



T-2219-96

ENTRE :

JIAN SHENG CO. LTD.,

demanderesse,

- et -

GREAT TEMPO S.A.,
SINOTRANS CANADA INC.
et les propriétaires et autres personnes ayant un
droit sur le navire «TRANS ASPIRATION»

défendeurs.

MOTIFS DE LA DÉCISION

LE JUGE TREMBLAY-LAMER

INTRODUCTION

Il s'agit d'une requête produite au nom de la défenderesse Great Tempo S.A., conformément aux règles 317 et 336(5) des *Règles de la Cour fédérale*¹, pour que soit rendue une ordonnance infirmant l'ordonnance du protonotaire J. Hargrave en date du 7 avril 1997 qui avait refusé de suspendre les procédures.

FAITS ET CONTEXTE

En février 1996, Gloria McNeil, un courtier en transport travaillant pour Canadian Transport Company Ltd., réservait un espace sur le navire M.V. «TRANS ASPIRATION», voyage 34, pour le transport de 2,3 à 2,5 millions de pieds mesure de planche, depuis Nanaimo, dans la province de Colombie-Britannique, au Canada,

¹ C.R.C. 1978, ch. 663, et ses modifications.

jusqu'aux installations de la demanderesse, Jian Sheng Co. Ltd. (ci-après «Jian Sheng»), à Taichung (Taiwan). Le transport fut réservé auprès de la défenderesse Sinotrans Canada Inc. (ci-après «Sinotrans») et confirmé par une note réservation de fret. Dans la note, Sinotrans était désignée comme le transporteur, le M.V. «TRANS ASPIRATION» comme le navire et MacMillan Bloedel Limited comme le chargeur. La note renfermait la clause suivante:

[TRADUCTION]

Les parties sont aussi convenues que les conditions suivantes font partie intégrante du contrat de transport. Si l'une quelconque d'entre elles est incompatible avec les conditions de transport établies par le transporteur, le transporteur reconnaît, par l'acceptation de cette réservation d'espace, que les conditions de la note réservation de fret auront préséance.

Tout différend se rapportant à cette réservation sera soumis à l'arbitrage à Vancouver, pour décision finale conformément aux règles de la Vancouver Maritime Arbitrators Association («VMAA»).

Le connaissement fut délivré en la forme réglementaire le 13 mars 1996 par Sinotrans, en faveur de la Taipei Business Bank, Jian Sheng étant la partie à notifier. MacMillan Bloedel Limited était désignée comme le chargeur. Sinotrans cependant signa [TRADUCTION] «EN QUALITÉ DE MANDATAIRE SEULEMENT DU TRANSPORTEUR: TRANS ASPIRATION». Sinotrans nie donc être le transporteur ou avoir affrété le M.V. «TRANS ASPIRATION». Le M.V. «TRANS ASPIRATION» appartient à Great Tempo S.A., une société panaméenne. Cependant, M. Samson Lok, de Wah Tung Shipping Agency Co. (ci-après «Wah Tung Co.»), a témoigné que Wah Tung Co. dirige et conduit toutes les activités de Great Tempo S.A. depuis Hong Kong.

Le connaissement renfermait, à son endos, deux clauses qui sont importantes ici:

[TRADUCTION]

3. Compétence

Tout différend découlant du présent connaissement sera résolu dans le pays où le transporteur a son principal établissement, et le droit de ce pays s'appliquera sauf dispositions contraires du présent connaissement.

17. Identité du transporteur

Le contrat attesté par le présent connaissement est conclu entre le marchand et le propriétaire du navire (ou son suppléant) désigné dans le présent connaissement, et il est donc convenu que ledit propriétaire sera seul responsable du préjudice ou de la perte résultant de la violation ou de l'inexécution d'une obligation contenue dans le contrat de transport, que la violation ou l'inexécution se rapporte ou non à la navigabilité du navire. Si, en dépit de ce qui précède, il est décidé qu'une autre partie est le transporteur et/ou le dépositaire des marchandises expédiées aux termes du présent connaissement, toutes les limitations et décharges de responsabilité prévues par la loi ou par le présent connaissement profiteront à cette autre partie.

Il est également entendu et convenu que, puisque la compagnie de navigation, la société ou l'agent qui a signé le présent connaissement au nom du capitaine n'est pas un mandant dans l'opération, cette compagnie de navigation, cette société ou cet agent n'assume aucune obligation au titre du contrat de transport, que ce soit comme transporteur ou comme dépositaire des marchandises.

Environ un quart de toute la cargaison de bois prêt à expédier, ce qui représentait une partie importante de la cargaison arrimée sur le pont, passa par-dessus bord au cours du voyage. Par une déclaration déposée à la Cour fédérale le 8 octobre 1996, la demanderesse, Jian Sheng, demande la somme de 395 865,92 \$ US en réparation du préjudice subi. Le 6 février 1997, la défenderesse Great Tempo S.A. produisit une requête pour obtenir une ordonnance suspendant les procédures.

La défenderesse contesta la compétence de la Cour fédérale en excipant de la clause attributive de compétence figurant dans le connaissement. Le 4 avril 1997, le protonotaire Hargrave rejetait la demande de suspension des procédures présentée par la défenderesse,

pour le motif que la clause attributive de compétence était nulle en raison de l'obscurité de sa rédaction. Les passages pertinents sont rédigés ainsi:

[TRADUCTION]

En l'espèce, le nom de la personne au nom de qui Sinotrans Canada Inc. pensait qu'elle signait le connaissement ne figure nulle part sur le connaissement, ni sur aucun des éléments de preuve produits. Sinotrans a simplement signé «en qualité de mandataires du propriétaire: Trans Aspiration». Logiquement, si le «*Trans Aspiration*» était affrété à Sinotrans (Bermuda) Ltd., comme le prétend l'avocat de Great Tempo S.A., il s'agirait d'un connaissement d'affréteur et, nonobstant la clause «Identité du transporteur» qui apparaît à son endos, Sinotrans (Bermuda) Ltd. pourrait être soit le transporteur, soit un transporteur. Le connaissement ne désigne nulle part le transporteur: la preuve produite au nom de la défenderesse Great Tempo S.A. ne laisse apparaître absolument personne pour dire que Great Tempo S.A. est en réalité le transporteur. Cependant, il semble que Great Tempo S.A. est le propriétaire du «*Trans Aspiration*», et elle pourrait donc être le transporteur, ou un transporteur.

M. Lok, de Wah Tung Shipping Agency Co. Ltd., une société de Hong Kong, affirme que son entreprise se charge de la totalité des activités de Great Tempo S.A., «bien que Great Tempo S.A. soit immatriculée comme société panaméenne». Il ne dit pas depuis quel endroit le conseil d'administration de Great Tempo S.A. transmet ses directives générales à Wah Tung, notamment ses directives concernant l'exploitation par Wah Tung du «*Trans Aspiration*».

Une clause attributive de compétence qui figure dans un connaissement a pour principal objet de désigner avec clarté et précision la juridiction devant laquelle le propriétaire de la cargaison devra porter le litige si le transport de la cargaison vient à mal tourner. Dans le cas présent, et eu égard aux vues de la Cour d'appel dans l'affaire «*Rewia*», Jian Sheng Co. Ltd., la demanderesse, pourrait tout aussi bien conclure qu'elle doit poursuivre: (1) à Vancouver, Sinotrans (Canada) Ltd., qui dit être un mandataire, mais qui n'indique pas son mandant, et que le chargeur prenait pour le transporteur; ou (2) aux Bermudes, Sinotrans (Bermuda) Ltd., ou (3) Great Tempo S.A., à l'endroit où elle a été constituée, c'est-à-dire au Panama; ou (4) Great Tempo S.A., à l'endroit où siège son conseil, dans un pays inconnu. Eu égard à l'arrêt *Rewia*, la demanderesse pouvait conclure qu'elle ne devrait probablement pas assigner Great Tempo S.A. à Hong Kong du seul fait que Wah Tung Shipping Agency Co. Ltd., qui vient tout juste de se manifester, est l'exploitant du «*Trans Aspiration*».

La clause attributive de compétence n'offre en l'espèce aucune indication, encore moins une certitude, sur l'endroit où une action fondée sur le connaissance devrait être introduite. La clause est donc nulle pour cause d'incertitude.

ANALYSE

a) La norme de révision

La norme de révision applicable dans un appel formé contre une décision du protonotaire est celle qui a été établie par la Cour d'appel fédérale dans l'arrêt *Canada c. Aqua-Gem Investments Ltd.*². Les ordonnances discrétionnaires du protonotaire ne sont révisables que si:

- (1) elles sont manifestement erronées, en ce sens que l'exercice du pouvoir discrétionnaire par le protonotaire a été fondé sur un mauvais principe ou sur une fausse appréciation des faits,
- (2) le protonotaire a mal exercé son pouvoir discrétionnaire sur une question ayant une influence déterminante sur la solution des questions en litige dans la cause³.

Cette norme a depuis été appliquée à maintes reprises⁴.

Compte tenu des arguments de la défenderesse, il faut ici établir si le protonotaire Hargrave a fondé sa décision sur de mauvais principes. Pour des raisons de commodité, j'aborderai d'abord la nature et l'objet de la note réservation de fret de février 1996.

² [1993] 2 C.F. 425 (C.A.).

³ *Ibid.*, p. 454.

⁴ *Concepts, Inc. c. Immuno AG*, (1996), 71 C.P.R. (3d) 525 (C.F., 1^{re} inst.); *Cornerstone Securities Canada Inc. c. North American Trust Co.* (1994), 86 F.T.R. 53 (C.F., 1^{re} inst.); *Samsonite Canada Inc. c. Costco Wholesale Corp.* (1994), 53 C.P.R. (3d) 210 (C.F., 1^{re} inst.); *Keramchemie GmbH c. Keramchemie (Canada) Ltd.* (1994), 56 C.P.R. (3d) 454 (C.F., 1^{re} inst.); *Source Services Corp. c. Source Personnel Inc.*, (le 11 décembre 1995), T-1841-95; et *Singh c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)*, (le 1^{er} mai 1996), IMM-3512-95 (C.F., 1^{re} inst.).

b) La note réservation de fret

Le premier point qu'il convient d'examiner concerne la signification pour la demanderesse, Jian Sheng, de la disposition attributive de prépondérance qui figure dans la note réservation de fret. Je suis d'avis que le protonotaire a eu raison de dire que la note réservation de fret ne pouvait produire aucun effet à l'égard de la demanderesse, qui n'était pas partie à cette note. J'adopterais donc sur ce point les motifs du protonotaire.

Il est bien établi que, à moins d'une disposition contraire expresse de la note réservation elle-même ou du contrat contenu ou attesté dans le connaissement, la note réservation de fret ne fait pas partie intégrante du contrat de transport; la note réservation constitue plutôt un contrat de transport. Comme l'indique l'avocat de la défenderesse, c'est une proposition qui trouve appui dans l'arrêt *The Rewia*⁵, où la Cour d'appel anglaise tient les propos suivants:

[TRADUCTION]

Il est inutile de dire qu'une enquête plus poussée pourrait donner des résultats différents puisque la question de savoir si les connaissements étaient des connaissements des propriétaires dépend de l'interprétation rigoureuse des connaissements. Comme M. Gaisman le fait remarquer avec vigueur, les premiers demandeurs dans la présente action étaient les consignataires des marchandises, qui ne pouvaient détenir le titre de propriété qu'à titre de cessionnaires des connaissements, et non par voie de cession d'un engagement verbal de fret. L'action est fondée sur les contrats contenus dans les connaissements ou constatés par ceux-ci. Ces contrats ont été conclus pour le premier ou le troisième défendeur et une enquête sur les faits entourant la conclusion de l'engagement de fret ne serait d'aucun secours à la Cour⁶.

⁵ [1991] 2 Lloyd's Rep. 325 (C.A.).

⁶ *Ibid.*, p. 333.

c) Le connaissement

Ayant tiré la conclusion précédente en ce qui concerne la note réservation de fret, le protonotaire est ensuite passé au connaissement. Il a plus particulièrement examiné la validité de la clause attributive de compétence. Après examen des faits, puis de la clause 17 du connaissement, il a estimé qu'ils ne révélaient pas l'identité du transporteur et que la clause attributive de compétence était donc nulle pour cause d'incertitude. Malheureusement, pour les motifs indiqués ci-après, je suis d'avis que le protonotaire a commis une erreur sur ce dernier point.

D'abord, je reconnais avec l'avocat de la défenderesse que le connaissement est un connaissement type pour service régulier, au recto duquel est désigné comme il se doit le navire M.V. «TRANS ASPIRATION» et qui mentionne que le capitaine du navire a signé les connaissements originaux. Le connaissement indique le nom du capitaine, et le mandataire Sinotrans a signé en qualité de mandataires seulement du transporteur: le M.V. «TRANS ASPIRATION».

La clause «Identité du transporteur», c'est-à-dire la clause 17 du connaissement, prévoit que «le contrat attesté par le présent connaissement est conclu entre le marchand et le propriétaire du navire désigné ici». Le connaissement désignait le navire M.V. «TRANS ASPIRATION». Comme on l'a dit, le propriétaire du navire M.V. «TRANS ASPIRATION» est la défenderesse Great Tempo S.A., une société panaméenne. Il s'ensuit que, aux termes de la clause 17, la défenderesse Great Tempo S.A. est le transporteur.

Dans ses motifs, le protonotaire a estimé que Sinotrans (Bermuda) Ltd., en tant qu'affréteur du navire, pouvait être soit le transporteur, soit un transporteur. À l'appui de cette conclusion, il s'est référé aux observations du professeur Tetley dans son ouvrage *Marine Cargo Claims*⁷, où l'on peut lire que, nonobstant les clauses concernant l'identité du transporteur, le propriétaire du navire et l'affréteur sont solidairement responsables en tant que transporteurs. Eu égard aux précédents discutés ci-après, je me range à l'avis de l'avocat de la défenderesse selon lequel cet énoncé général doit être rejeté.

Les principes juridiques applicables à cette question ont été établis de longue date par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Paterson Steamships Ltd. c. Aluminum Company of Canada Ltd.*⁸. Dans cette affaire, comme dans celle qui nous occupe ici, la question était la suivante: les propriétaires du navire et/ou l'affréteur étaient-ils parties au contrat de transport? Le juge Rand, aux motifs duquel souscrivent le juge en chef Rinfret et le juge Côté, s'exprime ainsi:

[TRADUCTION]

En vertu d'une telle charte-partie, et en l'absence d'un engagement de la part de l'affréteur, le propriétaire demeure le transporteur pour le chargeur et, en délivrant des connaissements, le capitaine agit comme son mandataire. En l'espèce, le connaissement a été signé pour le capitaine par les mandataires nommés par les affréteurs, certainement pour eux-mêmes et probablement pour le navire également, et ce fait soulève le premier des deux seuls points qui méritent examen.

Il est, je pense, trop tard maintenant pour mettre en doute la relation de l'affréteur à temps ou celle de son mandataire ou du mandataire du navire à l'égard de la

⁷ W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, 3^e éd. (Cowansville, Les Éditions Yvon Blais Inc., International Shipping Publications, 1988), p. 234.

⁸ [1951] R.C.S. 852.

cargaison. L'affréteur a acheté l'avantage que constitue l'espace à bord du navire; il est la seule personne qui soit désireuse de fournir une cargaison; et le capitaine est tenu de signer les connaissements présentés, en présumant qu'ils ne contredisent pas les modalités de la charte-partie. Les nécessités pratiques que comporte cette situation sont depuis longtemps comprises par les tribunaux, et le pouvoir de l'affréteur de signer pour le capitaine a été confirmé⁹. [Non souligné dans l'original.]

Dans l'arrêt *Aris Steamship c. Associated Metals and Minerals Corporation*¹⁰, la Cour suprême du Canada a réaffirmé cette position. Plus récemment, dans l'arrêt *Union Carbide Corporation et al. c. Fednav Ltd.*¹¹, le juge Nadon a examiné tous les précédents portant sur le sujet. Il devait statuer sur une clause figurant dans le connaissement et identique à la clause examinée ici.

Après étude de la formulation de la clause, le juge Nadon s'exprime d'abord ainsi:

En résumé, la clause stipule que le contrat constaté par le connaissement est conclu entre le propriétaire de la cargaison et le propriétaire du navire à bord duquel les marchandises seront transportées. La clause stipule en outre que le propriétaire du navire est la seule partie responsable de la perte de la cargaison et des avaries causées à celle-ci, ou de l'inexécution de l'une des obligations du contrat de transport. La clause stipule enfin que la société ou le mandataire qui délivre le connaissement au nom du capitaine du navire n'est pas un mandant et que cette société ou ce mandataire [TRADUCTION] «ne saurai[t] engager [sa] responsabilité en vertu du contrat de transport à titre de transporteur ou de dépositaire des marchandises»¹².

⁹ *Ibid.*, p. 854.

¹⁰ [1980] 2 R.C.S. 322.

¹¹ (Le 20 mai 1997) T-2403-81 (C.F., 1^{re} inst.).

¹² *Ibid.*, p. 31 et 32.

Il arrive ensuite à la conclusion suivante:

Dans les arrêts *Paterson Steamships* et *Aris Steamship*, la Cour suprême du Canada a conclu que les connaissements signés au nom du capitaine d'un navire liaient les propriétaires de ce navire, mais non les affréteurs à temps. Qu'il soit assorti ou non d'une clause de dévolution, un connaissement délivré dans les circonstances de l'espèce constitue un contrat qui lie les propriétaires du navire et non les affréteurs à temps, à moins, comme l'a déclaré le juge Rand dans l'affaire *Paterson Steamships*, que l'affréteur ne se soit engagé à transporter la cargaison¹³.

Le juge Nadon rejette expressément les vues du professeur Tetley. Il refuse également de souscrire aux motifs du juge Reed dans l'arrêt *Canastrand Industries Ltd. c. Lara S. (Le)*¹⁴. Sur ce point, le juge Nadon tient les propos suivants:

Madame le juge Reed semble souscrire à la théorie du professeur Tetley selon laquelle, lorsque des marchandises sont chargées à bord d'un navire affrété à temps, le transport de marchandises constitue effectivement une coentreprise des propriétaires de ce navire et des affréteurs à temps. Je ne peux accepter la justesse de cette opinion. Premièrement, une telle conclusion est contraire aux décisions de la Cour suprême dans les arrêts *Paterson Steamships* et *Aris Steamship*. Deuxièmement, il ne peut exister de coentreprise entre le propriétaire et les affréteurs que s'il y a eu accord de volontés entre les parties à la coentreprise. Peut-on affirmer qu'en signant une charte-partie New York Produce Exchange, comme c'est le cas en l'espèce, le propriétaire et les affréteurs ont convenu de transporter conjointement les marchandises chargées à bord du navire? À mon avis, non. Troisièmement, pour souscrire à l'opinion du professeur Tetley, il faut oublier que la Cour d'appel fédérale a clairement statué que la question de l'identité du transporteur est liée aux documents et aux circonstances de l'affaire.¹⁵ [Références omises.]

¹³ *Ibid.*, p. 32.

¹⁴ [1993] 2 C.F. 553 (1^{re} inst.).

¹⁵ *Supra*, note 11, p. 35.

Je partage l'avis du juge Nadon. Il ressort en effet clairement de ces précédents qu'il ne peut y avoir de coentreprise entre le propriétaire d'un navire et l'affrèteur à moins qu'il n'existe un engagement exprès en ce sens de la part de l'affrèteur. Ce n'est pas le cas ici. Sinotrans (Bermuda) Ltd., en tant qu'affrèteur, ne pouvait être considérée comme un transporteur. Par conséquent, seul Great Tempo S.A., le propriétaire du navire, demeure le transporteur pour le chargeur. La clause attributive de compétence qui apparaît dans le connaissement n'est donc pas nulle pour cause d'incertitude.

La clause attributive de compétence stipule que «tout différend découlant du présent connaissement sera résolu dans le pays où le transporteur a son principal établissement, et le droit de ce pays s'appliquera sauf dispositions contraires du présent connaissement».

La Cour doit maintenant se demander si la défenderesse a établi l'endroit de son principal établissement.

Dans ses motifs, le protonotaire laissait entendre que Wah Tung Co., l'exploitant hong-kongais de la société propriétaire du navire, «vient tout juste de se manifester». Il s'est ensuite largement inspiré de la décision de la Cour d'appel anglaise dans l'affaire *The Rewia*, puis s'est exprimé ainsi:

[TRADUCTION]

La Cour d'appel a fait remarquer que «le principal établissement n'est pas nécessairement l'endroit où la plupart des activités sont exercées». Puis elle a estimé que le principal établissement du transporteur se trouvait à Hambourg, car, même si le mandataire basé à Hong Kong, Turbata Co. Ltd., avait le champ libre dans l'exploitation quotidienne du navire depuis Hong Kong, tout

ce qu'il faisait était en définitive soumis au contrôle des administrateurs à Hambourg.

Puis il a ajouté:

[TRADUCTION]

M. Lok, de Wah Tung Shipping Agency Co. Ltd., une société de Hong Kong, affirme que son entreprise se charge de la totalité des activités de Great Tempo S.A., «bien que Great Tempo S.A. soit immatriculée comme société panaméenne». Il ne dit pas depuis quel endroit le conseil d'administration de Great Tempo S.A. transmet ses directives à Wah Tung, notamment ses directives concernant l'exploitation par Wah Tung du «TRANS ASPIRATION».

La défenderesse Great Tempo S.A. souhaite porter le litige devant une juridiction commode et familière. Cette juridiction, affirme-t-elle, est celle de Hong Kong. La défenderesse invite la Cour à écarter ici l'arrêt *The Rewia*. Dans cette affaire, le propriétaire du navire avait tenté désespérément de montrer que l'Allemagne était l'endroit du principal établissement et avait expliqué que les administrateurs étaient allemands, que des sociétés allemandes détenaient des parts dans le navire, que les décisions stratégiques étaient prises en Allemagne et que les réunions des administrateurs avaient lieu en Allemagne. Au contraire, dans la présente affaire, la preuve montre que toutes les activités de Great Tempo S.A. sont dirigées depuis Hong Kong.

La demanderesse affirme quant à elle que la défenderesse n'a produit aucune preuve se rapportant au principal établissement de Great Tempo S.A. Il n'existe aucune preuve de l'identité et de l'adresse des administrateurs et/ou des dirigeants de Great Tempo S.A. Il n'existe aucune preuve non plus de l'endroit des comptes bancaires ou des autres actifs de Great Tempo S.A.

Malgré l'argumentation très adroite de l'avocat de la demanderesse sur ce point, je suis d'avis qu'il existe des éléments de preuve qui permettent à la Cour de déterminer l'endroit du principal établissement de Great Tempo S.A. Je me réfère d'abord à l'affidavit de M. Samson Lok, où il affirme, aux paragraphes 3 et 14, que:

[TRADUCTION]

3. La totalité des activités de Great Tempo S.A. sont dirigées depuis Hong Kong, bien que Great Tempo S.A. soit immatriculée comme société panaméenne.

14. Aux termes du contrat de transport attesté par le connaissement, le transporteur est le propriétaire du navire et Hong Kong est le lieu du principal établissement du transporteur.

Ai-je besoin d'ajouter que cela n'a nullement étonné la demanderesse? En effet, au deuxième paragraphe de sa déclaration, la demanderesse reconnaissait expressément que Great Tempo S.A. avait son principal établissement à Hong Kong. Le paragraphe pertinent est rédigé ainsi:

[TRADUCTION]

2. La défenderesse Great Tempo S.A. est une société s'adonnant à des activités de transport de marchandises par mer. Son principal établissement est situé à c/o Wah Tung Shipping Agency Co. Ltd., Rooms 2101-2105, 21st Floor, China Resources Building, 26 Harbour Road, Wan Chai, Hong Kong. À toutes les époques se rapportant à la présente action, elle était le propriétaire du navire défendeur «Trans Aspiration».

Une conclusion opposée reviendrait à permettre à la demanderesse de contester le fond des allégations contenues dans sa déclaration, ce que je ne suis pas disposée à faire. Je suis d'ailleurs confortée dans ma conclusion par le fait que la preuve produite par M. Samson Lok sur cette question demeure non contredite.

Pour savoir si une ordonnance de suspension serait ici indiquée, la Cour entend appliquer les facteurs qui sont énoncés dans l'arrêt *The Eleftheria*:¹⁶

[TRADUCTION]

Les principes établis par les précédents peuvent, je pense, être résumés ainsi:

- (1) Lorsque des demandeurs portent un litige devant une juridiction anglaise, au mépris d'une entente attribuant compétence à une juridiction étrangère, et lorsque les défendeurs demandent une ordonnance de suspension, la juridiction anglaise n'est pas, dans la mesure où le litige relève par ailleurs de sa compétence, tenue d'accorder une suspension, mais a le pouvoir discrétionnaire de l'accorder ou non.
- (2) La juridiction anglaise devrait, dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, accorder la suspension, sauf si les circonstances militent contre une telle suspension.
- (3) C'est aux demandeurs qu'il appartient de prouver les circonstances en question.
- (4) Dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, la juridiction anglaise devrait tenir compte de tous les aspects de l'affaire considérée.
- (5) Plus particulièrement, mais sans que soit restreinte la portée du paragraphe (4), les aspects suivants pourront, le cas échéant, être pris en considération:
 - a) Dans quel pays la preuve des faits se trouve-t-elle ou est-elle le plus facile à obtenir? Et en quoi cela peut-il influencer sur la commodité relative et les frais relatifs d'un procès selon qu'il se déroule devant la juridiction anglaise ou devant la juridiction étrangère?
 - b) Le droit de la juridiction étrangère est-il applicable et, dans l'affirmative, diffère-t-il du droit anglais sous des aspects importants?
 - c) Avec quel pays l'une ou l'autre des parties a-t-elle des liens, et quelle est l'étroitesse de ces liens?
 - d) Les défendeurs souhaitent-ils vraiment que le procès soit porté devant la juridiction étrangère, ou sont-ils simplement en quête d'avantages sur le plan de la procédure?

¹⁶ [1969] 1 Lloyd's Rep. 237, p. 242.

- e) Les demandeurs subirait-il un préjudice s'ils devaient s'adresser à la juridiction étrangère, en ce sens qu'ils
- (i) seraient privés de garanties dans leur action;
 - (ii) ne pourraient faire exécuter le jugement obtenu;
 - (iii) se verraient opposer une exception de prescription non applicable en Angleterre; ou
 - (iv) n'auraient probablement pas un procès équitable, pour des raisons politiques, raciales, religieuses ou autres?

En l'espèce, les défendeurs ont produit un commencement de preuve qui justifie une suspension de la présente instance conformément à la clause attributive de compétence figurant dans le connaissement. Il appartient maintenant à la demanderesse de prouver que, nonobstant l'existence d'une clause attributive de compétence, des circonstances spéciales font que la Cour devrait exercer son pouvoir discrétionnaire en refusant la suspension demandée.

À mon avis, la demanderesse n'a pas produit cette preuve. Elle n'a pas fait état de circonstances pouvant militer contre la suspension. Plus précisément, la demanderesse n'a pas expliqué les raisons pour lesquelles les tribunaux de Hong Kong ne devraient pas être saisis du litige. Le principal établissement de la demanderesse se trouve à Taiwan, un pays qui est évidemment plus près de Hong Kong que de Vancouver. Les officiers du navire et les membres de l'équipage sont des ressortissants de Hong Kong ou de la Chine. D'autres témoins, y compris les commissaires d'avaries et les témoins personnes morales de la demanderesse, se trouvent également à Taiwan. De plus, les tribunaux de Hong Kong sont certainement aptes à statuer sur des matières telles que les conflits de

lois et l'application du droit étranger. Rien ne prouve que la défenderesse soit en quête de quelque avantage sur le plan juridique ou que la demanderesse serait de quelque manière préjudiciée par une ordonnance de suspension.

Par ces motifs, l'appel de la défenderesse est accueilli et la demande de suspension des procédures, avec renvoi devant les juges de Hong Kong, est accordée, avec dépens.

OTTAWA (ONTARIO)
Le 4 juin 1997

Danièle Tremblay-Lamer

Juge

Traduction certifiée conforme : _____

F. Blais, LL.L.

COUR FÉDÉRALE DU CANADA
SECTION DE PREMIÈRE INSTANCE

AVOCATS ET PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER

N° DU GREFFE: T-2219-96

INTITULÉ: JIAN SHENG CO. LTD. c. LE
NAVIRE «TRANS ASPIRATION»
ET AL.

LIEU DE L'AUDIENCE: Vancouver
(Colombie-Britannique)

DATE DE L'AUDIENCE: Le 12 mai 1997

MOTIFS DU JUGEMENT DE M^{me} le juge Tremblay-Lamer
EN DATE DU: 4 juin 1997

COMPARUTIONS:

Christopher Giaschi POUR LA DEMANDERESSE

Thomas Hawkins POUR LES DÉFENDEURS

PROCUREURS INSCRITS AU DOSSIER:

McEwen, Schmitt & Co.
Avocats
Vancouver (Colombie-Britannique) POUR LA DEMANDERESSE

Campney & Murphy
Avocats
Vancouver (Colombie-Britannique) POUR LES DÉFENDEURS