93 CLLC 17,006; 149 N.R.1 (opinion dissidente exprimée par le juge L'Heureux-Dubé).

DÉCISIONS EXAMINÉES:

Hollandsche Aannaming Maatschappij c. Ryan Leet (Le) (1997), 135 F.T.R. 67 (C.F. 1^{re} inst.); *Argosy Seafoods Ltd. c. Atlantic Bounty (Le)* (1991), 45 F.T.R. 114 (C.F. 1^{re} inst.); *Abrahams c. Procureur général du Canada*, [1983] 1 R.C.S. 2; (1983), 142 D.L.R. (3d) 1; 83 CLLC 14,010; 46 N.R. 185; *Re Price* (1973), 8 N.B.R. (2d) 620 (B.R.); *Joannis Vatis, The*, [1922] P. 92 (C.A.); *Russland, The*, [1924] P. 55 (Adm.).

DÉCISIONS CITÉES:

Hunt c. Carey Canada Inc., [1990] 2 R.C.S. 959; (1990), 74 D.L.R. (4th) 321; [1990] 6 W.W.R. 385; 49 B.C.L.R. (2d) 273; 4 C.C.L.T. (2d) 1; 43 C.P.C. (2d) 105; 117 N.R. 321; *Operation Dismantle Inc. et autres c. La Reine et autres*, [1985] 1 R.C.S. 441; (1985), 18 D.L.R. (4th) 481; 12 Admin. L.R. 16; 13 C.R.R. 287; 59 N.R. 1; *Procureur général du Canada c. Inuit Tapirisat of Canada et autre*, [1980] 2 R.C.S. 735; (1980), 115 D.L.R. (3d) 1; 33 N.R. 304; *Vulcan Equipment Co. Ltd. c. The Coats Co., Inc.*, [1982] 2 C.F. 77; (1981), 58 C.P.R. (2d) 47; 39 N.R. 518 (C.A.); autorisation de pourvoi refusé (1981), 63 C.P.R. (2d) 261 (C.S.C.); *Brotchie c. Karey T (Le)* (1994), 77 F.T.R. 71 (C.F. 1^{re} inst.); *Staffordshire, The* (1872), 1 Asp. M.L.C. 365 (P.C.); *Charlotte, The*, [1920] P. 78 (Adm.); *Gulf Venture, The*, [1984] 2 Lloyd's Rep. 445 (Adm. Ct.); *Atlantic Shipping (London) Ltd. c. Captain Forever (Le)* (1995), 97 F.T.R. 32 (C.F. 1^{re} inst.); *Lundberg c. Manitou III (Le)*, [1988] A.C.F. n° 1124 (1^{re} inst.) (QL); *Tribels, The*, [1985] 1 Lloyd's Rep. 128 (Adm. Ct.); *Roberta, The*, [1938] P. 1.

DOCTRINE

Driedger, Elmer A. *Construction of Statutes*, 2nd ed. Toronto: Butterworths, 1983.
 Marsden, Reginald Godfrey. *British Shipping Laws*, Vol. 4 «The Law of Collisions at Sea». London: Stevens & Sons Ltd., 1961.
 McGuffie, Kenneth C. *British Shipping Laws*, vol. 1 «Admiralty Practice». London: Stevens & Sons Ltd., 1964.
 Sullivan, Ruth. *Driedger on the Construction of Statutes*, 3rd ed. Toronto: Butterworths, 1994.

Tetley, William. *Maritime Liens and Claims*, 2nd ed.
Montréal: International Shipping Publications, 1998.

MOTIONS to set bail in one action and to strike out the claim or set bail in a second. Bail fixed, with plaintiff's existing priorities in connection with the arrested vessels maintained should the security constitute a common fund.

APPEARANCES:

Douglas G. Schmitt for plaintiff.
Carey D. Veinotte for defendants.

SOLICITORS OF RECORD:

McEwen, Schmitt & Co., Vancouver, for plaintiff.
Taylor, Veinotte, Sullivan, Vancouver, for defendants.

The following are the reasons for order rendered in English by

[1] HARGRAVE P.: Underlying the present two motions, brought by Normentor A/S, assignees of the interests and liabilities of the defendant, Feeding Systems A/S, to set bail in action T-1959-02 and to either strike out the claim or set bail in T-2091-02, are two claims for necessities.

[2] The first action, T-1959-02, which I shall call the Canadian necessities claim, is fairly straightforward, for it involves necessities in the amount of \$74,929.75 supplied to the defendant vessels *FB XLX* and *FB XX* in Canada by the Canadian plaintiff. Both of the vessels, which are referred to as silo barges, in that they are used to store food for fish farming operations, are under arrest by means of warrants issued by the Court. There is also a submission in the plaintiff's affidavit material that this claim is one founded on a possessory lien.

[3] The second claim is more complex. It involves necessities supplied by the same Canadian plaintiff to

Tetley, William. *Maritime Liens and Claims*, 2nd ed.
Montréal: International Shipping Publications, 1998.

REQUÊTES introduites pour que soit fixé un cautionnement dans une action et pour que soit radiée la réclamation ou que soit fixé un cautionnement dans une autre action. Montant du cautionnement fixé avec effet donné aux priorités existantes de la demanderesse à l'égard des navires saisis au cas où la sûreté deviendrait un fonds commun.

ONT COMPARU:

Douglas G. Schmitt pour la demanderesse.
Carey D. Veinotte pour les défendeurs.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

McEwen, Schmitt & Co., Vancouver, pour la demanderesse.
Taylor, Veinotte, Sullivan, Vancouver, pour les défendeurs.

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

[1] LE PROTONOTAIRE HARGRAVE: À la base des deux présentes requêtes, introduites par Normentor A/S, cessionnaires des intérêts et des dettes de la défenderesse, Feeding Systems A/S, pour que soit fixé un cautionnement dans l'action T-1959-02, et pour que soit radiée la réclamation ou que soit fixé un cautionnement dans l'action T-2091-02, il y a deux réclamations pour provisions.

[2] La première action, T-1959-02, que j'appellerai la procédure des provisions canadiennes, est assez simple, puisqu'elle concerne des provisions, d'une valeur de 74 929,75 \$, fournies aux navires défendeurs *FB XLX* et *FB XX* au Canada par la demanderesse canadienne. Les deux navires, que l'on appelle des gabares, et qui servent à l'entreposage de l'alimentation pour les activités d'aquiculture, ont été saisis à la faveur de mandats décernés par la Cour. L'affidavit de la demanderesse mentionne également que cette réclamation est fondée sur un privilège possessoire.

[3] La deuxième action est plus complexe. Elle concerne des provisions fournies par la même

the *FB XXII* and *FB XXIII*, which are said to be sister ships to the *FB XIX* and *FB XX*. I shall refer to this claim as the sister ship proceeding. The sister ship proceeding, quite legitimately, reopens *Hollandsche Aannaming Maatschappij v. Ryan Leet (The)* (1997), 135 F.T.R. 67 (F.C.T.D.) in which a fundamental difference between the English and French versions of the Court's sister ship provision, subsection 43(8) [as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 12] of the *Federal Court Act* [R.S.C., 1985, c. F-7], was apparently not argued. In the sister ship proceeding the plaintiff claims a principal amount of \$212,357.35.

Background

[4] By way of background, in the Canadian necessities claim the only challenge is a dispute as to whether Feeding Systems A/S has an offsetting claim against the plaintiff. The evidence on this is contradictory. Here I keep in mind that bail is normally set to reflect the reasonably best arguable case of the arresting party, together with an allowance for interest and costs and that, except in exceptional circumstances, I ought to follow this general rule.

[5] The defendants have not provided evidence of the value of *FB XIX* and *FB XX* although they have a pending sale. The evidence of the plaintiff is that, as is where is, those two vessels would not fetch more than \$200,000 each. That is the value which I shall use.

[6] The *FB XIX*, *XX*, *XXII* and *XXIII*, built in Estonia, while of substantial size, are apparently not registered vessels. However both sides accept that the *FB XIX* and *FB XX* the vessels arrested here in Canada, are owned by Feeding Systems A/S. This ownership did not change after the bankruptcy of Feeding Systems A/S, for the vessels were only conditionally assigned to Normentor A/S. At material times the *FB XXII* and *FB XXIII* were owned by Feeding Systems Chile Ltd.

demanderesse canadienne aux navires *FB XXII* et *FB XXIII*, qui prétendent sont des navires jumeaux par rapport aux navires *FB XIX* et *FB XX*. J'appellerai cette action la procédure des navires jumeaux. La procédure des navires jumeaux rouvre, très justement, le précédent *Hollandsche Aannaming Maatschappij c. Ryan Leet (Le)* (1997), 135 F.T.R. 67 (C.F. 1^{re} inst.), dans lequel une différence fondamentale entre la version anglaise et la version française de la disposition relative aux navires jumeaux, c'est-à-dire le paragraphe 43(8) [mod. par L.C. 1990, ch. 8, art. 12] de la *Loi sur la Cour fédérale* [L.R.C. (1985), ch. F-7], n'avait pas, semble-t-il, été plaidé. Dans la procédure des navires jumeaux, la demanderesse réclame une somme de 212 357,35 \$.

Les faits

[4] Pour résumer, dans la procédure des provisions canadiennes, la seule difficulté concerne un différend sur la question de savoir si Feeding Systems A/S a contre la demanderesse une créance compensatrice. La preuve en la matière est contradictoire. Je garde ici à l'esprit qu'un cautionnement est normalement fixé de manière à rendre compte de la meilleure indemnité raisonnablement possible pour la partie saisissante, ce à quoi s'ajoute une allocation pour les intérêts et les dépens, et que, sauf cas exceptionnels, je dois m'en tenir à cette règle générale.

[5] Les défendeurs n'ont pas apporté la preuve de la valeur des navires *FB XIX* et *FB XX*, bien qu'ils aient une vente en cours. La preuve de la demanderesse est que, tels quels, ces deux navires ne dépasseraient pas la somme de 200 000 \$ chacun. C'est la valeur que j'utiliserai.

[6] Les navires *FB XIX*, *XX*, *XXII* et *XXIII*, construits en Estonie, et bien que d'une taille conséquente, sont semble-t-il des navires non enregistrés. Cependant, les deux parties admettent que les navires *FB XIX* et *FB XX*, c'est-à-dire les navires saisis ici au Canada, appartiennent à la société Feeding Systems A/S. Il n'y a pas eu transmission du droit de propriété après la faillite de Feeding Systems A/S, car les navires ont été cédés sous condition seulement à Normentor A/S. À tous les moments pertinents, les navires *FB XXII* et *FB XXIII* appartenaient à Feeding Systems Chile Ltd.

[7] The affidavit material filed on behalf of Normentor A/S establishes that at the material time the shares of Feeding Systems Chile were owned by the defendant, Feeding Systems A/S. I also accept not only that Feeding Systems Chile was an agent of and fully controlled by Feeding Systems A/S, but that Feeding Systems A/S had guaranteed the Chilean debts of Feeding Systems Chile. From this, says the plaintiff, it follows that the Chilean vessels *FB XXII* and *FB XXIII* and the arrested Canadian vessels, *FB XIX* and *FB XX*, are sister ships. Thus the latter two vessels are open to the additional claim for \$212,357.35 for necessities supplied by the plaintiff to the Chilean vessels *FB XXII* and *FB XXIII*. Counsel for Normentor A/S, on the basis of his client's affidavit material, makes the point that notwithstanding the ties between Feeding Systems A/S and Feeding Systems Chile Ltd., those entities are two separate companies.

Consideration

Approach to Analysis

[8] In setting bail, I must not encroach upon the field reserved for whoever will deal with entitlement to judgment and to determination of priorities. Rather, I test against an appropriate standard which must be satisfied if the plaintiff's *in rem* claim is to be secured so that it may progress for the determination of priorities. If the matter is to progress to a priorities hearing I have not been asked to render a judgment as to the entitlement of the plaintiff, but rather to set appropriate bail figures. The bail is not an indication of what the plaintiff will in fact realize, but rather a somewhat rough measure of what the plaintiff might recover on its reasonably best arguable case.

[9] To elaborate, Normentor A/S seeks to have the sister ship claim struck out either because there is no reasonable cause of action against the sister ship barges or because there is want of jurisdiction under subsection 43(8) of the *Federal Court Act*. It must be plain, obvious and beyond doubt, as set out for example in *Hunt v. Carey Canada Inc.*, [1990] 2 S.C.R. 959; *Operation Dismantle Inc. et al. v. The Queen et al.*, [1985] 1 S.C.R. 441; and *Attorney General of Canada v. Inuit Tapirisat of Canada et al.*, [1980] 2 S.C.R. 735 that the claim will

[7] L'affidavit produit au nom de Normentor A/S établit que, à l'époque pertinente, les actions de Feeding Systems Chile appartenaient à la défenderesse, Feeding Systems A/S. J'accepte aussi non seulement que Feeding Systems Chile était un mandataire de Feeding Systems A/S, et sous le contrôle intégral de Feeding Systems A/S, mais aussi que Feeding Systems A/S avait garanti les dettes chiliennes de Feeding Systems Chile. Ainsi, d'affirmer la demanderesse, il s'ensuit que les navires chiliens, *FB XXII* et *FB XXIII*, et les navires canadiens saisis, *FB XIX* et *FB XX*, sont des navires jumeaux. Ces deux derniers navires sont donc exposés à la réclamation additionnelle de 212 357,35 \$ pour provisions fournies par la demanderesse aux navires chiliens *FB XXII* et *FB XXIII*. L'avocat de Normentor A/S, se fondant sur l'affidavit de sa cliente, fait valoir que, nonobstant les liens entre Feeding Systems A/S et Feeding Systems Chile Ltd., ces entités sont deux sociétés distinctes.

Examen

Méthode d'analyse

[8] Au moment de fixer le bail, je ne dois pas empiéter sur le champ réservé à l'instance qui devra statuer sur le fond et établir les priorités. Je déterminerai plutôt la norme qui doit être observée pour que soit reconnu le droit réel de la demanderesse et qu'ensuite, au besoin, soient établies les priorités. Si l'affaire doit se rendre jusqu'à un examen des priorités, alors il ne m'est pas demandé de rendre un jugement sur le droit de la demanderesse, mais plutôt de fixer les cautionnements qui s'imposent. Le cautionnement n'est pas une indication de ce que la demanderesse obtiendra dans les faits, mais plutôt une mesure approximative de ce que la demanderesse pourrait recouvrer à titre de meilleure indemnisation raisonnablement possible.

[9] À titre de précision, la société Normentor A/S voudrait la radiation de la procédure des navires jumeaux, soit parce qu'il n'y a pas de cause d'action valable contre les gabares, soit parce qu'il y a défaut de compétence selon le paragraphe 43(8) de la *Loi sur la Cour fédérale*. Il doit être clair, évident et indubitable, comme cela est expliqué dans les affaires *Hunt c. Carey Canada Inc.*, [1990] 2 R.C.S. 959; *Operation Dismantle Inc. et autres c. La Reine et autres*, [1985] 1 R.C.S. 441; et *Procureur général du Canada c. Inuit Tapirisat of*

not succeed. I should also keep in mind that serious issues of law should not be decided on a summary motion to strike out a pleading unless the issues of law are so futile as to warrant striking: see for example *Vulcan Equipment Co. Ltd. v. The Coats Co., Inc.*, [1982] 2 F.C. 77 (C.A.), at page 78; leave to appeal refused (1981), 63 C.P.R. (2d) 261 (S.C.C.). In the case of the sister ship claim I have found that the plaintiff has a reasonably arguable case for bail and thus am not prepared to strike out the claim for want of jurisdiction, for want of a reasonable cause of action or otherwise.

Law as to Setting Bail

[10] As to setting bail, the general rule is that a plaintiff is entitled to bail in an amount sufficient to cover his or her reasonably arguable best case, together with interest and costs, limited by the value of the wrongdoing vessel: see for example *Brotchie v. Karey T (The)* (1994), 77 F.T.R. 71 (F.C.T.D.), at page 72; *Moschanthy The*, [1971] 1 Lloyd's Rep. 37 (Adm.), at page 44, a decision of Mr. Justice Brandon. As to the cap on bail at the value of the ship, see *Staffordshire, The* (1872), 1 Asp. M.L.C. 365 (P.C.), at page 372; *Charlotte, The*, [1920] P. 78 (Adm.), at page 80 and "Admiralty Practice" by Kenneth McGuffie, *British Shipping Laws*, Vol. 1, London: Stevens and Sons Ltd., 1964, at page 140. This cap on bail applies even though the claim, costs and interest may exceed the value of the arrested ship.

[11] Of course, the amount of bail is at the discretion of the Court, which may release a vessel on appropriate terms and security: see for example *Argosy Seafoods Ltd. v. Atlantic Bounty (The)* (1991), 45 F.T.R. 114 (F.C.T.D.), at page 120 where Mr. Justice MacKay allowed that there might be a departure from the general rule as to the amount of bail where the circumstances were "quite extraordinary". This approach is in line with the decision of Mr. Justice Brandon in *The Moschanthy*,

Canada et autre, [1980] 2 R.C.S. 735, que l'action est vouée à l'échec. Je garderai aussi à l'esprit que les points de droit qui soulèvent des questions sérieuses ne doivent pas être décidés sur requête sommaire en radiation d'un acte de procédure à moins que le point de droit soit futile au point de justifier une radiation: voir par exemple l'arrêt *Vulcan Equipment Co. Ltd. c. The Coats Co., Inc.*, [1982] 2 C.F. 77 (C.A.), à la page 78; autorisation de pourvoi refusée (1981), 63 C.P.R. (2d) 261 (C.S.C.). Pour ce qui est de la procédure des navires jumeaux, je suis arrivé à la conclusion que la demanderesse a des arguments raisonnables à faire valoir en vue d'un cautionnement, et je ne suis donc pas disposé à radier l'action pour incompétence, pour absence de cause d'action valable ou pour une autre raison.

Règles juridiques régissant la manière de fixer un cautionnement

[10] Pour ce qui est de fixer un cautionnement, la règle générale est qu'un demandeur a droit à un cautionnement selon une somme suffisante pour représenter la meilleure indemnité raisonnablement possible qu'il puisse espérer, ainsi que les intérêts et les dépens, à concurrence de la valeur du navire fautif: voir par exemple l'affaire *Brotchie c. Karey T (Le)* (1994), 77 F.T.R. 71 (C.F. 1^{re} inst.), à la page 72; et l'affaire *Moschanthy, The*, [1971] 1 Lloyd's Rep. 37 (Adm.), à la page 44, un jugement de M. le juge Brandon. S'agissant du plafond du cautionnement, c'est-à-dire la valeur du navire, voir l'arrêt *Staffordshire, The* (1872), 1 Asp. M.L.C. 365 (P.C.), à la page 372; et l'arrêt *Charlotte, The*, [1920] P. 78 (Adm.), à la page 80, ainsi que «Admiralty Practice», par Kenneth McGuffie, *British Shipping Laws*, vol. 1, Londres: Stevens and Sons Ltd., 1964, à la page 140. Ce plafond s'applique même si la réclamation, les frais et les intérêts peuvent dépasser la valeur du navire saisi.

[11] Naturellement, le montant du conditionnement est laissé à l'appréciation de la Cour, laquelle peut ordonner la mainlevée du navire sous réserve de conditions et garanties adéquates: voir par exemple l'affaire *Argosy Seafoods Ltd. c. Atlantic Bounty (Le)* (1991), 45 F.T.R. 114 (C.F. 1^{re} inst.), à la page 120. Dans cette affaire, M. le juge MacKay avait admis qu'une entorse pouvait être faite à la règle générale relative au montant du cautionnement lorsque les circonstances étaient «tout à

supra, at page 43, where he pointed out that it was wholly inappropriate, on a bail hearing, for the Court “to embark on a close examination of the merits of the plaintiff’s claim, both as regards liability and amount, and to form a concluded view against the plaintiff on such merits”. This is not to say that the Court may not make a rough and ready assessment of the likelihood that a claim will not succeed in full and as a result discount the amount of security: see *Gulf Venture, The*, [1984] 2 Lloyd’s Rep. 445 (Adm. Ct.), at page 449, a decision of Mr. Justice Sheen. However, as I pointed out in *Atlantic Shipping (London) Ltd. v. Captain Forever (The)* (1995), 97 F.T.R. 32 (F.C.T.D.), at page 37, *Lundberg v. Manitou III (The)*, [1988] F.C.J. No. 1124 (T.D.) (QL), a decision of Mr. Justice Muldoon; *The Moschanthy, supra* and the *Tribels, The*, [1985] 1 Lloyd’s Rep. 128 (Adm. Ct.) “stand for the proposition that a court, in an interlocutory proceeding to set bail, ought not to try the case in order to determine the value of the plaintiff’s reasonably arguable best case, in setting security, unless there are special circumstances”. Certainly special circumstances may include claims which contain major uncertainties, or where the security requested is exorbitant. But generally speaking, if the security demanded and posted is excessive, there is a separate remedy for wrongful demand of excessive security.

Some Sister Ship Considerations

[12] The law bearing on whether or not there is a sister ship claim is more interesting. The appropriate starting place is *International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ships*, Brussels, 10 May 1952 [439 U.N.T.S. 193]. The Convention provides, in part:

Article 3

(1). . . a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship

fait extraordinaires». Cette manière de voir s’accorde avec la décision rendue par le juge Brandon dans l’affaire *The Moschanthy*, précitée, à la page 43, où il faisait observer qu’il était pour la Cour tout à fait contre-indiqué, dans une audience en matière de cautionnement, [TRADUCTION] «d’entreprendre un examen serré du pour et du contre de la réclamation des demandeurs, tant pour la responsabilité que pour le quantum, et de tirer ensuite une conclusion défavorable aux demandeurs». Cela ne veut pas dire que la Cour ne peut pas évaluer approximativement les probabilités d’un rejet partiel de la réclamation et donc réduire le quantum de la garantie: voir *Gulf Venture, The*, [1984] 2 Lloyd’s Rep. 445 (Adm. Ct.), à la page 449, une décision de M. le juge Sheen. Cependant, comme je le faisais observer dans l’affaire *Atlantic Shipping (London) Ltd. c. Captain Forever (Le)* (1995), 97 F.T.R. 32 (C.F. 1^{re} inst.), à la page 37, l’affaire *Lundberg c. Manitou III (Le)*, [1998] A.C.F. n° 1124 (1^{re} inst.) (QL) rendue par M. le juge Muldoon; l’affaire *The Moschanthy*, précitée, et l’affaire *Tribels, The* [1985] 1 Lloyd’s Rep. 128 (Adm. Ct.) «posent qu’au stade de la procédure interlocutoire en fixation du cautionnement, la juridiction saisie ne doit pas instruire l’affaire au fond dans le but de déterminer la meilleure indemnisation raisonnablement possible du demandeur pour fixer ce cautionnement, sauf circonstances extraordinaires». Des circonstances extraordinaires englobent à coup sûr les réclamations qui renferment des incertitudes majeures, ou des réclamations à l’égard desquelles la garantie demandée est exorbitante. Mais, en règle générale, si la garantie exigée et consignée est excessive, il existe un recours distinct pour demande abusive de garantie excessive.

Quelques considérations sur les navires jumeaux

[12] Les règles relatives à la question de savoir s’il existe ou non une réclamation au titre de navires jumeaux sont plus intéressantes. Ici, le point de départ est la *Convention internationale pour l’unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer* de Bruxelles (Convention sur la saisie des navires de mer), du 10 mai 1952 [439 R.T.N.U. 193]. Elle prévoit notamment ce qui suit:

Article 3

(1) [. . .] tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui

which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship

(2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.

Through this wording the Convention confines the arrest of a ship, in the case of a maritime claim, to one ship. However, as William Tetley, *Maritime Liens and Claims*, 2nd ed. Montréal: International Shipping Publications, 1998 points out at page 1031, the one ship may be either the offending ship or any other ship in the same ownership and here we are looking to see if ownership of the shares in the companies that own the vessels, are in the same ownership.

[13] Sister ship legislation becomes fairly clear if one keeps in mind that its purpose was to prevent an owner from improperly insulating assets by putting each ship into a separate company in which the overall owner held all of the shares. A current example of sister ship legislation is the British approach set out in the *Supreme Court Act 1981* [(U.K.), 1981, c. 54]. Under paragraph 21(4)(b) of that legislation, as pointed out by Tetley, *supra*, at page 1035, a claimant can arrest either:

- a) the offending ship (if, when the action is brought, it is beneficially owned as respects all its shares or chartered by demise by the person who would be personally liable on the claim); or
- b) any other ship, beneficially owned as respects all its shares when the action is brought by the party who, when the cause of action arose, was personally liable on the claim and was either:
 - (1) the owner of the offending ship, or
 - (2) the character of the offending ship, or
 - (3) the person in possession or control of the offending ship.

This summation is derived from *Lloyd Pacifico, The*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 54 (Adm. Ct.). Tetley then goes

qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte [. . .]

(2) Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même personne ou aux mêmes personnes.

La Convention limite donc la saisie d'un navire, dans le cas d'une réclamation maritime, à un seul navire. Cependant, comme le fait observer William Tetley dans *Maritime Liens and Claims*, 2^e éd. Montréal: International Shipping Publications, 1998, à la page 1031, ce navire peut être soit le navire contrevenant soit un autre navire ayant le même propriétaire, et ici il convient de se demander si le fait pour une personne de détenir les actions des sociétés à qui appartiennent les navires équivaut à dire qu'elle est la propriétaire des navires.

[13] Les règles relatives aux navires jumeaux deviennent assez claires si l'on garde à l'esprit que leur objet était d'empêcher un propriétaire de soustraire son avoir à toute action en faisant relever chaque navire d'une société distincte dont il était l'unique actionnaire. Un exemple actuel de règles relatives aux navires jumeaux est la solution anglaise exposée dans la *Supreme Court Act 1981* [(R.-U.), 1981, ch. 54]. Selon l'alinéa 21(4)b) de cette Loi, ainsi que le fait observer Tetley, précité, à la page 1035, un réclamant peut saisir:

[TRADUCTION]

- a) soit le navire contrevenant (si, lorsque l'action est introduite, la personne qui serait rendue personnellement responsable de la réclamation en est le véritable propriétaire à l'égard de toutes ses actions, ou en est l'affrèteur coque nue);
- b) soit un autre navire, qui, lorsque l'action est introduite, appartient véritablement, à l'égard de toutes ses actions, à la partie qui, lorsque la cause d'action a pris naissance, était rendue personnellement responsable de la réclamation et était:
 - (1) soit le propriétaire du navire contrevenant,
 - (2) soit le caractère du navire contrevenant,
 - (3) soit la personne ayant la possession ou la maîtrise du navire contrevenant.

Ce résumé vient du jugement *Lloyd Pacifico, The*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 54 (Adm. Ct.). Puis Tetley fait

on to point out at page 1025 that the British provision has not entirely complied with the 1952 Convention. At page 1039 Tetley goes on to look at the problem of one-ship companies the shares of which are held by single shareholders and the ascertaining of beneficial ownership.

[14] In contrast to all of this, Canada has not ratified the 1952 Convention. However subsection 43(8) of the *Federal Court Act* does provide a form of sister ship arrest:

43. . . .

(8) The jurisdiction conferred on the Court by section 22 may be exercised *in rem* against any ship that, at the time the action is brought, is beneficially owned by the person who is the owner of the ship that is the subject of the action.

Evident here is that there is no limit, under the Canadian sister ship legislation on the number of ships which may be arrested. Canadian sister ship legislation was dealt with in *The Ryan Leet*, *supra*. In that instance the plaintiffs commenced an action against the *Terra Nova Sea* and her owners, Kenworthy Limited, arresting the *Ryan Leet* on the basis that it was a sister ship of the *Terra Nova Sea*. Secunda Marine Services Limited, the owner of the *Ryan Leet*, moved for various relief, including the setting aside of the arrest of the alleged sister ship *Ryan Leet*.

[15] In *The Ryan Leet* the Court decided that the reference to "owner" referred to the registered owner in each instance. Thus the registered owners of the two vessels not being the same there could be no sister ship arrest under the Canadian legislation. This limitation of sister ship arrest, to vessels with identical registered owners, is contrary to sister ship legislation in most if not all other jurisdictions. However, on the basis of the English version of subsection 43(8) of the *Federal Court Act*, there is no alternative interpretation, even though this may seem perverse, for Canada is generally a ship-employing country, not a ship-owning country.

observer, à la page 1025, que la disposition de la loi anglaise n'est pas totalement conforme à la Convention de 1952. À la page 1039, il examine le problème des sociétés d'un seul navire dont les actions sont détenues par des actionnaires uniques, ainsi que les conditions d'une «propriété véritable».

[14] Au contraire de tout cela, le Canada n'a pas ratifié la Convention de 1952. Toutefois, le paragraphe 43(8) de la *Loi sur la Cour fédérale* prévoit une forme de saisie de navires jumeaux:

43. [. . .]

(8) La compétence de la Cour peut, aux termes de l'article 22, être exercée en matière réelle à l'égard de tout navire qui, au moment où l'action est intentée, appartient au véritable propriétaire du navire en cause dans l'action.

Il apparaît d'emblée ici que la législation canadienne en matière de navires jumeaux n'établit aucune limite au nombre de navires qui peuvent être saisis. La législation canadienne a été examinée dans l'affaire *Le Ryan Leet*, précitée. Dans cette affaire, les demandeurs avaient introduit une action contre le *Terra Nova Sea* et ses propriétaires, la société Kenworthy Limited, après avoir fait saisir le *Ryan Leet* parce qu'il était un navire jumeau du *Terra Nova Sea*. La société Secunda Marine Services Limited, propriétaire du *Ryan Leet*, a introduit divers recours, en demandant notamment l'annulation de la saisie du prétendu navire jumeau *Ryan Leet*.

[15] Dans l'affaire *Le Ryan Leet*, la Cour avait jugé que le «propriétaire» s'entendait dans chaque cas du propriétaire enregistré. Puisque les propriétaires enregistrés des deux navires n'étaient pas les mêmes, il ne pouvait, selon la législation canadienne, y avoir de saisie de navires jumeaux. Cette limite de la saisie de navires jumeaux aux navires dont les propriétaires enregistrés sont les mêmes est contraire aux règles en matière de navires jumeaux appliquées dans la plupart, voire la totalité, des autres pays. Toutefois, compte tenu de la version anglaise du paragraphe 43(8) de la *Loi sur la Cour fédérale*, il n'y a pas d'autre interprétation possible, même si cela peut sembler pervers, car le Canada est généralement un pays employeur de navires, non un pays propriétaire de navires.

[16] Counsel for the plaintiff submits a compelling argument by comparing the French and English versions of subsection 43(8), a point apparently not argued before Mr. Justice Rothstein. I accept the translation of the French-language version of the section as follows:

The jurisdiction conferred on the Court by section 22 may be exercised *in rem* against any ship that, at the time the action is brought, is owned by the beneficial owner of the ship that is the subject of the action. [Emphasis added.]

For ready comparison the English version of subsection 43(8) is as follows:

43. . . .

(8) The jurisdiction conferred on the Court by section 22 may be exercised *in rem* against any ship that, at the time the action is brought, is beneficially owned by the person who is the owner of the ship that is the subject of the action. [Emphasis added.]

Here we have a reversal, in the French and English versions, of the terms “beneficially owned” and “owner”, giving very different meanings to the two versions.

[17] The translation, which I say I accept, is provided by Mr. Victor DeMarco, a long-time partner with the Brisset Bishop firm of Montréal and a member of the Canadian Maritime Law Association. Mr. DeMarco was not cross-examined on his affidavit. The affidavit ends on an interesting note:

I am advised by my partner Danièle Dion and verily believe that she was employed by the Federal Government of Canada, Department of Justice, in 1990 and was the person who originally drafted the wording of Section 43(8) of the Federal Court Act referred to above, and that the French language version is what was intended to be expressed in the drafting process.

However interesting this footnote, which may indicate a slip between the original French-language draft and the subsequent English translation of the provision, I cannot accept it as evidence. That would require the affidavit of Ms. Danièle Dion. Rather, I must work with the clearly

[16] L’avocat de la demanderesse présente un argument irrésistible en comparant la version française et la version anglaise du paragraphe 43(8), un point apparemment non plaidé devant M. le juge Rothstein. J’accepte la traduction suivante de la version anglaise de la disposition:

La compétence de la Cour peut, aux termes de l’article 22, être exercée en matière réelle à l’égard de tout navire qui, au moment où l’action est intentée, appartient à titre bénéficiaire à la personne qui est le propriétaire du navire en cause dans l’action. [Non souligné dans l’original.]

Il est facile de comparer cette traduction à la version française du paragraphe 43(8):

43. [. . .]

(8) La compétence de la Cour peut, aux termes de l’article 22, être exercée en matière réelle à l’égard de tout navire qui, au moment où l’action est intentée, appartient au véritable propriétaire du navire en cause dans l’action. [Non souligné dans l’original.]

Nous avons ici une inversion, dans la version française et la version anglaise, des mots «appartient à titre bénéficiaire» et «véritable propriétaire», ce qui donne des sens très différents aux deux versions.

[17] La traduction, que j’accepte, comme je l’ai dit, est donnée par M. Victor DeMarco, un associé de longue date du cabinet Brisset Bishop, de Montréal, et un membre de l’Association canadienne de droit maritime. M. DeMarco n’a pas été contre-interrogé sur son affidavit. L’affidavit se termine sur cette note intéressante:

[TRADUCTION] Je suis informé par mon associée Danièle Dion, et je crois sincèrement, qu’elle travaillait pour le gouvernement fédéral du Canada, ministère de la Justice, en 1990, et que c’est elle qui à l’origine a rédigé le texte du paragraphe 43(8) susmentionné de la Loi sur la Cour fédérale, et que la version française est ce que l’on voulait exprimer durant le travail de rédaction.

Si intéressante que soit cette note, qui révèle peut-être un glissement de sens entre l’ébauche de la version anglaise initiale et la traduction française ultérieure de la disposition, je ne puis l’accepter comme preuve. Il faudrait pour cela l’affidavit de M^{me} Danièle Dion. Je

different wording and look for an arguable best case on that basis.

[18] Applicable principles of statutory interpretation, in instances in which French and English versions of legislation do not match, are set out in *Flota Cubana de Pesca (Cuban Fishing Fleet) v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration)*, [1998] 2 F.C. 303 (C.A.), at page 320 and following; *Beothuk Data Systems Ltd., Seawatch Division v. Dean*, [1998] 1 F.C. 433 (C.A.); and *Abrahams v. Attorney General of Canada*, [1983] 1 S.C.R. 2.

[19] The test sets out by Mr. Justice Stone in *Flota Cubana* includes a purposive reading of the statute as a whole; an acceptance of French and English versions on an equal footing, rather than giving automatic preference to one language over another; and an attempt to reconcile by identifying and adopting a shared meaning, which is not always determinative for the shared meaning principle will be discarded where an alternative interpretation, based on the intent and meaning that best ensured the attainment of an objective, is a more appropriate approach: these principles are discussed at pages 313 through 317 of *Flota Cubana*. Mr. Justice Stone then goes on to refer to the dissenting decision of L'Heureux-Dubé in *Canada (Attorney General) v. Mossop*, [1993] 1 S.C.R. 554, at page 618 that "it is the meaning which furthers the purpose of the legislation which must prevail". He points out that this approach has since been endorsed by various courts, including by the Supreme Court of Canada and is set out in *Driedger on Construction of Statutes*, 3rd ed., Toronto: Butterworths, 1994, at page 234 where the editor points out that a court will often examine the legislative origin and history of a statutory provision to effect a reconciliation of conflicting French and English versions: *Flota Cubana*, *supra*, at pages 316-317. Mr. Justice Stone pursues this examination of legislative history at page 321 and following and, in that instance, accepted the broader interpretation expressed in the English version of the legislation.

dois plutôt travailler avec le texte manifestement différent et explorer sur cette base la meilleure indemnisation raisonnablement possible.

[18] Les principes applicables d'interprétation législative, dans les cas où la version française et la version anglaise d'un texte législatif ne concordent pas, sont exposés dans l'arrêt *Flota Cubana de Pesca (Flotte de pêche cubaine) c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)*, [1988] 2 C.F. 303 (C.A.), à la page 320 et suivantes, dans l'arrêt *Beothuk Data Systems Ltd., Division Seawatch c. Dean*, [1998] 1 C.F. 433 (C.A.) et dans l'arrêt *Abrahams c. Procureur général du Canada*, [1983] 1 R.C.S. 2.

[19] Le critère exposé par le juge Stone dans l'arrêt *Flota Cubana* comprend une interprétation téléologique du texte législatif tout entier, une acceptation de la version française et de la version anglaise sur un pied d'égalité, au lieu de donner une préférence automatique à une version par rapport à l'autre, enfin une tentative de conciliation des deux textes, après qu'on a trouvé et adopté un sens commun, ce qui ne disposera pas toujours de la question, car le principe du sens commun sera écarté lorsqu'une autre interprétation, fondée sur l'intention et le sens qui garantissent le mieux la réalisation d'un objectif, sera plus adéquate: ces principes sont examinés aux pages 313 à 317 de l'arrêt *Flota Cubana*. Le juge Stone se réfère ensuite à l'opinion dissidente du juge L'Heureux-Dubé dans l'arrêt *Canada (Procureur général) c. Mossop*, [1993] 1 R.C.S. 554, à la page 618, opinion selon laquelle «c'est l'interprétation qui favorise l'objet de la loi qui doit l'emporter». Il fait remarquer que cette approche a depuis été entérinée par divers tribunaux, notamment par la Cour suprême du Canada, et qu'elle est exposée dans *Driedger on the Construction of Statutes*, 3^e éd., Toronto: Butterworths, 1994, à la page 234, où l'éditeur fait remarquer que, pour résoudre un conflit entre la version française et la version anglaise d'un texte législatif, le tribunal examinera souvent les antécédents législatifs de la disposition concernée: arrêt *Flota Cubana*, aux pages 316-317. Le juge Stone poursuit cet examen de l'historique législatif à la page 321 et suivantes et, dans cette affaire, il a accepté le sens plus large exprimée dans la version anglaise de la loi.

[20] In *Beothuk Data Systems Ltd.*, *supra*, Chief Justice Isaac, beginning at page 454, considered the shared meaning rule, but felt that it ought not to be used, to the exclusion of other means of analysis, to resolve a conflict between English and French versions of legislation (page 455). He went on to point out that in *Beothuk*, *supra*, it was not a case one language version being ambiguous and the other clear, but rather of one version being capable of a broader meaning. He then posed the question not as a matter of which version of a statute was better literature, but rather, regarding the whole of the legislation, in both versions, what did Parliament in fact intend, referring to the 2nd edition of Driedger *Construction of Statutes*, at page 171.

[21] Of course, there are always short and pragmatic approaches to this sort of issue. For example Madam Justice Wilson in *Abrahams*, *supra*, after a good deal of analysis and some doubts, suggested a resolution in favour of the claimant (page 10), or as in *Re Price* (1973), 8 N.B.R. (2d) 620 (Q.B.), the French version was accepted because the English version was virtually meaningless.

[22] In the present instance the French and English versions of subsection 43(8) of the *Federal Court Act* do not share a meaning, other than to allow some form of sister ship arrest.

[23] The English version, as considered in *The Ryan Leet*, *supra*, allows the arrest of a second vessel which is in the same ownership as what I will call the wrongdoing vessel. *The Ryan Leet* properly reflects the English version of subsection 43(8), however the English version of subsection 43(8) is contrary to the 1952 Arrest of Seagoing Ships Convention, which extends arrest by way of beneficiary ownership, bringing home a claim to a ship directly owned by someone who is also a beneficial owner, of the wrongdoing vessel. This is also the effect of the British legislation, which is modelled on the 1952 Arrest of Seagoing Ships Convention sister ship provision. This, if one looks at history of the sister ship concept, is what was intended. In addition to extending

[20] Dans l'arrêt *Beothuk Data System Ltd.*, précité, le juge en chef Isaac examinait, à partir de la page 454, la règle du sens commun, mais a exprimé l'avis qu'elle ne devait pas être employée, à l'exclusion d'autres moyens d'analyse, pour résoudre un conflit entre la version anglaise et la version française d'un texte législatif (à la page 455). Il a ensuite fait remarquer que dans l'arrêt *Beothuk*, précité, il ne s'agissait pas d'un cas où une version était ambiguë et l'autre claire, mais plutôt d'un cas où une version autorisait une interprétation plus large. Il s'est ensuite demandé non pas quelle version d'un texte législatif était mieux rédigée que l'autre, mais plutôt, au regard de l'ensemble du texte, dans ses deux versions, et en se référant à la deuxième édition de Driedger *Construction of Statutes*, à la page 171, quelle était en réalité l'intention du législateur.

[21] Naturellement, il y a toujours des moyens expéditifs et pragmatiques de régler ce genre de questions. Ainsi, dans l'arrêt *Abrahams*, précité, M^{me} le juge Wilson, après une analyse approfondie et quelques doutes, avait proposé une solution favorable au réclamant (à la page 10). Dans l'affaire *Re Price* (1973), 8 N.B.R. (2d) 620 (B.R.), la version française avait été acceptée parce que la version anglaise était pour ainsi dire dépourvue de toute signification.

[22] En l'espèce, la version française et la version anglaise du paragraphe 43(8) de la *Loi sur la Cour fédérale* n'ont pas le même sens, si ce n'est qu'elles autorisent toutes deux une certaine forme de saisie de navires jumeaux.

[23] La version anglaise, examinée dans l'affaire *Le Ryan Leet*, précitée, permet la saisie d'un second navire qui appartient à la même personne que ce que j'appellerais le navire fautif. L'affaire *Le Ryan Leet* donne une juste idée de la version anglaise du paragraphe 43(8), mais la version anglaise du paragraphe 43(8) est contraire à la Convention de 1952 sur la saisie des navires de mer, qui élargit la saisie au moyen de la propriété à titre bénéficiaire du navire fautif, rendant ainsi admissible la réclamation contre un navire appartenant directement à une personne qui est aussi un propriétaire bénéficiaire du navire fautif. C'est aussi l'effet de la loi anglaise, qui est calquée sur la disposition de la Convention de 1952 relative aux navires jumeaux.

the rights of claimants to claim against ships under common beneficial ownership, another purpose of the legislation is to allow those with claims against a wrongdoing ship to attach the assets of the *de facto* economic power behind that ship.

[24] The plain wording of the French version of subsection 43(8) allows an arresting party to invoke the concept of beneficial ownership in a meaningful way. Thus, were the French version of subsection 43(8) of the *Federal Court Act* to be applied to the present situation, the plaintiff has at least a substantial and reasonably arguable case that the *FB XIX* and *FB XX*, being vessels owned by Feeding Systems A/S, are liable as sister ships because Feeding Systems A/S has beneficial ownership of the wrongdoing vessels, *FB XXII* and *FB XXIII*, by way of ownership of the shares of Feeding Systems Chile, which is the owner of the latter two vessels.

[25] On this analysis, which includes a consideration of the purpose and intent of sister ship legislation, one need not employ the suggestion of Madam Justice Wilson, in *Abrahams*, *supra*, that a claimant be given the advantage of the most favourable linguistic version of legislation.

[26] All this is not to say that the plaintiff has a sure and certain sister ship claim against the vessels under arrest in the Federal Court, for that is to be determined after a full hearing of the matter, not merely on a fixing of bail. But rather, it is to say that the plaintiff has a reasonably best arguable case for the sister ship status of the *FB XIX* and *FB XX* on which to require bail.

Amount of Bail

[27] Subject to court order an arresting claimant is entitled to maintain the arrest of the ship until the claim has been satisfied or security posted in one or more of various usual forms. Bail, as security to achieve the

Si l'on considère l'historique de la notion de navires jumeaux, c'était bien là l'idée. Outre qu'elle élargit les droits des réclamants à l'encontre de navires ayant les mêmes propriétaires bénéficiaires, la loi a aussi pour objet de permettre à ceux qui ont des réclamations à l'encontre d'un navire fautif de grever les actifs du pouvoir économique *de facto* dont relève ce navire.

[24] Le texte manifeste de la version française du paragraphe 43(8) permet au saisissant d'invoquer utilement la notion de propriété à titre bénéficiaire. Ainsi, si la version française du paragraphe 43(8) de la *Loi sur la Cour fédérale* devait être appliquée à la situation actuelle, la demanderesse aurait à tout le moins un argument substantiel et raisonnablement défendable en faisant valoir que le *FB XIX* et le *FB XX*, des navires appartenant à Feeding Systems A/S, sont responsables en tant que navires jumeaux parce que Feeding Systems A/S a la propriété bénéficiaire des navires fautifs, le *FB XXII* et le *FB XXIII*, à raison des actions qu'elle détient dans Feeding Systems Chile, propriétaire de ces deux derniers navires.

[25] Selon cette analyse, qui comporte un examen de l'objet et de l'intention des règles relatives aux navires jumeaux, il n'est pas nécessaire de suivre la proposition de M^{me} le juge Wilson, dans l'arrêt *Abrahams*, précité, selon laquelle un réclamant doit bénéficier de la version du texte législatif qui lui est le plus favorable.

[26] Tout cela ne veut pas dire que la demanderesse a assurément une réclamation à l'encontre des navires jumeaux saisis à la faveur des mandats délivrés par la Cour fédérale, car cela sera déterminé après instruction de l'affaire en bonne et due forme, et non lorsqu'est fixé le cautionnement. Mais cela veut plutôt dire que la demanderesse est en mesure d'exiger un cautionnement en faisant valoir l'argument de la meilleure indemnisation raisonnablement possible à l'égard des navires jumeaux *FB XIX* et *FB XX*.

Montant du cautionnement

[27] Sous réserve d'une ordonnance judiciaire, le créancier saisissant est fondé au maintien de la saisie du navire jusqu'à ce que la créance soit recouvrée ou jusqu'à ce qu'une garantie soit déposée selon l'une ou

release of an arrested ship, must be looked upon as being a substitution of personal security to take the place of the arrested ship as security for what may be received: see for example Marsden R.D. "The Law of Collisions at Sea", *British Shipping Laws*, Vol. 4 London: Stevens and Sons Limited, 1961, at page 146. In this sense, bail, or other security, is the full value of the plaintiff's reasonably best arguable case, interest and costs, without diminution or discount.

[28] While the full value concept is the general rule, the Court does have the discretion to release the vessel on appropriate terms, but any departure from the general rule should only be undertaken when the circumstances are "quite extraordinary" for an arrest to be deemed valid and the plaintiffs' claim anticipated as being capable of being established: see for example *The Moschanthy*, *supra*, at page 43 and *The Atlantic Bounty*, *supra*, at page 120. In *The Atlantic Bounty*, Mr. Justice MacKay set bail at \$295,000, being less than the plaintiff claimed because counsel for the plaintiff had acknowledged that a portion of the claim might not be enforceable in the Federal Court. However, despite efforts to have bail further reduced below the \$295,000 figure, Mr. Justice MacKay pointed out that the various arguments which might lead to release from arrest did not go to quantum and that "[i]n such a motion the arrest is deemed to be valid and the claims of the plaintiff, at least at this stage in proceedings, must be anticipated as being capable of being established" (at page 120).

[29] In the present instance there is some suggestion, and it goes no further, that there will be a counterclaim against the plaintiff which the deponent of an affidavit sworn on behalf of Normentor A/S, by its principal, sets at "close to \$2,000,000 CDN". I do not see this as extraordinary circumstances by which I should discount the claim of Norcan Electrical Systems Inc. That is an issue best left to the hearing of the matter, when there will be the

plusieurs des diverses formes habituelles. Le cautionnement, en tant que garantie visant à la mainlevée de la saisie d'un navire, consiste à remplacer une sûreté réelle par une sûreté personnelle et il représente le navire saisi à titre de sûreté pour ce qui pourrait être obtenu: voir par exemple R. D. Marsden dans «The Law of Collisions at Sea», *British Shipping Laws*, vol. 4 Londres: Stevens and Sons Limited, 1961, à la page 146. En ce sens, le cautionnement, ou autre sûreté, est la valeur intégrale de la meilleure indemnisation raisonnablement possible du demandeur, avec les intérêts et les dépens, sans diminution ou escompte.

[28] La notion de valeur intégrale est la règle générale, mais la Cour a le pouvoir discrétionnaire de prononcer la mainlevée de la saisie du navire à des conditions adéquates, et toute entorse à la règle générale ne doit être faite que lorsque les circonstances sont «tout à fait extraordinaires» pour qu'une saisie soit jugée valide et pour que la réclamation des demandeurs ait des chances d'être établie: voir par exemple *The Moschanthy*, précitée, à la page 43, et *Le Atlantic Bounty*, précitée, à la page 120. Dans l'affaire *Le Atlantic Bounty*, le juge MacKay avait fixé le cautionnement à 295 000 \$, c'est-à-dire moins que ce que réclamait le demandeur, parce que l'avocat du demandeur avait reconnu qu'une partie de la réclamation ne serait sans doute pas exécutoire devant la Cour fédérale. Cependant, en dépit des efforts déployés pour faire ramener le cautionnement en deçà du chiffre de 295 000 \$, le juge MacKay avait fait observer que les divers arguments qui pouvaient conduire à la mainlevée de la saisie du navire ne concernaient pas le quantum et que, «dans une telle requête, la saisie est réputée valide et l'on doit supposer, du moins à ce stade de la procédure, que les réclamations du demandeur pourront être établies» (à la page 120).

[29] Dans la présente affaire, on donne à entendre, sans plus, qu'il y aura une demande reconventionnelle contre la demanderesse, que l'auteur d'un affidavit signé sous serment au nom de Normentor A/S, par le mandataire de cette société, fixe à une somme «proche de 2 000 000 \$CAN». Je ne vois pas ici de circonstances extraordinaires qui devraient me convaincre d'ignorer la réclamation de Norcan Electrical Systems Inc. C'est là un aspect qu'il vaut mieux réserver pour l'instruction de

opportunity to fully examine proof of the claims.

[30] In the case of the Canadian necessities claim, it is presented at \$74,929.75, a figure I accept as a reasonable arguable best case. Interest rates are presently low. However I must also consider that even if the parties move along smartly to readiness for trial, hearing dates are by no means immediate. I therefore add an approximate allowance to cover interest for two and a half years at a reasonable borrowing rate, 6% and, compounded semi-annually, say \$11,660. As to taxable costs, I allow \$18,000. This is a little lower might otherwise be the case because there will be some common elements in proceeding with the Canadian necessities claim and the sister ship claim. In total, bail or other appropriate security for the Canadian necessities claim will be, in round figures, \$104,650.

[31] Taking the same approach to the sister ship claim, I accept that the reasonably arguable best case is \$212,357.35. While I recognize that the plaintiff would like interest at 1.25% per month, there is insufficient material by which to substantiate that rate. Thus the interest will, again, be at 6% compounded semi-annually for two and a half years. In round figure this will be \$32,800.

[32] As to costs, while taking into account that the actions may well proceed in tandem, I also recognize that the sister ship claim will be more difficult to litigate, may well require extensive discovery and will incur substantial disbursements. I therefore put taxable costs at \$45,000. Thus bail for the sister ship proceeding will total, in round figures, \$289,800.

[33] The total bail, for the release of the two ships, *FB XIX* and *FB XX*, in round figures, will be \$394,450. This figure is consistent with the value of the two vessels, put by Mr. Hines, for the plaintiff, in his

l'affaire, lorsqu'il sera possible d'examiner pleinement la preuve des réclamations.

[30] S'agissant de la procédure des provisions canadiennes, elle est introduite pour la somme de 74 929,75 \$, un chiffre que j'accepte comme meilleure indemnisation raisonnablement possible. Les taux d'intérêt sont bas en ce moment. Cependant, je dois aussi considérer que, même si les parties avancent promptement vers une mise en état, les dates d'audience ne sont jamais imminentes. J'ajoute par conséquent une indemnité approximative représentant les intérêts sur une période de deux ans et demi, à un taux d'emprunt raisonnable, soit 6 p. 100, composé semestriellement, soit 11 660 \$. Pour ce qui est des dépens taxables, j'accorde 18 000 \$. C'est un peu moins que ce ne serait autrement le cas, parce que la procédure des provisions canadiennes et la procédure des navires jumeaux présenteront certains éléments communs. Au total, le cautionnement, ou autre sûreté adéquate, en ce qui a trait à la procédure des provisions canadiennes, sera, en chiffre rond, de 104 650 \$.

[31] Adoptant la même approche pour la procédure des navires jumeaux, j'admets que la meilleure indemnisation raisonnablement possible est de 212 357,35 \$. Je reconnais que la demanderesse voudrait des intérêts au taux de 1,25 p. 100 par mois, mais le dossier est insuffisant et ne permet pas de justifier ce taux. L'intérêt sera donc, là encore, de 6 p. 100, composé semestriellement pendant deux ans et demi. En chiffre rond, cela donnera 32 800 \$.

[32] S'agissant des dépens, tout en reconnaissant que les actions pourraient bien être instruites ensemble, je reconnais aussi que la procédure des navires jumeaux sera plus difficile à instruire, qu'elle pourrait bien nécessiter une importante enquête préalable et qu'elle engagera d'importants débours. Je fixe donc les dépens taxables à 45 000 \$. Ainsi, le cautionnement applicable à la procédure des navires jumeaux totalisera, en chiffre rond, 289 800 \$.

[33] Le cautionnement total, pour la mainlevée de la saisie des deux navires, le *FB XIX* et le *FB XX*, en chiffre rond, sera de 394 450 \$. Ce chiffre s'accorde avec la valeur des deux navires, fixée par M. Hines, dans

affidavit at “not more than CDN \$200,000 each”. In that there is nothing to indicate that one or the other of the *FB XLX* or *FB XX* might be worth marginally more than the other, bail is set at \$197,225 for each.

Bail as a Common Fund

[34] Counsel for the plaintiff, I believe on the basis that the bail or security might be to the full value of the vessel, which is the case, expressed a concern that the bail or security be impressed with any possessory lien held by the plaintiff. On reflection, this is appropriate, for while the bail provided to the Court to secure the plaintiff is in lieu of the security as represented by the arrested vessel, there is case law to the effect that such a fund, even though constituted through the effort of the plaintiff, might become a common fund available to all *in rem* claimants. There are various cases to this effect, leaving aside the obvious in which a ship owner may take steps to limit overall liability by paying a common fund, or the full value of the vessel, into court. This common fund concept is touched upon in *Roberta, The*, [1938] P. 1. In *The Roberta* bail was put up for only part of the value of the vessel to plaintiffs which brought an action *in rem* and arrested the ship. Subsequent claimants, who took no part in the arrest, then decided to look to that existing bail to satisfy their claims: they were denied, on the basis that it was not a common fund. Among the ways in which a common fund might be established are, as I say, by a ship owner offering bail either to the limit of the liability of or to the value of the vessel, bail being a payment to the court, or by an undertaking to put up bail to the full value of the ship, or by a court order for the sale of the ship. Here I would refer to *Joannis Vatis, The*, [1922] P. 92 (C.A.) in which a plaintiff, having carriage of litigation, approached other potential claimants to ask for their participation. Some declined. However, since the bail was to the full value of *The Joannis Vatis*, the arresting plaintiff had to share that fund with other *in rem* claimants, even though they had declined to participate in the first instance. Similarly in *Russland, The*, [1924] P. 55 (Adm.), the fund arising from the judicial sale of the vessel became a common fund for the benefit of a number of salvors.

son affidavit, au nom de la demanderesse, à «au plus 200 000 \$CAN chacun». Puisque rien ne donne à entendre que l'un des deux navires pourrait valoir un peu plus que l'autre, le cautionnement est fixé à 197 225 \$ pour chacun d'eux.

Le cautionnement en tant que fonds commun

[34] L'avocat de la demanderesse, s'appuyant, je crois, sur le fait que le cautionnement ou la sûreté pourrait représenter la valeur intégrale du navire, ce qui est le cas, craint que le cautionnement ou la sûreté ne se superpose à un privilège possessoire détenu par la demanderesse. Après réflexion, c'est là une inquiétude légitime, car, bien que le cautionnement remis à la Cour pour garantir la demanderesse tienne lieu de la sûreté représentée par le navire saisi, il existe des précédents selon lesquels un tel fonds, bien que constitué par les efforts du demandeur, risque de devenir un fonds commun auquel pourront puiser tous les réclamants *in rem*. Il existe plusieurs précédents en ce sens, abstraction faite des cas évidents où un armateur peut prendre des mesures pour limiter sa responsabilité globale en consignnant au tribunal un fonds commun, ou la valeur intégrale du navire. Cette notion de fonds commun est effleurée dans l'affaire *Roberta, The*, [1938] P. 1. Dans cette affaire, un cautionnement avait été offert, pour une partie seulement de la valeur du navire, aux demandeurs qui avaient introduit une action réelle et avaient fait saisir le navire. Des réclamants ultérieurs, qui n'avaient pris aucune part à la saisie, avaient alors résolu de puiser à ce cautionnement existant pour satisfaire leurs réclamations: ils furent déboutés, au motif qu'il ne s'agissait pas d'un fonds commun. Parmi les moyens servant à établir un fonds commun, il y a, comme je l'ai dit, le cas où un armateur dépose un cautionnement soit à concurrence de la responsabilité du navire, soit à concurrence de la valeur du navire, le cautionnement représentant un paiement au tribunal, ou il y a l'engagement de déposer un cautionnement à concurrence de la valeur intégrale du navire, ou il y a l'ordonnance judiciaire enjoignant la vente du navire. J'évoquerais ici l'affaire *Joannis Vatis, The*, [1922] P. 92 (C.A.), dans laquelle un demandeur, qui avait la charge du procès, avait demandé à d'autres réclamants éventuels d'y participer. Certains avaient refusé. Cependant, comme le cautionnement portait sur la valeur

intégrale du *Joannis Vatis*, le demandeur saisissant avait dû partager ce fonds avec les autres réclamants *in rem*, même si ces réclamants avaient au départ refusé de participer à la procédure. De même, dans l'affaire *Russland, The*, [1924] P. 55 (Adm.), le fonds résultant de la vente judiciaire du navire était devenu un fonds commun pour l'avantage de plusieurs sauveteurs.

[35] In the present instance, the security being at or near the value of the arrested barges, it may well be a common fund if it is provided in the form of bail. Were that the case it would be disbursed to various claimants as their priorities might appear. Thus the concern of counsel for plaintiff is a real one. In *The Russland*, Mr. Justice Hill did look at priorities, I think as a matter of course. However, so that there is no confusion, the plaintiff's existing priorities in connection with the defendant vessels will carry through in support of proper and permitted claims as against any bail provided.

[36] I thank counsel for interesting presentations.

[37] One set of taxable costs to the plaintiff under Column III of Tariff B [*Federal Court Rules, 1998*, SOR/98-106], above mid-range, as the taxing officer may allow or as may be agreed, payable at the end of the day.

[35] En l'espèce, la sûreté correspondant plus ou moins à la valeur des gabares saisies, elle pourrait bien constituer un fonds commun si elle prend la forme d'un cautionnement. Dans un tel cas, elle serait distribuée à divers réclamants en fonction du rang de chacun. L'inquiétude de l'avocat de la demanderesse est donc réelle. Dans l'affaire *The Russland*, le juge Hill avait considéré les priorités, comme de raison, je crois. Cependant, pour que les choses soient bien claires, il sera donné effet aux priorités existantes de la demanderesse à l'égard des navires défendeurs, en exécution des réclamations qui seront valides et autorisées, sur le cautionnement qui sera déposé.

[36] Je remercie les avocats pour leurs intéressantes observations.

[37] Il sera payable en fin de compte à la demanderesse un ensemble de dépens taxables, selon la colonne III du tableau du tarif B [*Règles de la cour fédérale (1998)*, DORS/98-106], au-dessus du nombre médian d'unités, selon ce qu'accordera l'officier taxateur ou selon ce qu'arrêteront les parties.