

T-500-82

T-500-82

Walter Kuhr, and Walter Kuhr, Charles R. Hart, Robert Allen and Walter Kuhr Jr., carrying on business as Dona Genoveva Partnership, and the said Dona Genoveva Partnership (*Plaintiffs*)

v.

The Ship *Friedrich Busse* and Hochseefischerei Nordstern A.G. (*Defendants*)

Trial Division, Addy J.—Vancouver, February 8 and 17, 1982.

*Maritime law — Jurisdiction — Plaintiffs contracted to supply fish at sea to defendant vessel which was obliged to remain within specified fishing areas and to receive delivery of and pay for fish — Plaintiffs allege breach of contract — Defendants seek to set aside statement of claim and to dismiss action for lack of jurisdiction or because Canadian court is forum non conveniens — Defendants argue no action in rem against ship because there is no allegation against shipowner in statement of claim and therefore no action in personam — Whether Trial Division has jurisdiction under s. 22(2) of Federal Court Act over claims arising out of contract to supply fish — Whether general substance of matter falls within jurisdiction of Trial Division over Canadian maritime law pursuant to s. 22(1) of Federal Court Act — Whether Federal Court constitutes forum conveniens — Motion dismissed — Supply of fish is essential to operation of vessel — Matter is predominantly maritime in character — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 22(1),(2)(i),(m).*

The owners of the defendant ship, a fish processing vessel, apply for an order to strike out the statement of claim and to dismiss the action. The plaintiffs allege that the defendants are in breach of a contract whereby the plaintiffs were to supply fish at sea to the defendant vessel which was obliged to remain within the specified fishing areas and receive delivery of and pay for the fish. The defendant owners submit that the Court has no jurisdiction to entertain the action for three reasons: (1) there is no action *in rem* against the ship because there is no allegation against the shipowner as owner in the statement of claim, and therefore no action *in personam* (2) the supplying of fish under a contract does not fall within paragraph 22(2)(i) of the *Federal Court Act* which gives the Trial Division jurisdiction over claims arising out of agreements relating to the use of a ship, nor within paragraph 22(2)(m) which gives the Trial Division jurisdiction over matters relating to the supply of goods to a ship for her operation, and (3) the substance of the matter does not fall within the general jurisdiction in admiralty matters granted to the Federal Court by section 22 of the *Federal Court Act*. The defendants further argue that a Canadian court constitutes a *forum non conveniens*.

Walter Kuhr, et Walter Kuhr, Charles R. Hart, Robert Allen et Walter Kuhr, fils, associés sous la raison sociale Dona Genoveva Partnership, et ladite Dona Genoveva Partnership (*demandeurs*)

c.

Le navire *Friedrich Busse* et Hochseefischerei Nordstern A.G. (*défendeurs*)

Division de première instance, juge Addy—Vancouver, 8 et 17 février 1982.

*Droit maritime — Compétence — Les demandeurs doivent, par contrat, fournir du poisson en mer au navire défendeur obligé de demeurer sur certains champs de pêche spécifiés pour recevoir livraison des prises et les payer — Inexécution du contrat selon les demandeurs — Conclusion des défendeurs à la radiation de la déclaration et au rejet de l'action pour incompétence ou pour motif qu'une juridiction canadienne constitue un forum non conveniens — Selon les défendeurs, il n'y a pas d'action réelle contre le navire puisque rien dans la déclaration n'est allégué contre le propriétaire et qu'il n'y a donc pas d'action personnelle — La Division de première instance est-elle compétente aux termes de l'art. 22(2) de la Loi sur la Cour fédérale en matière de demande née d'un contrat de fourniture de poissons? — Le litige est-il de la compétence de la Division de première instance en matière de droit maritime canadien en vertu de l'art. 22(1) de la Loi sur la Cour fédérale? — La Cour fédérale est-elle un forum conveniens? — Requête rejetée — La fourniture de poissons est indispensable à l'exploitation du navire — Matière de nature essentiellement maritime — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), c. 10, art. 22(1),(2)(i),(m).*

Les propriétaires du navire défendeur, un navire-usine traitant le poisson, demandent la radiation de la déclaration et le rejet de l'action. Les demandeurs soutiennent que les défendeurs n'ont pas observé le contrat par lequel les demandeurs se sont engagés à remettre leurs prises en mer au navire défendeur, ce dernier devant demeurer sur certains champs de pêche spécifiés, prendre livraison des prises des demandeurs et en verser le prix. Les propriétaires défendeurs soutiennent que la Cour n'est pas compétente pour connaître de la demande pour trois raisons: (1) on ne peut engager une action réelle contre le navire parce que rien dans la déclaration n'est spécifiquement articulé contre le propriétaire du navire en sa qualité de propriétaire et qu'en conséquence aucune action personnelle ne peut être intentée contre lui; (2) la fourniture de poissons sur la base d'un contrat ne tombe pas sous l'emprise de l'alinéa 22(2)(i) de la *Loi sur la Cour fédérale* qui confère à la Division de première instance compétence en matière de toute demande née d'une convention relative à l'utilisation d'un navire, ni sous celle de l'alinéa 22(2)(m) qui lui confère compétence en matière de fourniture à un navire des marchandises nécessaires à son exploitation; et (3) la matière du litige n'est pas de la compétence générale en matière maritime attribuée à la Cour fédérale par l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Les défendeurs soutiennent aussi qu'une juridiction canadienne est en l'espèce un *forum non conveniens*.

*Held*, the motion is dismissed. The statement of claim contains allegations against the defendant company for amounts due and for damages. This claim would be maintainable against the owners since they signed the contract and would be reaping the benefits of the contract. When the owner undertakes that his ship will be in a certain place at a certain time and will perform certain tasks, in this case take delivery of and pay for the fish caught by the plaintiffs, the owner is responsible at law for the performance of that contract. The supplying of fish to a vessel cannot be construed as an agreement relating to the use of a ship as contemplated by paragraph 22(2)(i). The use referred to is use of the ship by a party other than the owner. Paragraph 22(2)(m) must necessarily include, but is not limited to, the supplying of necessaries. In other words, the supplying of goods need not be necessary for the operation of the vessel but may be ancillary or complementary thereto as long as they are used or intended for use in the operation of the ship. In this case, the obtaining of fish is essential to the vessel being operated for the purpose for which it exists, the business of fishing. As to the third argument, the contract deals with the actual transfer and delivery of possession of goods on the high seas between two ships. The goods are to come from an agreed area of the sea and the contracting parties have mutually agreed that their vessels are to operate there and carry out the provisions of the contract in that specified area. It is difficult to conceive of a situation or of an undertaking which is more maritime in nature. The Admiralty Court of England from which the Federal Court derives its jurisdiction in admiralty matters would necessarily have assumed jurisdiction. Applying the test formulated in *Sumitomo Shoji Canada Ltd. v. The Ship "Juzan Maru"* [1974] 2 F.C. 488 of the true essence of the contract in all the circumstances and facts of the case, and the test formulated in *Underwater Gas Developers Ltd. v. Ontario Labour Relations Board* [1960] O.R. 416, of dominant features and objects, it is clear that the matter is predominantly maritime in character, and falls within the subject-matter of Canadian maritime law as provided for in subsection 22(1). As to the argument of *forum non conveniens*, the ship was arrested in Vancouver whilst undergoing repairs which had nothing to do with the performance of the contract. The plaintiffs are American, the defendant company is German, the ship is registered in Germany, the contract was made there and was to be performed out of this jurisdiction and payment was tendered and accepted in United States currency. However, as indicated in *Antares Shipping Corporation v. The Ship "Capricorn"* [1977] 2 S.C.R. 422, the overriding consideration must be the existence of another forum more appropriate for securing the ends of justice and therefore other factors have a direct bearing on the issue. An inspection revealed that the ship was probably underlogging fish and misrepresenting the contents of blocks of fish. The ship allegedly left American fishing waters to dispose of the catch and to avoid prosecution. The plaintiffs allege that in doing so the defendants were in breach of contract. In light of the alleged fraudulent conduct of the defendants and the fear that the release of the ship without proper security would result in their losing any chance of recovery, this Court is the forum most suitable for the ends of justice.

*Arrêt*: la requête est rejetée. Selon la déclaration, la société défenderesse doit certaines sommes et des dommages-intérêts. Les propriétaires peuvent être reconnus débiteurs de cette créance puisqu'ils ont signé le contrat et doivent en tirer profit. Lorsque le propriétaire s'engage à ce que son navire soit présent dans un certain secteur à une époque donnée et à ce qu'il effectue certaines tâches, en l'espèce prendre livraison et verser le prix des prises des demandeurs, il est, en droit, responsable de l'exécution de ce contrat. La fourniture de poissons à un navire ne saurait être considérée comme une convention relative à l'utilisation d'un navire au sens de l'alinéa 22(2)i). L'utilisation dont il s'agit c'est l'utilisation que fait d'un navire un tiers autre que le propriétaire. L'alinéa 22(2)m) doit nécessairement inclure la fourniture des approvisionnements nécessaires sans y être limité. En d'autres termes, la fourniture de marchandises peut ne pas être nécessaire à l'exploitation du navire mais seulement complémentaire ou accessoire, tant qu'elle concourt, ou est destinée à concourir, à l'exploitation du navire. En l'espèce, la livraison du poisson est absolument essentielle au navire exploité pour ce qui est sa raison d'être, en l'occurrence, la pêche. Quant au troisième point, le contrat traite du transbordement effectif de marchandises et de leur livraison en haute mer d'un navire à l'autre. Ces marchandises doivent provenir d'un secteur marin précis et les parties contractantes sont convenues que leurs navires doivent procéder aux opérations prévues et à l'exécution des stipulations du contrat dans ce secteur spécifié. Il est difficile de concevoir un cas, un contrat, qui ait un caractère plus maritime. La Cour d'amirauté d'Angleterre, de laquelle la Cour fédérale tient sa compétence en matière maritime, se serait assurément présumée compétente. Compte tenu de la décision *Sumitomo Shoji Canada Ltd. c. Le navire «Juzan Maru»* [1974] 2 C.F. 488, qui applique le critère de l'essence véritable du contrat à la lumière de tous les faits et du cas d'espèce, et de la décision *Underwater Gas Developers Ltd. c. Ontario Labour Relations Board* [1960] O.R. 416, qui applique celui des caractéristiques et objets dominants, il est clair que le caractère maritime prédomine et qu'il s'agit d'une matière de droit maritime canadien comme le prévoit le paragraphe 22(1). Quant à la question du *forum non conveniens*, le navire a été saisi à Vancouver alors qu'on y effectuait des réparations qui n'avaient rien à voir avec l'exécution du contrat. Les demandeurs sont américains; la société défenderesse est allemande; le navire a été immatriculé en Allemagne; le contrat a été conclu dans ce dernier pays et devait être exécuté hors de notre juridiction; paiement a été offert et accepté en monnaie américaine. Toutefois, comme l'indique l'arrêt *Antares Shipping Corporation c. Le Navire «Capricorn»* [1977] 2 R.C.S. 422, la considération primordiale doit être l'existence d'un autre tribunal plus approprié à la réalisation des fins de la justice; il s'ensuit que d'autres facteurs ont un impact direct sur le litige. Une inspection a révélé qu'en toute probabilité le navire sous-rapportait les quantités de prises et que le contenu de certains blocs de poissons avait été faussement marqué. Le navire aurait quitté les eaux de pêche américaines dans le but de se débarrasser des prises et d'échapper aux poursuites. Les demandeurs soutiennent que ces actions constituent une inexécution du contrat de la part des défendeurs. Compte tenu de la conduite frauduleuse reprochée aux défendeurs et de la crainte que la levée de la saisie du navire, en l'absence de toute sûreté appropriée, ait pour résultat la perte de toute possibilité d'indemnisation, la Cour constitue le tribunal le plus à même de servir les fins de la justice.

*Western Nova Scotia Bait Freezers Limited v. The Ship "Shamrock"* [1939] Ex.C.R. 53, followed. *Sumitomo Shoji Canada Ltd. v. The Ship "Juzan Maru"* [1974] 2 F.C. 488, applied. *Underwater Gas Developers Ltd. v. Ontario Labour Relations Board* [1960] O.R. 416, applied. *Antares Shipping Corporation v. The Ship "Capricorn"* [1977] 2 S.C.R. 422, applied. *Westcan Stevedoring Ltd. v. The Ship "Armar"* [1973] F.C. 1232, distinguished. *Elesguero Inc. v. Ssangyong Shipping Co. Ltd.* [1981] 2 F.C. 326, distinguished. *Marazura Navegacion S.A. v. Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.* [1977] 1 Lloyd's Rep. 283 (Q.B. (Com.Ct.)), distinguished.

## MOTION.

## COUNSEL:

*John R. Cunningham* for plaintiffs.  
*D. G. Rae* for defendants.

## SOLICITORS:

*Macrae, Montgomery & Cunningham*, Vancouver, for plaintiffs. *d*  
*Russell & DuMoulin*, Vancouver, for defendants.

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

ADDY J.: The defendant ship was arrested in Vancouver at the request of the plaintiffs at the time of the issuing of the statement of claim in this action. Following the granting of leave to enter a conditional appearance, the present application was made on behalf of the owners of the defendant ship for an order to strike out the statement of claim herein and to dismiss the action on the ground of lack of jurisdiction or, alternatively, on the ground that a Canadian court constitutes a *forum non conveniens*.

The *Friedrich Busse*, which is registered in Germany, is a fish processing vessel and the plaintiffs, owners of the *Dona Genoveva*, who were fishing off the coast of Alaska and the Aleutian Islands, were delivering fish to the *Friedrich Busse* for processing at sea pursuant to a contract made and signed in Germany between the defendant company and a representative of the plaintiffs. In that contract (para. 2) the defendant company described itself as the owner of the *Friedrich Busse*. It now turns out, according to the affidavit evidence of the applicant, that the ship was and is, in fact, the property of a wholly owned subsidiary

Jurisprudence: décision suivie: *Western Nova Scotia Bait Freezers Limited c. Le navire «Shamrock»* [1939] R.C.É. 53. Décisions appliquées: *Sumitomo Shoji Canada Ltd. c. Le navire «Juzan Maru»* [1974] 2 C.F. 488; *Underwater Gas Developers Ltd. c. Ontario Labour Relations Board* [1960] O.R. 416; *Antares Shipping Corporation c. Le Navire «Capricorn»* [1977] 2 R.C.S. 422. Distinction faite avec les décisions: *Westcan Stevedoring Ltd. c. Le navire «Armar»* [1973] C.F. 1232; *Elesguero Inc. c. Ssangyong Shipping Co. Ltd.* [1981] 2 C.F. 326; *Marazura Navegacion S.A. c. Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.* [1977] 1 Lloyd's Rep. 283 (Q.B. (Com.Ct.)).

## REQUÊTE.

## AVOCATS:

*John R. Cunningham* pour les demandeurs.  
*D. G. Rae* pour les défendeurs.

## PROCUREURS:

*Macrae, Montgomery & Cunningham*, Vancouver, pour les demandeurs. *d*  
*Russell & DuMoulin*, Vancouver, pour les défendeurs.

*Voici les motifs de l'ordonnance rendus en français par*

LE JUGE ADDY: Le navire défendeur a été saisi à Vancouver à l'instigation des demandeurs au moment de la production de la déclaration en cette action. Par suite de l'autorisation donnée de comparaître sous condition, la présente demande a été faite au nom des propriétaires du navire défendeur; elle conclut à une fin de non-recevoir de la déclaration en cause et au rejet de l'action au motif d'incompétence ou, subsidiairement, au motif qu'une juridiction canadienne constituerait un *forum non conveniens*.

Le *Friedrich Busse*, immatriculé en Allemagne, est un navire-usine traitant le poisson et les demandeurs, propriétaires du *Dona Genoveva*, qui pêchaient au large de l'Alaska et des îles Aléoutiennes, remettaient leurs prises au *Friedrich Busse* pour qu'il les traite en mer conformément à un contrat conclu et signé en Allemagne entre la société défenderesse et un représentant des demandeurs. Dans ce contrat (au par. 2), la société défenderesse se présente comme propriétaire du *Friedrich Busse*. Il semble finalement, d'après la déposition sous serment qu'administra en preuve le requérant, que le navire aurait appartenu, et

company of the defendant, namely Reederei Friedrich Busse Hochseefischerei Nordstern A.G. & Co. Kommanditgesellschaft.

In view of the similarity of names, the fact that the actual owners are a subsidiary of the defendant company and that the latter held itself out to be the owner, I attach no importance whatsoever to the fact that the contract was not in the name of the actual owner. I am assuming at this stage and for the purpose of the present motion and in the absence of any evidence to the contrary, that the contract was executed on behalf of the actual owners and with their full knowledge and consent.

The first ground alleged, namely that this Court has no jurisdiction to entertain the action, is based on three arguments.

The first one is that there is no action *in rem* against the ship because there exists no action *in personam* against the shipowner. Counsel for the applicant argues in support of this proposition that the statement of claim contains no allegation against the shipowner as owner, nor could any claim against the owner be maintained at law even if such an allegation existed. The applicant relies on this in the case of *Westcan Stevedoring Ltd. v. The Ship "Armar"* [1973] F.C. 1232. I fully agree with the principle approved and adopted by my brother Collier J. in that case, to the effect that a right *in rem* against a vessel is dependent upon the existence of a liability on the part of its owner apart from statute and that Parliament did not, in granting admiralty jurisdiction to the Federal Court, intend to alter that principle. In the last-mentioned case, however, it is very important to remember that, unlike the case at bar, it is undisputed that there existed no liability on the part of the owners. This is brought out quite clearly by Mr. Justice Collier at page 1234 of the above-mentioned report:

Mr. Lutz candidly admitted he never at any time dealt with the owners of the vessel or the master of the vessel in respect of the supplying of these stevedoring services. He said his company was not looking to the credit of the vessel or her owners, but was supplying the services on the credit of the charterers or their subagents. [Emphasis added.]

In the present case the statement of claim in issue contains allegations against the defendant

appartiendrait, en fait à une filiale appartenant elle-même entièrement à la défenderesse, la Reederei Friedrich Busse Hochseefischerei Nordstern A.G. & Co. Kommanditgesellschaft.

<sup>a</sup> Vu la similarité des noms, que les propriétaires véritables sont une filiale de la société défenderesse et que cette dernière est considérée elle-même comme propriétaire, je n'accorde aucune importance au fait que le contrat ne soit pas au nom du propriétaire réel. Je présume en cet état de la cause, pour les fins de la présente requête, en l'absence de preuve contraire, que le contrat a été conclu au nom des propriétaires véritables, qu'ils le savaient parfaitement et y consentaient.

Le premier moyen invoqué, que la Cour est incompétente pour connaître de la demande, comporte trois volets.

<sup>d</sup> Le premier serait qu'on ne pourrait engager une action réelle contre le navire parce qu'il n'existerait aucune action personnelle contre le propriétaire du navire. L'avocat du requérant fait valoir, au soutien de cet argument, que rien dans la déclaration n'est articulé contre le propriétaire du navire en tant que propriétaire et qu'aucune créance dont le propriétaire serait débiteur ne serait reconnue en droit si elle était articulée. Le requérant invoque l'arrêt *Westcan Stevedoring Ltd. c. Le navire «Armar»* [1973] C.F. 1232. Je souscris entièrement au principe qu'approuva, le faisant sien, le juge Collier dans cette espèce: une créance réelle contre un navire dépend de l'existence d'une dette de son propriétaire indépendamment de la législation et le Parlement n'avait pas l'intention, en attribuant à la Cour fédérale compétence en matière maritime, de modifier ce principe. Dans cette dernière espèce toutefois, il importe de se rappeler que, contrairement à l'espèce en cause, il avait été reconnu que les propriétaires n'étaient nullement débiteurs. C'est ce que fait ressortir fort clairement le juge Collier à la page 1234 du recueil précité:

<sup>i</sup> Lutz a de bonne foi reconnu qu'il n'avait jamais discuté avec les propriétaires du navire ou son capitaine de cette question d'aconage. Il a déclaré que sa compagnie ne s'est pas fondée sur le crédit du navire ou de ses propriétaires, mais qu'elle a fourni ses services au vu du crédit des affréteurs ou de leurs sous-agents. [C'est moi qui souligne.]

<sup>j</sup> En l'espèce en cause, la déclaration articule que la société défenderesse doit le montant des prises

company for amounts due for fish supplied the ship and for damages for failure of the ship to remain in the fishing waters in the Bering Sea, Aleutian Islands and Gulf of Alaska fishing areas. This claim would be maintainable against the owners as such, since they signed the contract (or for the reasons previously stated are, for the purpose of this motion, to be considered as having signed it) and would be reaping the benefits of the contract. When the owner undertakes that his ship will be in a certain area at a certain time and will perform certain tasks, in this case take delivery of and pay for the fish caught by the plaintiffs, the owner is obviously responsible at law for the performance of that contract. The first argument of the applicant therefore cannot be sustained.

The second argument is to the effect that no action is maintainable against the ship in any event because the supplying of fish under a contract does not fall within any of the paragraphs of subsection 22(2) of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, or, more particularly, within paragraphs (i) and (m), on which the plaintiffs rely. This argument is also related to the third one to the effect that, in addition, the substance of the matter does not, in any event, fall within the general jurisdiction in admiralty matters granted to this Court by subsection 22(1). I shall deal with both these arguments at the same time.

The relevant portions of section 22 read as follows:

22. (1) The Trial Division has concurrent original jurisdiction as well between subject and subject as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

(2) Without limiting the generality of subsection (1), it is hereby declared for greater certainty that the Trial Division has jurisdiction with respect to any claim or question arising out of one or more of the following:

(i) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to the use or hire of a ship whether by charter party or otherwise;

(m) any claim in respect of goods, materials or services wherever supplied to a ship for her operation or maintenance including, without restricting the generality of the foregoing, claims in respect of stevedoring and lighthouse;

fournies au navire et des dommages-intérêts parce que le navire n'est pas demeuré dans les eaux de pêche de la mer de Bering ni sur les champs de pêche des îles Aléoutiennes et du golfe d'Alaska.

a Les propriétaires à ce titre pourraient être reconnus débiteurs de cette créance puisqu'ils ont signé le contrat (ou, pour les raisons précitées, pour les fins de la présente requête, doivent être considérés comme l'ayant signé) et qu'ils en profiteront. Lorsque le propriétaire s'engage à ce que son navire soit présent dans un certain secteur à une certaine époque et à ce qu'il effectue certaines tâches, en l'espèce prendre livraison et verser le prix des prises des demandeurs, il est, en droit, de toute évidence responsable de l'exécution de ce contrat.

c Le premier argument du requérant donc ne saurait être retenu.

Le second consiste à dire qu'aucune action ne saurait être accueillie contre le navire de toute façon car la fourniture de poissons sur le fondement d'un contrat ne tombe pas sous l'emprise des divers alinéas du paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), c. 10, plus particulièrement des alinéas i) et m) qu'invoquent les demandeurs. Ce moyen est en fait relié à un troisième selon lequel, en outre, la matière du litige ne serait pas de toute façon de la compétence générale en matière maritime attribuée à notre juridiction par le paragraphe 22(1). Je traiterai ces deux moyens comme un seul.

Voici les portions pertinentes de l'article 22:

22. (1) La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

(2) Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1), il est déclaré pour plus de certitude que la Division de première instance a compétence relativement à toute demande ou à tout litige de la nature de ceux qui sont ci-après mentionnés:

i) toute demande née d'une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire, à l'utilisation ou au louage d'un navire soit par charte-partie, soit autrement;

m) toute demande relative à des marchandises, fournitures ou services fournis à un navire, où que ce soit, pour son exploitation ou son entretien, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, les demandes relatives à l'aconage ou gabarage;

I agree that a contract for the supplying of fish to a vessel, merely by reason of the fact that the vessel is processing the fish and is thus using the fish supplied, cannot fairly be construed as an "agreement relating to . . . the use . . . of a ship" as contemplated by paragraph (i). When the word "use" is considered in that context it seems clear that the use referred to is use of the ship by a party other than the owner: an agreement for use and an ordinary contract for hiring would be *ejusdem generis*.

However, the question as to whether paragraph (m) applies is not nearly so clear. It might well be that the word "operation" in that paragraph does not refer only to the actual navigation of a ship over the water but to its operation generally where it has another function such as receiving delivery of fish on the high seas and processing same, even though the actual processing might well be the same as the operation carried on by a fish processing factory situated ashore.

Nowhere in the specifically enumerated matters in subsection (2) of section 22 is there any mention of contracts for the supplying of necessaries for a ship. This has long been recognized as a claim falling within the ambit of Canadian maritime law and also the jurisdiction of the former Exchequer Court of Canada and thus the Federal Court of Canada.

A decision of the Exchequer Court in point is that of *Western Nova Scotia Bait Freezers Limited v. The Ship "Shamrock"* [1939] Ex.C.R. 53. That vessel was also engaged in the fishing business. The contract was for the supply of bait and ice to the ship to enable it to carry on with fishing. It was held therein that the bait and ice were necessaries having regard to the nature of the business of the ship. The learned Judge states at pages 54 and 55 of the above-mentioned report:

There are two defences set up to the action, the first that the goods supplied were not "necessaries" within the meaning of that word as interpreted by Courts of Admiralty, and in any event there is no proof that the bait and ice were necessary at the time of delivery. This vessel was engaged in the fishing business and it is shown by the evidence that ice and bait are essential for the prosecution of that industry as carried on by the *Shamrock*. I think, too, that without any evidence of the situation here one having knowledge of the business in which this vessel was engaged is bound to reach the conclusion that bait and ice were necessary for the proper prosecution of that

J'admets qu'un contrat de fourniture de poissons à un navire ne saurait être considéré, simplement du fait que le navire traite du poisson et utilise le poisson fourni, comme une «convention relative . . . à l'utilisation . . . d'un navire» aux termes de l'alinéa i). Il est clair que dans ce contexte, l'emploi du terme «utilisation» vise l'utilisation que fait d'un navire un tiers autre que le propriétaire: une convention pour son usage de même qu'un contrat de nolisement ordinaire seraient *ejusdem generis*.

Toutefois, la question de savoir si l'alinéa m) s'applique n'est pas aussi claire. Il se peut fort bien que le terme «exploitation» de cet alinéa vise non seulement le fait pour ce navire de naviguer mais aussi l'exploitation générale de toutes ces fonctions comme celle de recevoir livraison de poissons en haute mer et de les traiter même lorsque ce traitement consiste en la même opération que celle qu'effectue une usine de traitement de poissons à terre.

Nulle part dans l'énumération du paragraphe (2) de l'article 22 ne mentionne-t-on les contrats de fourniture d'équipement nécessaire au navire. Ces créances ont longtemps été reconnues comme relevant du droit maritime canadien ainsi que de la compétence de l'ancienne Cour de l'Échiquier du Canada et donc, aujourd'hui, de la Cour fédérale du Canada.

L'espèce *Western Nova Scotia Bait Freezers Limited c. Le navire "Shamrock"* [1939] R.C.É. 53, une décision de la Cour de l'Échiquier, l'illustre bien. Le navire en cause se livrait aussi à des opérations de pêche. Le contrat concernait la fourniture de bouette et de glace au navire pour lui permettre de poursuivre sa pêche. On statua que la bouette et la glace constituaient des fournitures nécessaires compte tenu de la vocation du navire. Le docte juge dit, aux pages 54 et 55 du recueil précité:

[TRADUCTION] Deux défenses sont opposées à l'action: la première, que les biens fournis n'étaient pas des «fournitures nécessaires» au sens que donnent à ce terme les juridictions d'amirauté; d'ailleurs, il n'y a aucune preuve que la bouette et la glace aient été nécessaires au moment de la livraison. Le bâtiment se livrait à des activités de pêche et la preuve administrative montre que la glace et la bouette sont essentielles à cette industrie de la façon dont s'y livrait le *Shamrock*. Je pense aussi, indépendamment de toute preuve des faits du cas d'espèce, si l'on connaît l'activité à laquelle se livrait le navire, que l'on doit en conclure que la bouette et la glace lui sont

business because “necessaries” has been judicially interpreted as “whatever is fit and proper for the service in which the vessel is engaged; whatever the owner of that vessel as a prudent man would order if present at the time”: Abbott C.J., in *Webster v. Seekamp* ((1821) 4 B. & E. Ald. 352; 106 E.R. 966).

It seems to me that the business of fishing can no more be considered navigation and shipping or the operation of a ship *qua ship* in a restricted sense, than the obtaining of delivery of fish on the high seas by purchase and the processing of same. In the case at bar the vessel was designed for and engaged in that business and nothing else. The obtaining of fish is absolutely essential to the vessel being operated for the purpose for which it exists. No distinction can reasonably be made on the facts between the two cases. I therefore feel that, failing an obvious error in law in the above-mentioned decision or a subsequent change in the law since then, I am required to follow the decision. There is, in my view, no error in law and the only change in law is the enactment of section 22 of the *Federal Court Act*.

The expression “supplying of necessaries” is not to be found among the specifically enumerated matters in subsection 22(2) of the *Federal Court Act*. In essence, however, it would be contained within the wording of paragraph (m) above and, if one were attempting to establish a distinction in meaning between the two concepts, one could only find that the wording of paragraph (m) must necessarily include, but is not limited to, the supplying of necessaries; in other words, that the supplying of the goods, material or services need no longer be necessary for the operation but may be ancillary or complementary thereto, as long as they are used or intended for use in the operation of the ship. Altogether apart from the apparent extension given to the concept of ship’s necessaries by paragraph 22(2)(m) of the *Federal Court Act*, we find that the rather restrictive interpretation originally applied to that term has been considerably widened. In Roscoe’s *Admiralty Jurisdiction and Practice of the High Court of Justice* (5th Edition) we find the following at page 203:

... though primarily meaning indispensable repairs, anchors, cables, sails, and provisions, the term has now, it is clear, a wider signification, and has been and is being gradually ampli-

nécessaires comme approvisionnements d’équipement nécessaires car la jurisprudence interprète ceux-ci comme «tout ce qui convient à l’activité auquel le navire est destiné; tout ce que le propriétaire du navire, en homme prudent, commanderait s’il était présent à ce moment-là»: le juge en chef Abbott, dans l’arrêt *Webster c. Seekamp* ((1821) 4 B. & E. Ald. 352; 106 E.R. 966).

Il me semble qu’on ne peut pas considérer des activités de pêche comme de la navigation et du transport maritime, comme l’exploitation d’un navire en tant que navire, au sens étroit, pas plus que l’obtention de la livraison de poissons en haute mer par achat et traitement de ceux-ci. En l’espèce, le navire a été conçu pour cette activité, à laquelle il se livrait, et pour nulle autre. L’obtention de poissons est absolument essentielle au navire exploité pour cet objet dont c’est la raison d’être. On ne saurait raisonnablement différencier les faits des deux espèces. Je crois donc, en l’absence d’erreur de droit manifeste dans la décision précitée, ou d’un changement subséquent du droit depuis lors, que je dois suivre cette décision. Il n’y a là, à mon avis, aucune erreur de droit et le seul changement dans le droit opéré depuis lors a été l’adoption de l’article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

L’expression «fournitures nécessaires» ne se retrouve pas dans l’énumération du paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*. En essence, toutefois, elle serait couverte par le libellé de l’alinéa m) précité; si l’on devait chercher à distinguer les deux notions, on ne pourrait que conclure que le libellé de l’alinéa m) doit nécessairement inclure la fourniture des approvisionnements nécessaires sans y être limité. En d’autres mots, la fourniture de marchandises, de matériaux ou de services peut ne pas être nécessaire à l’exploitation mais seulement complémentaire, accessoire, tant qu’elle concourt, ou qu’on la destine à concourir, à l’exploitation du navire. D’ailleurs, mise à part l’extension apparente que l’alinéa 22(2)m) de la *Loi sur la Cour fédérale* apporte à cette notion d’équipement nécessaire du navire, nous constatons que l’interprétation plutôt restrictive originale qui en avait été faite a été considérablement élargie. Dans l’*Admiralty Jurisdiction and Practice of the High Court of Justice* de Roscoe (5<sup>e</sup> édition), nous trouvons ce qui suit, à la page 203:

[TRADUCTION] ... quoique désignant d’abord les réparations indispensables, les ancres, câbles, voiles et approvisionnements, le terme a acquis maintenant, de toute évidence, un sens plus

fied by modern requirements, as is instanced by the case of *The Mecca*, where canal dues were pronounced to be within the scope of the word. No distinction can be drawn between necessities for the ship and necessities for the voyage, and all things reasonably requisite for the particular adventure on which the ship is bound are comprised in this category.

What is of equal importance, however, is the question of whether a contract between the owners of two ships, one of which is to supply the fish on the high seas to the other which is obliged to remain within the specified fishing areas and receive delivery of and pay for the fish, would fall within the meaning of the words "Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping" contained in subsection 22(1).

It is well established that the Federal Court of Canada, as was its predecessor the Exchequer Court of Canada, in addition to any other statutory jurisdiction it might possess in admiralty matters or otherwise, is vested with the jurisdiction formerly exercised by the Admiralty Courts of England at the time that jurisdiction in admiralty matters was acquired by the Exchequer Court of Canada. It is obvious that fish processing ships did not and could not exist at that time and, therefore, there was no factual situation on which the Admiralty Courts of England could have exercised their jurisdiction. The question one must ask, therefore, is not whether they did in fact exercise their jurisdiction in such cases but whether they would have been justified in law in doing so at the time, had the question arisen.

The contract is not merely one covering the transfer of property in goods but also more essentially one which deals with the actual transfer and delivery of possession of those goods on the high seas between two ships. The goods themselves are to come from an agreed area of the sea and the contracting parties have mutually agreed that their vessels are to operate there and carry out the provisions of the contract in that specified area. It is difficult to conceive of a situation or of an undertaking which is more maritime in nature than the subject-matter covered by the contract in issue and I feel confident that had any Admiralty Court in England been faced with that factual

large que les exigences des temps modernes ont amplifié et amplifié encore, graduellement, comme l'indique l'espèce *The Mecca* où l'on a statué que le péage des canaux tombait sous son emprise. On ne saurait distinguer entre l'équipement nécessaire au navire et l'équipement nécessaire au voyage; tout ce qui raisonnablement est nécessaire à l'activité particulière à laquelle s'adonne le navire doit être compris dans cette catégorie.

Ce qui est tout aussi important toutefois, c'est de savoir si un contrat intervenu entre les propriétaires de deux navires, dont l'un doit fournir le poisson en haute mer à l'autre, qui, lui, doit demeurer sur certains champs de pêche spécifiés pour y recevoir livraison du poisson et le payer, tombe sous l'emprise des termes «droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande» du paragraphe 22(1).

Il est bien établi que la Cour fédérale du Canada, comme la Cour de l'Échiquier du Canada qui la précéda, outre toute compétence d'attribution qu'elle peut avoir en matière maritime ou autrement, possède la compétence dont jouissait formellement les juridictions d'amirauté d'Angleterre à l'époque où la Cour de l'Échiquier du Canada acquit sa compétence en matière maritime. Il est évident que les navires-usines n'existaient pas et ne pouvaient exister à cette époque et donc, qu'en fait, les cours d'amirauté anglaises n'auraient pas pu exercer leur compétence. La question qu'il faut donc se poser n'est pas de savoir si effectivement elles ont exercé leur compétence dans de tels cas mais si elles auraient été, en droit, justifiées de le faire à l'époque si la question s'était posée.

Ce contrat ne stipule pas une simple translation de la propriété de certains biens mais traite aussi, ce qui est plus essentiel, de leur transbordement véritable et de leur délivrance en haute mer d'un navire à l'autre. Ces biens doivent provenir d'une aire de la mer dont les parties contractantes sont convenues et leurs navires doivent être exploités là et ils doivent exécuter les stipulations du contrat dans cette aire spécifiée. Il est difficile de concevoir un cas, un contrat, qui ait un caractère plus maritime. Je suis sûr que toute Cour d'amirauté anglaise saisie des mêmes faits se serait assurément présumée compétente et fondée en droit à statuer sur le litige opposant les parties.



situation, it would necessarily have assumed jurisdiction and legally disposed of the issue between parties.

The applicant also relied on another decision of Mr. Justice Collier in support of his argument, namely the case *Sumitomo Shoji Canada Ltd. v. The Ship "Juzan Maru"* [1974] 2 F.C. 488; 49 D.L.R. (3d) 277. In that case the Court declined jurisdiction, but it was clearly on the basis that, on examining the true essence of the contract in the light of all the circumstances and the particular facts of the case, it appeared that the maritime or shipping aspects of the business arrangement between the parties were miniscule or incidental, (ref. p. 284 of the above-mentioned report) [[1974] 2 F.C. at pp. 496-497], and that the essence of the arrangement was not maritime. I fully agree with that principle and with the test of dominant features and objects applied in the case of *Underwater Gas Developers Ltd. v. Ontario Labour Relations Board* (1960) 24 D.L.R. (2d) 673; [1960] O.R. 416. Those are precisely the tests which, when applied to the facts of the present case, convince me that the matter is predominantly maritime in character.

I therefore find that, altogether apart from the question of whether the contract covers the supplying of necessities or whether it falls within paragraph 22(2)(m), it would in any event fall within the subject-matter of Canadian maritime law as provided for in subsection 22(1).

I now turn to the argument of *forum non conveniens*.

The ship was arrested in Vancouver whilst undergoing repairs and therefore this Court has jurisdiction *in rem* over the vessel. The question of *forum conveniens* is, of course, a completely different question from that of jurisdiction and does not arise unless the Court has jurisdiction.

The plaintiffs are American, the defendant company is German, the ship is registered in Germany, the contract was made there and was to be performed out of our jurisdiction, payment was tendered and accepted in United States currency and the repair and maintenance of the ship which led to its being in a Canadian port and to its arrest has nothing to do with the performance of the contract

Le requérant s'est aussi appuyé sur une autre décision du juge Collier, soit l'espèce *Sumitomo Shoji Canada Ltd. c. Le navire «Juzan Maru»* [1974] 2 C.F. 488; 49 D.L.R. (3<sup>e</sup>) 277. Dans cette espèce, la Cour déclina sa compétence manifestement parce que, à l'examen de l'essence véritable du contrat, à la lumière de tous les faits et du cas d'espèce, il apparaissait que les aspects maritimes des arrangements d'affaires intervenus entre les parties étaient minimes voire accidentels (voir p. 284 du recueil précité) [[1974] 2 C.F. aux pp. 496 et 497]; l'essence de l'arrangement n'était pas maritime. Je souscris entièrement à ce principe et au critère dit des caractéristiques et objets dominants appliqué dans l'espèce *Underwater Gas Developers Ltd. c. Ontario Labour Relations Board* (1960) 24 D.L.R. (2<sup>e</sup>) 673; [1960] O.R. 416. Ce sont précisément ces critères qui, appliqués aux faits de l'espèce en cause, me convainquent que son caractère maritime prédomine.

Je juge donc, indépendamment de la question de savoir si le contrat concerne la fourniture d'équipements nécessaires ou s'il relève de l'alinéa 22(2)m), que de toute façon il s'agit d'une matière de droit maritime canadien comme le prévoit le paragraphe 22(1).

J'en viens maintenant à la question du *forum non conveniens*.

Le navire a été saisi à Vancouver alors qu'on y effectuait des réparations et, en conséquence, notre juridiction a compétence territoriale sur le bâtiment. La question du *forum conveniens* est, bien entendu, une question totalement différente de celle de la compétence; elle ne se pose que si la Cour est compétente.

Les demandeurs sont américains; la société défenderesse est allemande; le navire a été immatriculé en Allemagne; le contrat a été conclu là-bas et devait être exécuté hors de notre juridiction; paiement a été offert et accepté en monnaie américaine et la réparation et l'entretien du navire, qui l'ont amené dans un port canadien, et ont donc permis sa saisie, n'ont rien à voir avec l'exécution

which led to the present action. It would seem at first glance in the light of these facts that a Canadian court would not constitute a *forum conveniens* to try the present issue between these parties.

There are, however, other factors which have a direct bearing on the issue. Although operations of the defendant ship were carried out to a very large extent within the U.S. 200-mile fishing limits, it is not subject to arrest there in admiralty matters, unless it also be within the 3-mile territorial waters portion of same, the remaining 197 miles being among other things a zone for management of fisheries but not subject to the general territorial jurisdiction of the United States.

During the performance of this contract and following reports that the defendant ship was in breach of its U.S. fishing authorization or licence to operate in U.S. Fishing Management waters, the vessel was boarded by inspectors of the U.S. Department of Commerce, National Oceanic and Atmospheric Administration. According to the report prepared by counsel for the U.S. Government, who recommends prosecution of the vessel, the inspection revealed that it had in all probability underlogged between 750 and 1,400 metric tons of cod and that, of the 100 samples of fish taken from blocks labelled as pollock, 94 samples were, in fact, cod. Conviction on the proposed charges would lead to very substantial penalties, that is, \$2,500 per day for the period 13 January 1981 to the date of boarding, that is, 13 April 1981, and to the possibility of seizure of the vessel. The ship left American fishing waters on the day following the boarding and apparently went to Mexico, allegedly for repairs but, according to the plaintiffs, in order to escape action and to get rid of the catch. Part of the plaintiffs' claim is based on the allegation that, in leaving the fishing area, the defendants were in breach of contract.

The vessel did touch in at Dutch Harbour, Alaska, approximately five times since the dispute arose but apparently only for very short periods. The plaintiffs were unable to determine in advance when it would touch in at that port and evidence

du contrat, fondement de l'action. Il semblerait à première vue, à la lumière de ces faits, qu'une juridiction canadienne ne constitue pas un *forum conveniens* lorsque se pose la question d'instruire l'actuel litige.

Il existe cependant d'autres facteurs ayant un impact direct sur le litige. Bien que les opérations du navire défendeur aient eu lieu dans une large mesure à l'intérieur des limites de pêche américaines de 200 milles, il ne pouvait y être saisi pour une question de droit maritime à moins de se trouver dans les 3 milles d'eaux territoriales de ces limites, les 197 autres milles n'étant, entre autres choses, qu'une zone de gestion de la pêche échappant à la compétence territoriale générale des États-Unis.

Alors que le contrat était en vigueur, à la suite de rapports selon lesquels le navire défendeur enfreignait son autorisation ou licence de pêche lui permettant d'opérer dans la zone de gestion de pêche américaine, des inspecteurs de l'Administration nationale des océans et de l'atmosphère du département du Commerce des États-Unis montèrent à bord. D'après le rapport que prépara le procureur du gouvernement américain, lequel recommande de poursuivre le navire, l'inspection révéla qu'en toute probabilité avaient été sous-rapportées entre 750 et 1,400 tonnes métriques de morue et que sur 100 échantillons de poissons prélevés dans les blocs étiquetés merlan, 94 étaient en fait de la morue. En cas de condamnation sur les accusations retenues, des amendes considérables pouvaient s'ensuivre: \$2,500 par jour à compter du 13 janvier 1981, jusqu'au 13 avril 1981, jour de l'inspection, et possibilité de saisie-exécution du bâtiment. Le navire quitta les eaux américaines de pêche le jour qui suivit l'inspection et apparemment gagna Mexico soi-disant pour y faire des réparations mais, d'après les demandeurs, dans le but inavoué d'échapper aux poursuites et de se débarrasser de sa pêche. Les demandeurs fondent en partie leur demande sur cette inexécution du contrat que constituerait ce départ des lieux de pêche.

Le bâtiment aurait relâché à Dutch Harbour en Alaska environ cinq fois depuis le début du litige mais, apparemment, pendant des intervalles fort courts uniquement. Les demandeurs auraient été incapables de connaître à l'avance quand il allait

was tendered that Dutch Harbour is extremely remote from the United States Federal Court in Alaska and that it is most difficult to send a marshal in time to seize a ship there when it merely touches port for the purpose of taking on supplies or fuel. There is no evidence that the ship will be entering United States territorial waters again although there is evidence that it intends to return to the fishing areas off the coast of Alaska in order to continue its usual operations following the repairs presently being carried on here.

There is no evidence of any hardship on the defendants should there be any requirement on their part to provide bail for the release of the ship, such as existed in the case of *Marazura Navegacion S.A. v. Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.* [1977] 1 Lloyd's Rep. 283 (Q.B. (Com.Ct.)).

Furthermore, as the ship will not be returning to Germany but will be remaining off the west coast of North America, that is, relatively close to this jurisdiction, I can foresee no particular difficulty for the defendants or prejudice to them from an evidentiary standpoint. In addition, the agent for the defendants in the United States is but a few miles away, in Seattle, in the State of Washington.

The cases of *Sumitomo Shoji Canada Ltd. v. The Ship "Juzan Maru"* [supra] and *Elesguro Inc. v. Ssangyong Shipping Co. Ltd.* [1981] 2 F.C. 326; 117 D.L.R. (3d) 105, referred to by the defendants are of little help and are readily distinguishable. In neither one of these do the causes of action pertain to the ship which was arrested.

The most recent leading case governing factors to be considered by a trial judge in exercising his discretion on the issue of *forum conveniens* is the decision of the Supreme Court of Canada in *Antares Shipping Corporation v. The Ship "Capricorn"* [1977] 2 S.C.R. 422. In that case Mr. Justice Ritchie in delivering judgment on behalf of the majority of the Court stated at page 448:

The factors affecting the application of this doctrine have been differently described in various cases, to some of which reference will hereafter be made, and they include the balance of

relâcher dans ce port et un commencement de preuve établirait que Dutch Harbour est fort éloigné de la Cour fédérale américaine d'Alaska et qu'il est donc fort difficile à un huissier de s'y rendre en temps utile pour procéder à la saisie d'un navire qui ne fait que s'y ravitailler. Aucune preuve n'existe que le navire réintégrera les eaux territoriales américaines à nouveau quoiqu'il ait, prétend-on, l'intention de regagner les champs de pêche au large de la côte d'Alaska pour y poursuivre ses opérations habituelles une fois terminées les réparations auxquelles on procède ici.

Il n'existe aucune preuve que les défendeurs subiraient un préjudice s'il leur fallait fournir une caution pour obtenir la levée du navire comme ce fut le cas en l'espèce *Marazura Navegacion S.A. c. Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.* [1977] 1 Lloyd's Rep. 283 (Q.B. (Com.Ct.)).

De plus, comme le navire ne regagnera pas l'Allemagne mais demeurera au large de la côte occidentale de l'Amérique du Nord, c'est-à-dire fort à proximité de notre juridiction, je ne puis entrevoir aucune difficulté particulière pour les défendeurs ni préjudice à leur égard du point de vue de la preuve à administrer. En outre, l'agent des défendeurs aux États-Unis ne se trouve qu'à quelques milles, à Seattle, dans l'État de Washington.

Les espèces *Sumitomo Shoji Canada Ltd. c. Le navire «Juzan Maru»* [précitée] et *Elesguro Inc. c. Ssangyong Shipping Co. Ltd.* [1981] 2 C.F. 326; 117 D.L.R. (3<sup>e</sup>) 105, qu'ont citées les défendeurs ne sont que de peu d'utilité et peuvent être différenciées. Ni dans l'une ni dans l'autre, les causes de la demande ne portent sur le navire saisi.

L'arrêt de principe le plus récent régissant les facteurs que doit prendre en compte le juge du fond lorsqu'il exerce son pouvoir discrétionnaire en matière de *forum conveniens* est l'arrêt de la Cour suprême du Canada *Antares Shipping Corporation c. Le Navire «Capricorn»* [1977] 2 R.C.S. 422. Dans cet arrêt, son auteur, le juge Ritchie, au nom de la majorité de la Cour, a dit, à la page 448:

Plusieurs décisions décrivent sous différents aspects les divers facteurs qui influent sur l'application de cette doctrine, et nous en mentionnerons quelques-uns ci-dessous; parmi eux, on peut

convenience to all the parties concerned, including the plaintiff, the undesirability of trespassing on the jurisdiction of a foreign state, the impropriety and inconvenience of trying a case in one country when the cause of action arose in another where the laws are different, and the cost of assembling foreign witnesses.

In my view the overriding consideration which must guide the Court in exercising its discretion by refusing to grant such an application as this must, however, be the existence of some other forum more convenient and appropriate for the pursuit of the action and for securing the ends of justice. Each such case must of necessity turn upon its own particular facts . . . .

At page 451 of the same report the learned Justice also quoted with approval the statement of Megarry J. in *G.A.F. Corporation v. Amchem Products Inc.* [1975] 1 Lloyd's Rep. 601 (C.A.), where the latter stated:

When I consider the *forum conveniens*, I bear in mind that it has been said that the term means not the 'convenient' Court, but the 'appropriate' Court or the court 'more suitable for the ends of justice': See *The Atlantic Star*, 1973 2 All E.R. 175.

At page 453, Mr. Justice Ritchie also quoted with approval the following pronouncement of Lord Sumner in *La Société du Gaz de Paris v. La Société Anonyme de Navigation Les Armateurs Français* [1926] S.C. (H.L.) 13:

The real proposition is, I think, that the Court has to consider how best the ends of justice in the case in question and on the facts before it, so far as they can be measured in advance, can be respectively ascertained and served . . . The object, under the words '*forum non conveniens*' is to find that *forum* which is the more suitable for the ends of justice, and is preferable because pursuit of the litigation in that *forum* is more likely to secure those ends.

He also approved the following statement of Lord Simon in *The Atlantic Star* [1973] 2 All E.R. 175 at 197-198:

Ships are elusive. The power to arrest in any port and found thereon an action in rem is increasingly required with the custom of ships being owned singly and sailing under flags of convenience. A large tanker may by negligent navigation cause extensive damage to beaches or to other shipping: she will take very good care to keep out of the ports of the 'convenient' forum. If the aggrieved party manages to arrest her elsewhere, it will be said forcibly (as the appellants say here): 'the defendant has no sort of connection with the forum except that she was arrested within its jurisdiction.' But that will frequently be the only way of securing justice.

Had the ship been arrested in U.S. waters or had security been furnished a U.S. Court, trial in that jurisdiction would certainly have been preferable. But such is not the case and, in the light of

citer les avantages réciproques pour toutes les parties intéressées, y compris le demandeur, l'inopportunité d'empiéter sur la juridiction d'un État étranger, l'inconvénient de juger une affaire dans un pays lorsque la cause d'action a pris naissance dans un autre, régi par des lois différentes, et ce qu'il en coûte pour réunir des témoins étrangers.

a Selon moi, cependant, la considération primordiale qui doit guider la cour lorsqu'en exerçant son pouvoir discrétionnaire, elle refuse d'accéder à une telle requête, doit être l'existence d'un autre tribunal, plus commode et plus approprié à la poursuite de l'action et à la réalisation des fins de la justice. Il faut évidemment juger chaque cas selon les faits en cause . . . .

A la page 451 du même recueil, le juge cite aussi le juge Megarry dans l'espèce *G.A.F. Corporation c. Amchem Products Inc.* [1975] 1 Lloyd's Rep. 601 (C.A.), où il dit:

[TRADUCTION] Lorsque je prends en considération le *forum conveniens*, je n'oublie pas que l'on a dit que l'expression ne signifie pas le tribunal «commode», mais le tribunal «approprié» ou le tribunal «qui répond le mieux aux fins de la justice». Voir *The Atlantic Star*, 1973 2 All E.R. 175.

A la page 453, le juge Ritchie cite en l'approuvant la remarque suivante de lord Sumner dans l'arrêt *La Société du Gaz de Paris c. La Société Anonyme de Navigation Les Armateurs Français* [1926] S.C. (C.L.) 13:

[TRADUCTION] Je crois qu'il faut envisager la question ainsi: la Cour doit rechercher la meilleure façon d'établir et de servir les fins de la justice en l'espèce, compte tenu des faits qui lui sont présentés et en autant qu'elle puisse les évaluer à l'avance . . . Il faut lire dans l'expression '*forum non conveniens*' l'intention de trouver le *tribunal* qui se prête davantage aux fins de la justice et qui est le plus approprié parce que la poursuite du procès devant lui offre le plus de chances d'atteindre ces fins.

g Il approuve aussi le commentaire suivant de lord Simon dans l'espèce *The Atlantic Star* [1973] 2 All E.R. 175 aux pages 197 et 198:

[TRADUCTION] Les navires se dérobent facilement. Le pouvoir de les saisir dans n'importe quel port et d'intenter une action *in rem* est de plus en plus nécessaire, compte tenu de la coutume de la propriété unique des navires et l'usage des pavillons de complaisance. Un grand pétrolier, naviguant avec négligence, peut causer des dommages considérables aux plages ou à d'autres navires; il évitera soigneusement les ports situés dans le ressort d'un tribunal «compétent». Si la partie lésée parvient à le saisir ailleurs, on opposera énergiquement (comme le font les appelants en l'espèce) que: «Le défendeur n'a aucun lien avec le tribunal, si ce n'est qu'il a été saisi dans son ressort». Mais souvent, ce sera la seule façon d'obtenir justice.

Le navire aurait-il été saisi dans les eaux américaines ou une garantie aurait-elle été fournie à un tribunal américain que l'instruction dans cette juridiction aurait certainement été préférable.

the alleged fraudulent conduct of the defendants which is supported to some degree by evidence and the fear of the plaintiffs that the release of the ship without proper security being furnished would in all probability result in their losing any chance of recovery, the fact that the ship is arrested within this jurisdiction assumes added importance.

As has been stated in *The Atlantic Star* case and many other admiralty decisions, a ship, because of its very mobility is an elusive asset which can easily be disposed of in some distant place and the proceeds of the sale can easily be put beyond the reach of a legitimate claimant.

Having regard to the circumstances as they exist at the present time, I feel that this Court is the forum most suitable for the ends of justice and, in fact, it appears to be the only place where justice could be secured.

The defendants' motion will therefore be dismissed with costs.

Mais ce n'est pas le cas et, à la lumière de la conduite frauduleuse qu'on impute aux défendeurs, et que semble démontrer, jusqu'à un certain point, la preuve administrée, à la lumière aussi de la peur des demandeurs que la levée de la saisie en l'absence de toute sûreté appropriée aurait fort probablement pour résultat la perte de toute possibilité d'indemnisation, le fait que le navire a été saisi dans notre juridiction acquiert une importance accrue.

Comme il a été dit dans l'espèce *The Atlantic Star* et dans bien d'autres affaires maritimes, un navire, de par sa mobilité même, se dérobe; on peut l'aliéner facilement, en quelque lieu lointain et le produit de la vente peut tout aussi facilement être mis hors d'atteinte du plaideur légitime.

Compte tenu des circonstances existant actuellement, je crois que notre juridiction constitue le for le plus à même de servir les fins de la justice et en fait, semble-t-il, le seul où justice peut être rendue.

La requête des défendeurs sera donc rejetée avec dépens.