

T-4426-74

T-4426-74

Vallorbe Shipping Co. S.A. (Plaintiff)

v.

The Ship M.V. Tropwave (Defendant)

Trial Division, Heald J.—St. John, May 1;
Ottawa, May 5, 1975.

Practice—Plaintiff applying for stay of proceedings—Maritime law—Charterparty containing arbitration clause—Federal Court Act, s. 50(1)—Arbitration Act, R.S.N.B. 1973, c. A-10, s. 7.

Notwithstanding the existence of an arbitration clause in the sub-charterparty between plaintiff and Canadian Transport Company Ltd., charterer of defendant ship, which provided for arbitration of disputes in New York, plaintiff commenced an action in this Court for damages and indemnification against future damages resulting from the unloading of cargo without plaintiff's consent. Plaintiff now seeks a stay of proceedings on the basis of the existence of the arbitration clause.

Held, dismissing the motion, it would not be in the interests of justice to stay proceedings. By bringing the action, plaintiff expressed its intention to invoke the jurisdiction of this Court, as did defendant, by filing its defence and counterclaim. Both parties have submitted to the Court's jurisdiction (at least some of the issues of fact arose in Canada) and the claims of both parties are secured in Canada within the jurisdiction of this Court.

Bomar Navigation Ltée v. The M.V. "Hansa Bay" [1975] F.C. 231 and Le Syndicat de Normandin Lumber Ltd. v. The "Angelic Power" [1971] F.C. 263, applied. The Eleftheria [1970] P. 94, agreed with.

APPLICATION.

COUNSEL:

M. B. Roderick for plaintiff.
M. R. Jette and *P. W. Davidson* for defendant.

SOLICITORS:

Palmer, O'Connell, Leger, Turnball & Turnball, St. John, for plaintiff.
Clarke, Drummie & Company, St. John, for defendant.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

HEALD J.: This is an application by the plaintiff for an order granting a stay of proceedings in this action pursuant to the provisions of section 50(1)

Vallorbe Shipping Co. S.A. (Demanderesse)

c.

a Le N.M. Tropwave (Défendeur)

Division de première instance, le juge Heald—
St-Jean, le 1^{er} mai; Ottawa, le 5 mai 1975.

Pratique—Demande de suspension des procédures—Droit maritime—Charte-partie contenant une clause compromissoire—Loi sur la Cour fédérale, art. 50(1)—Loi sur l'arbitrage, S.R.N.B. 1973, c. A-10, art. 7.

Nonobstant l'existence d'une clause compromissoire dans le contrat de sous-affrètement conclu entre la demanderesse et la Canadian Transport Ltd., frêteur du navire défendeur, contrat prévoyant l'arbitrage des différends à New-York, la demanderesse intenta une action en dommages-intérêts devant la présente cour et réclama une indemnité pour dommages-intérêts futurs résultant du déchargement de la cargaison sans l'autorisation de la demanderesse. Celle-ci réclame maintenant une suspension des procédures en invoquant l'existence de la clause compromissoire.

Arrêt: la requête est rejetée; il ne serait pas dans l'intérêt de la justice de suspendre les procédures. En intentant cette action, la demanderesse a exprimé l'intention d'invoquer la compétence de la présente cour et, en déposant sa défense et demande reconventionnelle, le défendeur a exprimé une intention semblable. Les deux parties ont acquiescé à la compétence de la Cour (certaines questions de fait au moins sont survenues au Canada) et leurs réclamations sont garanties au Canada, dans le champ de compétence de cette Cour.

Arrêts appliqués: *Bomar Navigation Ltée c. Le N.M. "Hansa Bay" [1975] C.F. 231 et Le syndicat de Normandin Lumber Ltd. c. Le navire "Angelic Power" [1971] C.F. 263. Arrêt approuvé: The Eleftheria [1970] P. 94.*

DEMANDE.

g AVOCATS:

M. B. Roderick pour la demanderesse.
M. R. Jette et *P. W. Davidson* pour le défendeur.

h PROCUREURS:

Palmer, O'Connell, Leger, Turnball et Turnball, St-Jean, pour la demanderesse.
Clarke, Drummie et Cie, St-Jean, pour le défendeur.

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

LE JUGE HEALD: Il s'agit d'une demande présentée par la demanderesse en vertu des dispositions de l'article 50(1) de la *Loi sur la Cour*

of the *Federal Court Act*¹. The grounds for the application as stated in the notice of motion are:

- (a) that the claim is being proceeded with in another jurisdiction and/or
- (b) that it is in the interest of justice that the proceedings be stayed.

The plaintiff is a Panamanian corporation in the business of chartering ships and arranging for the carriage of goods in the ships so chartered. The defendant ship is of Singapore flag. Said ship arrived at the Port of Saint John, New Brunswick on November 3, 1974 and on November 4, 1974, began taking on cargo, the carriage of which had been arranged by the plaintiff with various shippers for delivery on board the defendant at the Port of Saint John. On November 7, loading of the ship was stopped and on November 8, discharge of the cargo already loaded was commenced, in both instances on the orders of the Master of the vessel but under orders given him by Canadian Transport Company Ltd., (hereafter Canadian Transport), a Vancouver company.

On November 9, the plaintiff commenced this action against the ship pleading a time charter dated October 4, 1974 between the plaintiff and Canadian Transport and alleging that said time charter is in full force and effect and that the unloading of the cargo was unlawful and was not done with the consent of the plaintiff and was contrary to the plaintiff's intentions. The plaintiff claimed for damages as a result of the alleged unlawful removal of cargo and for indemnification against "exposure to damages to which the plaintiff may become liable for failure to deliver the cargo which was loaded on the defendant and/or which has been or will be unloaded from the defendant." The ship was arrested and released upon the filing of a bail bond in the sum of one million dollars (which was subsequently reduced to

¹ 50. (1) The Court may, in its discretion, stay proceedings in any cause or matter,

(a) on the ground that the claim is being proceeded with in another court or jurisdiction; or

(b) where for any other reason it is in the interest of justice that the proceedings be stayed.

*fédérale*¹, visant à obtenir une suspension des procédures engagées dans la présente action. Les motifs de la demande énoncés dans l'avis de requête portent:

- a) que la demande est en instance devant une autre juridiction et (ou)
- b) qu'il est dans l'intérêt de la justice de suspendre les procédures.

La demanderesse est une compagnie panaméenne s'occupant d'affréter des navires et d'assurer le transport de marchandises à bord des navires en question. Le navire défendeur bat pavillon de Singapour. Ledit navire entra au port de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) le 3 novembre 1974, et, le 4 novembre 1974, on commença à charger la cargaison que la demanderesse avait convenu de transporter pour différents expéditeurs et qui devait être livrée à bord du navire défendeur dans le port de Saint-Jean. Le 7 novembre, on interrompit le chargement du navire et, le 8 novembre, on commença à décharger la cargaison déjà à bord, dans les deux cas sur les ordres du capitaine du navire qui lui-même agissait sur les ordres de la Canadian Transport Company Ltd., (ci-après appelée la Canadian Transport) une compagnie de Vancouver.

Le 9 novembre, la demanderesse intenta la présente action contre le navire, invoquant un affrètement à temps intervenu le 4 octobre 1974 entre la demanderesse et la Canadian Transport, et alléguant que ledit affrètement à temps était en vigueur, que le déchargement de la cargaison a été effectué illégalement, sans le consentement de la demanderesse et contrairement à son intention. La demanderesse réclamait des dommages-intérêts en raison du prétendu déchargement illégal de la cargaison ainsi qu'une indemnité [TRADUCTION] «représentant les dommages-intérêts qu'elle pourrait être tenue de payer pour défaut de livrer la cargaison chargée à bord du navire défendeur et (ou) qui a été ou sera déchargée dudit navire». Il y eut saisie du navire, puis mainlevée de saisie sur dépôt d'un acte de cautionnement au montant d'un

¹ 50. (1) La Cour peut, à sa discrétion, suspendre les procédures dans toute affaire ou question,

a) au motif que la demande est en instance devant un autre tribunal ou une autre juridiction; ou

b) lorsque, pour quelque autre raison, il est dans l'intérêt de la justice de suspendre les procédures.

\$500,000 by a consent order granted by Kerr J. on March 6, 1975).

On December 9, 1974, Canadian Transport filed a statement of defence and counterclaim "As Disponent Owners of the Vessel *Tropwave*, the Defendant Herein". The plaintiff has not, as yet, pleaded to said statement of defence and counterclaim. By said pleading, Canadian Transport pleads a time charter dated August 3, 1973 between itself as charterer and the owners of the defendant vessel for a minimum of 22 months and a maximum of 26 months. The charterparty to the plaintiff by Canadian Transport is in effect a sub-charter. The essence of the defence is that pursuant to said sub-charterparty, the plaintiff was to pay the rental agreed upon to Canadian Transport in Vancouver, B.C. in cash in U.S. currency, semi-monthly in advance, otherwise failing the punctual and regular payment of the hire or on any breach of said sub-charterparty, Canadian Transport could withdraw the vessel from the service of the plaintiff without prejudice to any other claims they might have against the plaintiff; that the first hire instalment became due on November 3, 1974 but was not paid at that time; that various communications ensued between the parties without payment being received, culminating in a message being sent by Canadian Transport to the plaintiff advising that if the amount due was not received or transmitted by 10 a.m. November 7, 1974, Canadian Transport would stop all cargo loading operations and, if the default continued, that the vessel would be withdrawn from the plaintiff's service.

Canadian Transport pleads further that at 1.45 p.m. on November 7, no payment having been received nor any reply having been received to their last message, that they notified the plaintiff that they were withdrawing the vessel from the plaintiff's service and, that the loading was being stopped. Further discussions ensued and messages were exchanged between the parties. However, on November 8, Canadian Transport instructed the Master to commence at 1.00 p.m. to discharge the cargo which had already been loaded. On the same day, November 8, the amount due and owing was

million de dollars (qui fut subséquemment réduit à \$500,000 en vertu d'une ordonnance rendue sur consentement par le juge Kerr le 6 mars 1975).

a Le 9 décembre 1974, la Canadian Transport déposa une défense et une demande reconventionnelle «à titre de fréteur propriétaire du navire *Tropwave*, le défendeur en l'espèce». La demanderesse n'a pas encore répondu auxdites défense et demande reconventionnelle. Dans sa plaidoirie, la Canadian Transport invoque un affrètement à temps d'une durée d'au moins 22 mois et d'au plus 26 mois, intervenu le 3 août 1973 entre elle-même, à titre d'affréteur, et les propriétaires du navire défendeur. La charte-partie consentie à la demanderesse par la Canadian Transport est en réalité un contrat de sous-affrètement. La défense porte essentiellement qu'en vertu dudit contrat de sous-affrètement, la demanderesse devait, à l'avance, deux fois par mois, payer comptant en monnaie américaine à la Canadian Transport à Vancouver (C.-B.), le prix convenu; à défaut du paiement exact et régulier du fret ou advenant toute inexécution dudit contrat de sous-affrètement, il était loisible à la Canadian Transport de priver la demanderesse de l'usage du navire, sans préjudice des autres réclamations qu'elle pourrait avoir contre elle; que le premier versement du fret est devenu échu le 3 novembre 1974 mais ne fut pas acquitté à cette date; qu'il y eût par la suite différents pourparlers entre les parties sans qu'un paiement ne soit reçu, la Canadian Transport envoya finalement un message à la demanderesse l'avisant que, si le montant n'était pas reçu avant 10h00 le matin du 7 novembre 1974, elle interromprait toutes les opérations de chargement de la cargaison et que, si la demanderesse persistait à ne pas payer, elle serait privée de l'usage du navire.

h La Canadian Transport allègue en outre que le 7 novembre à 13h45, n'ayant reçu aucun paiement et aucune réponse à son dernier message, elle avisa la demanderesse qu'elle la privait de l'usage du navire et qu'elle interrompait le chargement. D'autres discussions suivirent et il y eut échange de messages entre les parties. Toutefois, le 8 novembre, la Canadian Transport donna l'ordre au capitaine de commencer, à 13h00, à décharger la cargaison déjà à bord. Le même jour, le montant dû et exigible fut déposé dans une banque de Vancouver au compte de la Canadian Transport

deposited in a Vancouver bank into the account of Canadian Transport who informed the plaintiff that said remittance of some \$250,000 would be kept as security for the cross-claims of Canadian Transport for the damages they would suffer as a result of the plaintiff's breach of contract. The unloading of the vessel was continued and was completed on November 11, 1974 and the vessel left the Port of Saint John on November 12, 1974. Canadian Transport pleads that it was entitled in law and in fact to withdraw the vessel from the plaintiff's service. The said sum of \$250,000 is being retained on deposit in an interest bearing trust account at a bank in Montreal in the name of Canadian Transport's solicitors as trustees "... and to be remitted by them in accordance with the directions of this Honourable Court". Canadian Transport is in effect pleading fundamental breach of the sub-charterparty by the plaintiff. The counterclaim repeats the facts alleged in the statement of defence as above summarized and claims the sum of \$250,000 as damages for the losses, expenses and damages which they have suffered and will suffer as a result of said alleged fundamental breach.

The only material filed before me other than the pleadings summarized *supra*, was an affidavit sworn by Mr. Roderick, the plaintiff's solicitor. Said affidavit repeats paragraph 17 of the sub-charterparty between the plaintiff and Canadian Transport which reads as follows:

17. That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York 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, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men.

Mr. Roderick's affidavit also repeats section 7 of the *Arbitration Act* of New Brunswick² and then gives his opinion, that because of said statutory

² R.S.N.B. 1973, c. A-10.

7. If a party to a submission, or any person claiming through or under him, commences any legal proceedings in a court against any other party to the submission, or any

qui avisa la demanderesse qu'elle conserverait ledit versement de quelque \$250,000 en garantie de ses demandes reconventionnelles pour les dommages résultant de l'inexécution du contrat par la demanderesse. Le déchargement du navire se continua pour se terminer le 11 novembre 1974 et le navire quitta le port de Saint-Jean le 12 novembre 1974. La Canadian Transport allègue qu'elle était fondée en droit et en fait à priver la demanderesse de l'usage du navire. Ledit montant de \$250,000 est gardé en dépôt à Montréal dans un compte bancaire portant intérêt, au nom des avocats de la Canadian Transport agissant à titre de fiduciaires [TRADUCTION] «... qui doivent les remettre selon les directives de cette honorable cour». Enfin, la Canadian Transport allègue l'inexécution de conditions essentielles du contrat de sous-affrètement par la demanderesse. La demanderesse reconventionnelle reprend les faits allégués dans la défense résumée ci-dessus et réclame le montant de \$250,000 à titre de dommages-intérêts représentant les pertes, dépenses et dommages que la compagnie a subis et subira par suite de la prétendue inexécution.

Le seul document que l'on m'ait soumis, abstraction faite des plaidoiries résumées ci-dessus, est l'affidavit de M^e Roderick, l'avocat de la demanderesse. Ledit affidavit reprend le paragraphe 17 du contrat de sous-affrètement intervenu entre la demanderesse et la Canadian Transport et il se lit comme suit:

17. Si un différend survient entre les propriétaires et les affrèteurs, l'affaire en litige sera soumise à trois personnes siégeant à New York; 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 forcée d'une sentence arbitrale, cet accord pourra devenir ordonnance du tribunal. Les arbitres devront être des commerçants.

L'affidavit de M^e Roderick reprend également l'article 7 de la *Loi sur l'arbitrage* du Nouveau-Brunswick², puis expose son opinion suivant

² S.R.N.B. 1973, c. A-10.

7. Si une partie à un compromis ou ses ayants droit entament des procédures judiciaires devant un tribunal contre une autre partie au compromis ou contre les ayants

provision, it is not against the public policy of the Province of New Brunswick that actions be stayed where arbitration proceedings are pending with regard to the matters in issue in an action. Said affidavit also states "... that the arbitrators have been selected and the arbitration provided for by paragraph 17 of the time charter referred to above is scheduled to proceed in the City of New York at the office of the American solicitors for Canadian Transport Company Ltd. at 12 noon on the 6th day of May, 1975."

The two most recent decisions in this Court, of which I am aware, in which a stay of proceedings has been asked for on the basis of the existence in the charterparty of an arbitration clause are my own decision in the case of *Bomar Navigation Ltée v. The M.V. "Hansa Bay"*³ and the decision of Pratte J. in the case of *Le Syndicat de Normandin Lumber Ltd. v. The "Angelic Power"*⁴. In both of these cases, the application for the stay was by the defendant in the action. The unusual feature of this application is the fact that it is being made by the plaintiff, after it had taken a conscious decision to invoke the Court's jurisdiction by commencing this action in the Federal Court. I agree with the statement of Pratte J. in the *Normandin*

person claiming through or under him, in respect of a matter agreed to be referred, the latter party may, at any time after appearance and before delivering any pleadings or taking any other step in the proceedings, apply to that court to stay the proceedings, and that court or a judge thereof, if satisfied that there is no sufficient reason why the matter should not be referred in accordance with the submission, and that the applicant was at the time when the proceedings were commenced and still remains ready and willing to do all things necessary to the proper conduct of the arbitration, may make an order staying the proceedings. R.S., c. 9, s. 7.

This provision of the New Brunswick statute does not, in my view, assist the plaintiff because it permits "the latter party" to apply for a stay. On the facts in this case, the "latter party" would be the defendant herein and not the plaintiff.

³ [1975] F.C. 231.

⁴ [1971] F.C. 263.

laquelle, en raison de cette disposition de la loi, la suspension d'instance n'est pas contraire à l'intérêt public dans la province du Nouveau-Brunswick lorsque, dans une action, des procédures d'arbitrage portant sur les questions en litige sont en cours. Ledit affidavit énonce en outre [TRADUCTION] «... que les arbitres ont été choisis et que l'arbitrage prévu au paragraphe 17 du contrat d'affrètement à temps susmentionné doit avoir lieu dans la ville de New York, au bureau des avocats américains de la Canadian Transport Company Ltd., à midi le 6 mai 1975.»

Les deux plus récentes décisions de cette cour que je connaisse, dans lesquelles on a demandé une suspension de procédures en invoquant l'existence d'une clause compromissoire dans une charte-partie, sont ma propre décision rendue dans l'affaire *Bomar Navigation Ltée c. Le N.M. «Hansa Bay»*³ et la décision du juge Pratte dans l'affaire *Le syndicat de Normandin Lumber Ltd. c. Le navire «Angelic Power»*⁴. Dans ces deux cas, la demande de suspension fut présentée par les défendeurs à l'action. La présente demande revêt un caractère particulier dans la mesure où elle est présentée par la demanderesse après que celle-ci a décidé, en toute connaissance de cause, d'invoquer la compétence de la Cour en intentant la présente action

droit de celle-ci, en ce qui concerne une question dont le renvoi est convenu, cette dernière partie peut, à toute époque après la comparution et avant la présentation de plaidoiries écrites ou toute autre procédure, demander à ce tribunal de suspendre les procédures, après quoi ce tribunal ou l'un de ses juges peut, s'il est convaincu qu'aucun motif suffisant ne s'oppose à ce que l'affaire soit renvoyée conformément au compromis, et que le requérant était au moment où les procédures ont été entamées et est encore disposé et consentant à faire tout ce qui est nécessaire pour la bonne marche de l'arbitrage, ordonner la suspension des procédures. S.R., c. 9, art. 7.

Cette disposition de la Loi du Nouveau-Brunswick n'est, à mon avis, d'aucun secours à la demanderesse, puisqu'elle permet «à cette dernière partie» de demander une suspension. Compte tenu des faits en l'espèce, la «dernière partie» serait la défendresse et non la demanderesse.

³ [1975] C.F. 231.

⁴ [1971] C.F. 263.

case (*supra*) where he said at page 271 thereof:

The arbitration clause is an agreement; like any agreement, it may be revoked by common consent of the parties. By bringing the suit, plaintiff clearly expressed its intention to revoke the arbitration clause to which it had subscribed; and the question is whether the defendants in fact consented, expressly or by implication, to this revocation.

In the case at bar, the plaintiff by bringing this action, clearly expressed its intention to revoke the arbitration clause and the defendant, by filing its statement of defence and counterclaim, has also clearly expressed a similar intention (a circumstance which was not present in the *Normandin Lumber* case (*supra*)). Thus, the plaintiff in November of 1974 and Canadian Transport in December of 1974, took actions which clearly indicated the intention of each to pursue its remedy in the Federal Court. Normally, that would be conclusive of the matter. However, it seems that, notwithstanding this Federal Court action in which both parties have pleaded, both parties also are proceeding with the New York arbitration which is scheduled to commence on May 6, 1975.

In the *Hansa Bay* case cited *supra*, I cited with approval the principles established by Brandon J. in *The Eleftheria*⁵ as the principles to be considered in exercising the Court's discretion in a case such as this. Unfortunately, in the case at bar, I have very little evidence upon which to base the exercise of my discretion. However, such as it is, it leads me to the conclusion that I should not grant a stay in this case. The alleged breach of which the plaintiff complains (i.e., the cessation of loading and the unloading) took place in Canada; the security for the plaintiff's claim (i.e., the \$500,000 bond) is in Canada and the security for the defendant's counterclaim (i.e., the \$250,000 bank trust deposit with the defendant's solicitors) is in Canada. No evidence was tendered concerning in which country the evidence on the issues of fact is situated or more readily available. I have no evidence on the question as to whether or not foreign

⁵ [1970] P. 94.

devant la Cour fédérale. Je souscris à la déclaration suivante du juge Pratte extraite de la page 271 de l'arrêt *Normandin* (précité):

^a La clause compromissoire est une convention; comme tout contrat, elle peut donc être révoquée par la commune volonté des parties. En intentant cette action, la demanderesse a clairement manifesté son intention de révoquer la clause compromissoire qu'elle avait souscrite; et ce qu'il faut se demander c'est si les défendeurs, eux, ont consenti, expressément ou tacitement, à cette révocation.

^b Dans la présente affaire, la demanderesse a, en intentant cette action, clairement exprimé son intention de révoquer la clause compromissoire et la défenderesse, en déposant sa défense et sa demande reconventionnelle, a, elle aussi, clairement exprimé une intention semblable (situation qui n'existait pas dans l'affaire *Normandin Lumber* (précitée)). Dès lors, la demanderesse, en novembre 1974, et la Canadian Transport, en décembre 1974, ont intenté des actions qui indiquaient manifestement l'intention de chacune de se pourvoir devant la Cour fédérale. Normalement, ceci trancherait la question. Toutefois, il semble que, nonobstant la présente action devant la Cour fédérale dans laquelle les deux parties ont présenté des plaidoiries, celles-ci ont également recours à l'arbitrage qui doit débiter à New York le 6 mai 1975.

^f Dans l'affaire *Hansa Bay* (précitée), j'ai cité, en les approuvant, les principes établis par le juge Brandon dans l'affaire *Eleftheria*⁵, dont il faut tenir compte dans l'exercice du pouvoir discrétionnaire de la Cour dans un cas comme celui-ci. ^g Malheureusement, dans la présente affaire, l'exercice de mon pouvoir discrétionnaire ne peut se fonder que sur de très rares éléments de preuve. Toutefois, ces éléments m'amènent à conclure que je ne devrais pas accorder de suspension en l'espèce. ^h La prétendue inexécution dont la demanderesse se plaint (c'est-à-dire l'interruption du chargement et le déchargement) est survenue au Canada; la caution garantissant la réclamation de la demanderesse (c'est-à-dire le cautionnement de \$500,000) et celle garantissant la demande reconventionnelle de la défenderesse (c'est-à-dire le dépôt bancaire de \$250,000 auprès des avocats de la défenderesse agissant à titre de fiduciaires) se

⁵ [1970] P. 94.

law applies to this dispute. There is also very little evidence on the other criteria detailed in the *Eleftheria* case (*supra*). However, because both parties have submitted to the jurisdiction of the Federal Court and because at least some of the issues of fact arose in Canada, and because the claims of both parties are secured in Canada within the jurisdiction of this Court, I have concluded, on the facts of this case as presented to me, that it would not be in the interests of justice to stay the proceedings herein.

The plaintiff's motion is accordingly dismissed. Canadian Transport is entitled to its costs of the motion, in any event of the cause.

trouvent au Canada. Aucun élément de preuve n'indique dans quel pays on peut trouver ou se procurer facilement la preuve relative aux questions de faits. Je ne dispose d'aucune preuve sur la question de savoir si le droit étranger s'applique ou non au présent litige. Il y a également très peu d'éléments de preuve concernant les autres principes énoncés dans l'affaire *Eleftheria* (précitée). Toutefois, vu que les parties ont acquiescé à la compétence de la Cour fédérale, vu qu'au moins certaines des questions de faits sont survenues au Canada et vu que les réclamations des deux parties sont garanties au Canada, dans le champ de compétence de cette Cour, j'ai conclu, compte tenu des faits de la présente affaire qui m'ont été soumis, qu'il ne serait pas dans l'intérêt de la justice de suspendre les procédures en cours.

La requête de la demanderesse est par conséquent rejetée. La Canadian Transport a droit aux dépens de la requête, quelle que soit l'issue de la cause.