

T-152-95

T-152-95

Elec nor S.A. (Plaintiff)**Elec nor S.A. (demanderesse)**

v.

c.

The Owners and All Others Interested in the Ship *Soren Toubro*, Larsen & Toubro Limited, Canadian Forest Navigation Company Limited and Vasco Gallega de Consignaciones S.A. (Defendants)

Les propriétaires du navire *Soren Toubro* et toutes autres personnes ayant un droit sur le navire, Larsen & Toubro Limited, Canadian Forest Navigation Company Limited et Vasco Gallega de Consignaciones S.A. (défendeurs)

INDEXED AS: ELEC NOR S.A. v. SOREN TOUBRO (THE) (T.D.)

RÉPERTORIÉ: ELEC NOR S.A. c. SOREN TOUBRO (LE) (1^{re} INST.)

Trial Division, Hargrave P.—Vancouver, April 15 and May 30, 1996.

Section de première instance, protonotaire Hargrave—Vancouver, 15 avril et 30 mai 1996.

Maritime law — Practice — Motion to set aside ex parte extension of time for in rem service of statement of claim on ground sistership in jurisdiction during initial currency of statement of claim — Plaintiff not required to name, watch for all possible sisterships appearing on horizon with view to serving, arresting first ship in jurisdiction — General rule plaintiff not forced to sue party not wanting to sue — R. 1716 modifying general rule only to extent Court may order person joined who ought to have been joined, or whose presence necessary to completely, effectively adjudicate action, neither of which applicable herein — Federal Court Act, s. 43(8), providing s. 22 jurisdiction may be exercised in rem against ship, indicating naming of sisterships permissive.

Droit maritime — Pratique — Requête en annulation d'une prolongation ex parte du délai de signification de la déclaration dans une action réelle pour le motif qu'un navire-jumeau s'était trouvé dans le ressort de la Cour pendant la première période de validité de la déclaration — Un demandeur n'est pas tenu de désigner et de surveiller tous les navires-jumeaux éventuels apparaissant à l'horizon, aux fins de procéder à la signification et à la saisie du premier navire entrant dans le ressort de la Cour — La règle générale veut qu'un demandeur ne soit pas contraint de prendre action contre une partie qu'il ne veut pas poursuivre — La Règle 1716 modifie la règle générale seulement dans la mesure où la Cour peut ordonner que soit constituée partie une personne qui aurait dû être constituée partie ou dont la présence devant la Cour est nécessaire pour assurer qu'on pourra valablement et complètement statuer sur toutes les questions en litige dans l'action; aucune de ces règles ne s'applique en l'espèce — L'art. 43(8) de Loi sur la Cour fédérale (qui prévoit que la compétence conférée aux termes de l'art. 22 peut être exercée en matière réelle à l'égard du navire) établit que la désignation d'un navire-jumeau est facultative.

This was a motion to set aside an *ex parte* extension of time for *in rem* service of the statement of claim on the ground that a sistership had been in the jurisdiction during the initial currency of the statement of claim. The defendant shipowner submitted that the plaintiff had only to look at the Lloyd's Register of Shipowners to establish that it owned several bulk carriers and that the "Ship's Calendar", published daily in a local newspaper disclosed that the sistership had been at anchor for several days in Vancouver.

Il s'agissait d'une requête en annulation d'une prolongation *ex parte* du délai de signification de la déclaration dans une action réelle pour le motif qu'un navire-jumeau s'était trouvé dans le ressort de la Cour pendant la première période de validité de la déclaration. Le défendeur propriétaire a soutenu que la demanderesse n'avait qu'à regarder la liste d'armateurs de la Lloyd's pour établir qu'il possédait plusieurs vraquiers et que le «calendrier des navires» qui est publié quotidiennement dans un journal local indiquait que le navire-jumeau avait été au mouillage pendant plusieurs jours à Vancouver.

The issue was whether a plaintiff is required to name and watch for all possible sisterships, with a view to

La question était de savoir si un demandeur est tenu de désigner et de surveiller tous les navires-jumeaux éven-

servant and arresting the first ship coming into the jurisdiction, in order to be able to renew an *in rem* statement of claim.

Held, the motion should be dismissed.

Nothing requires a plaintiff to proceed against sisterships concurrently.

A plaintiff cannot be forced to sue a party which it does not want to sue. Rule 1716 has modified this general rule only to the extent that the Court may order a person joined who ought to have been joined or whose presence before the Court is necessary to ensure the action may be effectively and completely adjudicated upon. Neither of those situations is involved when a sistership is looked to in order to provide or force security for a claim involving another vessel. *Federal Court Act*, subsection 43(8) (which provides that the jurisdiction conferred by section 22 may be exercised *in rem* against the ship) makes it clear that the naming of a sistership is permissive. Under Rule 1002(2.1) the naming of a sistership as a defendant in the statement of claim is mandatory only where an action is commenced against one or more ships in accordance with the sistership provision of the *Federal Court Act*.

Sistership proceedings are a security device which a plaintiff may utilize if it desires. There are risks in proceeding against sisterships, including that a sistership may not provide the appropriate amount of security, or that the arrested ship may not be a sistership at all, thus leaving the plaintiff open to a claim for damages for wrongful arrest. The entries in Lloyd's List of Shipowners are not always clear or current. A plaintiff ought to have the choice to either sue the wrongdoing vessel, at minimal risk, or to balance the risk and benefit of a sistership action.

To require a plaintiff to apply to have a sistership added to the style of cause whenever one appeared on the horizon would result in chaos, be absurd and expensive in the case of a large shipowner with scores of vessels, or a state operated shipping concern which might have hundreds of vessels. It might also be unrealistic if a time limit for suit had intervened. A plaintiff need not provide a reasonable explanation why it did not find and proceed against a sistership in light of the permissive aspect of subsection 43(8).

As there is no obligation to name or proceed against a sistership, failure to advise the Court of the presence of a

tuels, aux fins de procéder à la signification et à la saisie du premier navire qui entre dans le ressort, afin de pouvoir renouveler une déclaration en matière réelle.

Jugement: la requête doit être rejetée.

Rien n'exige que le demandeur poursuive plusieurs navires-jumeaux en même temps.

On ne peut contraindre un demandeur à prendre action contre une partie qu'il ne veut pas poursuivre. Cette règle générale a été modifiée dans la Règle 1716 seulement dans la mesure où la Cour peut ordonner que soit constituée une partie ou dont la présence devant la Cour est nécessaire pour assurer qu'on pourra valablement et complètement statuer sur toutes les questions en litige dans l'action. Elle ne vise pas le cas où l'on se tourne vers un navire-jumeau afin de fournir ou de forcer le cautionnement pour une demande portant sur un autre navire. Le paragraphe 43(8) de la *Loi sur la Cour fédérale* (qui prévoit que la compétence conférée aux termes de l'article 22 peut être exercée en matière réelle à l'égard du navire) établit clairement que la désignation d'un navire-jumeau est facultative. En vertu de la Règle 1002(2.1), chacun des navires-jumeaux ne doit être cité comme défendeur dans la déclaration que lorsqu'une action est intentée contre un ou plusieurs navires conformément à la disposition relative aux navires-jumeaux de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Les procédures visant des navires-jumeaux constituent un mécanisme de cautionnement auquel le demandeur peut avoir recours, au besoin. La poursuite d'un navire-jumeau présente certains risques, notamment qu'un navire-jumeau ne fournisse pas le montant de cautionnement adéquat, ou que le navire saisi ne soit pas un navire-jumeau, ce qui laisserait la porte ouverte à une action en dommages-intérêts pour saisie illicite de la part du demandeur. Les entrées dans la liste d'armateurs de la Lloyd's ne sont pas toujours claires ou à jour. Un demandeur devrait avoir le choix entre poursuivre le navire fautif, avec un risque minimal, ou compenser les risques et les avantages d'une action à l'encontre d'un navire-jumeau.

Exiger qu'un demandeur présente une demande pour qu'un navire-jumeau soit ajouté à l'intitulé de la cause chaque fois qu'il s'en présente un à l'horizon entraînerait un chaos, serait absurde et onéreux dans le cas d'un armateur important qui possède un grand nombre de navires ou d'un groupe de navigation exploité par l'État qui détient des centaines de navires. Cela pourrait également être irréaliste si un délai de poursuite a été fixé. Étant donné la nature facultative du paragraphe 43(8), le demandeur n'est pas tenu de fournir une explication raisonnable quant à la raison pour laquelle il n'a pas trouvé ce navire-jumeau et ne l'a pas poursuivi.

Vu qu'il n'existe aucune obligation de désigner un navire-jumeau ou de le poursuivre, l'omission d'aviser la

sistership not named in the action is irrelevant.

Cour de la présence d'un navire-jumeau qui n'est pas désigné dans l'action n'est pas pertinente.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9, s. 572(3).
Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, s. 43(8) (as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 12).
Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, RR. 306, 1002(2.1) (as enacted by SOR/92-726, s. 11), 1716.
 International Conventions on Maritime Law. *International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-going Ships*, Brussels, May 10, 1952, Art. 3, 1o.
Supreme Court Act 1981, (U.K.), 1981, c. 54, s. 21(4).

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

The Berny, [1977] 2 Lloyd's Rep. 533 (Q.B. Adm. Ct.).

DISTINGUISHED:

Voest Alpine Canada Corp. et al. v. Pan Ocean Shipping Co. et al. (1992), 55 F.T.R. 113 (F.C.T.D.).

CONSIDERED:

Noranda Forest Sales Inc. et al. v. PLC European Service Ltd. et al. (1994), 82 F.T.R. 45 (F.C.T.D.); *Chemainus Towing Co. Ltd. v. The Ship Capetan Yiannis et al.*, [1966] Ex. C.R. 717; *Atl. Gypsum Ltd. v. The Frines* (1982), 30 C.P.C. 86 (F.C.T.D.); *Armada Lines Ltd. v. Chaleur Fertilizers Ltd.*, [1995] 1 F.C. 3; (1994), 170 N.R. 372 (C.A.); *The Banco*, [1971] 1 Lloyd's Rep. 49 (C.A.).

REFERRED TO:

CIP Inc. v. Canada, [1988] F.C.J. No. 595 (T.D.) (QL).

MOTION to set aside an *ex parte* extension of time for *in rem* service of the statement of claim on the ground that a sistership had been in the jurisdiction during the initial currency of the statement of claim. Motion dismissed.

LOIS ET RÈGLEMENTS

Conventions internationales de droit maritime. *Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer*, Bruxelles, 10 mai 1952, Art. 3, 1^o.
Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 43(8) (mod. par L.C. 1990, ch. 8, art. 12).
Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), ch. S-9, art. 572(3).
Règles de la Cour fédérale, C.R.C., ch. 663, Règles 306, 1002(2.1) (éditée par DORS/92-726, art. 11), 1716.
Supreme Court Act 1981, (R.-U.), 1981, ch. 54, art. 21(4).

JURISPRUDENCE

DÉCISION APPLIQUÉE:

The Berny, [1977] 2 Lloyd's Rep. 533 (Q.B. Adm. Ct.).

DISTINCTION FAITE AVEC:

Voest Alpine Canada Corp. et al. c. Pan Ocean Shipping Co. et al. (1992), 55 F.T.R. 113 (C.F. 1^{re} inst.).

DÉCISIONS EXAMINÉES:

Noranda Forest Sales Inc. et al. c. PLC European Service Ltd. et al. (1994), 82 F.T.R. 45 (C.F. 1^{re} inst.); *Chemainus Towing Co. Ltd. v. The Ship Capetan Yiannis et al.*, [1966] R.C.É. 717; *Atl. Gypsum Ltd. c. The Frines* (1982), 30 C.P.C. 86 (C.F. 1^{re} inst.); *Armada Lines Ltd. c. Chaleur Fertilizers Ltd.*, [1995] 1 C.F. 3; (1994), 170 N.R. 372 (C.A.); *The Banco*, [1971] 1 Lloyd's Rep. 49 (C.A.).

DÉCISION CITÉE:

CIP Inc. c. Canada, [1988] A.C.F. n° 595 (1^{re} inst.) (QL).

REQUÊTE en annulation d'une prolongation *ex parte* du délai de signification de la déclaration dans une action réelle pour le motif qu'un navire-jumeau s'était trouvé dans le ressort de la Cour pendant la première période de validité de la déclaration. Requête rejetée.

COUNSEL:

John W. Bromley for plaintiff.
Peter G. Bernard for defendants.

SOLICITORS:

Connell Lightbody, Vancouver, for plaintiff.
Campney & Murphy, Vancouver, for defendants.

The following are the reasons for order rendered in English by

- 1 HARGRAVE P.: The defendant owner of the *Soren Toubro*, Larsen & Toubro Limited, brings this motion to set aside an *ex parte* extension of time for *in rem* service of the statement of claim in an action for loss of and damage to cargo carried from Bilbao, Spain, to Manila in the Philippines. The motion raises the interesting question of whether a plaintiff is required to name and watch for all possible sister-ships, with a view to serving and arresting the first ship into the jurisdiction, in order to be able to renew an *in rem* statement of claim.

IN REM RENEWAL OF THE STATEMENT OF CLAIM

- 2 The action was commenced January 25, 1995. The plaintiff applied for and obtained the extension on January 15, 1996, on the basis that the *Soren Toubro* had not been within the jurisdiction since the issuance of the statement of claim, a fact not now disputed by the owners of the ship. I granted the extension on terms:

The time within which the Statement of Claim may be served on the vessel "*Soren Toubro*" is extended for 12 months, provided that if the "*Soren Toubro*" has been within the Canadian jurisdiction, unknown to the Plaintiff, the *ex parte* Order may be set aside as set out in the "*Florida Rainbow*" (1994), 82 F.T.R. 45.

- 3 While service *in personam* had been effected on the owners of the vessel, Larsen & Toubro Limited,

AVOCATS:

John W. Bromley pour la demanderesse.
Peter G. Bernard pour les défendeurs.

PROCUREURS:

Connell Lightbody, Vancouver, pour la demanderesse.
Campney & Murphy, Vancouver, pour les défendeurs.

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

- 1 LE PROTONOTAIRE HARGRAVE: Le défendeur propriétaire du *Soren Toubro*, Larsen & Toubro Limited, présente cette requête en annulation d'une prolongation *ex parte* du délai de signification de la déclaration dans une action réelle pour la perte et le dommage causés à une cargaison transportée de Bilbao, en Espagne, à Manille, aux Philippines. La requête soulève la question intéressante de savoir si un demandeur est tenu de désigner et de surveiller tous les navires-jumeaux éventuels, aux fins de procéder à la signification et à la saisie du premier navire qui entre dans le ressort, afin de pouvoir renouveler une déclaration en matière réelle.

RENOUVELLEMENT D'UNE DÉCLARATION EN MATIÈRE RÉELLE

- 2 L'action a été introduite le 25 janvier 1995. La demanderesse a demandé et obtenu la prolongation le 15 janvier 1996 au motif que le *Soren Toubro* ne s'était pas trouvé dans le ressort depuis la production de la déclaration, un fait qui n'est pas contesté en l'espèce par les propriétaires du navire. J'ai accordé la prolongation en ces termes:

[TRADUCTION] Le délai de signification de la déclaration au navire «*Soren Toubro*» est prolongé de douze mois, étant entendu que si le «*Soren Toubro*» s'est trouvé en territoire canadien, à l'insu de la demanderesse, l'ordonnance *ex parte* peut être annulée, conformément à l'affaire «*Florida Rainbow*» (1994), 82 F.T.R. 45.

- 3 Bien que la signification en personne ait été faite aux propriétaires du navire, Larsen & Toubro Limi-

in India, while the statement of claim was still current, this matter apparently came to a head in late February and early March of this year when the vessel arrived at Vancouver and the plaintiff was able to force security in the form of a P & I letter of undertaking.

POSITION OF THE DEFENDANT OWNER

- 4 Counsel for the defendant owner submits that the extension ought to be set aside for two reasons: first, a sistership of the *Soren Toubro*, the *LT Pragati* was in Vancouver between May 25, 1995, and June 3, 1995; and second, the plaintiff, on its *ex parte* application to extend the statement of claim, did not disclose the presence of the *LT Pragati*, in Vancouver during the initial currency of the statement of claim.
- 5 In a factual context counsel for the defendant shipowner begins by pointing out that one had only to look at the Lloyd's List of Shipowners, for 1994-1995, to establish that Larsen & Toubro owned half a dozen bulk carriers of modest tonnage, including the *Soren Toubro* and the *LT Pragati*. In addition, it would have been readily apparent to anyone looking at the "Ships Calendar", published daily in the *Vancouver Sun* newspaper, that the *LT Pragati* was at anchor for several days at Vancouver and subsequently at berth, at Robert's Bank, loading coal.
- 6 Counsel then refers generally to *Noranda Forest Sales Inc. et al. v. PLC European Service Ltd. et al.* (1994), 82 F.T.R. 45 (F.C.T.D.), which is a brief summary and canvassing of the cases for granting an extension of time for service of a statement of claim and for setting it aside in the event that, unknown to the plaintiff, a vessel has in fact been within the jurisdiction.
- 7 Next, counsel refers to *Chemainus Towing Co. Ltd. v. The Ship Capetan Yiannis et al.*, [1966] Ex. C.R. 717, in which District Judge Sheppard (also of

ted, en Inde, au moment où la déclaration était encore applicable, cette affaire a apparemment été activée vers la fin de février et le début de mars de cette année, lorsque le navire est arrivé à Vancouver et que la demanderesse a été en mesure de forcer un cautionnement sous la forme d'une lettre d'engagement de la mutuelle de protection et d'indemnisation.

POSITION DU DÉFENDEUR PROPRIÉTAIRE

- 4 L'avocat du défendeur propriétaire fait valoir que la prolongation devrait être annulée pour deux raisons: premièrement, un navire-jumeau du *Soren Toubro*, le *LT Pragati* se trouvait à Vancouver entre le 25 mai 1995 et le 3 juin 1995 et, deuxièmement, la demanderesse, dans sa demande *ex parte* de prolongation du délai de signification de la déclaration, n'a pas divulgué la présence du *LT Pragati* à Vancouver pendant la première période de validité de la déclaration.
- 5 Dans un cadre factuel, l'avocat du défendeur propriétaire commence par signaler qu'il suffit de regarder la liste d'armateurs de la Lloyd's pour 1994-1995 pour établir que Larsen & Toubro possédait une demi-douzaine de vraquiers d'un tonnage modeste, notamment le *Soren Toubro* et le *LT Pragati*. De plus, il aurait été évident pour toute personne consultant le «calendrier des navires» qui est publié quotidiennement dans le *Vancouver Sun*, que le *LT Pragati* était au mouillage pendant plusieurs jours à Vancouver et, par la suite à Robert's Bank, pour un chargement de houille.
- 6 L'avocat cite alors de manière générale l'affaire *Noranda Forest Sales Inc. et al. c. PLC European Service Ltd. et al.* (1994), 82 F.T.R. 45 (C.F. 1^{re} inst.), qui constitue un bref sommaire et une étude des affaires intéressant la prolongation du délai de signification d'une déclaration et l'annulation de la prolongation au cas où un navire se serait effectivement trouvé dans le ressort, à l'insu du demandeur.
- 7 Ensuite, l'avocat cite l'affaire *Chemainus Towing Co. Ltd. v. The Ship Capetan Yiannis et al.*, [1966] R.C.É. 717, dans laquelle le juge de district

the B.C. Court of Appeal) dealt with a situation in which the plaintiff's solicitors had obtained an extension of time being ignorant of the fact that the *Capetan Yiannis* had been in Vancouver, for the vessel's call had been omitted from the Shipping Guide. Judge Sheppard referred to what is now subsection 572(3) of the *Canada Shipping Act* [R.S.C., 1985, c. S-9], which is in two parts. First, it grants the Court the discretion to extend limitation periods, but then goes on to provide that the Court "shall, if satisfied that there has not during such period been any reasonable opportunity of arresting the defendant vessel within the jurisdiction of the court . . . extend any period to an extent sufficient to give that reasonable opportunity". Mr. Justice Sheppard pointed out that the "shall" should be regarded as obligatory and "[h]ence, the decisive question is whether there has been 'during such period' a reasonable opportunity for arresting the defendant ship" (at page 723). He went on to say that the test is not one of actual knowledge that a ship might be served, but whether an alert plaintiff might have served the vessel (*loc. cit.*).

Sheppard (également de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique) examine un cas où les avocats du demandeur avaient obtenu une prolongation du délai sans savoir que le *Capetan Yiannis* avait été à Vancouver, parce que l'escale du navire ne figurait pas dans le guide de navigation. Le juge Sheppard a invoqué ce qui est maintenant le paragraphe 572(3) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* [L.R.C. (1985), ch. S-9], lequel comprend deux parties. D'abord, le paragraphe confère à tout tribunal le pouvoir discrétionnaire pour prolonger les délais, mais il prévoit ensuite que le tribunal, «s'il est convaincu qu'il ne s'est présenté, au cours de ce délai, aucune occasion raisonnable de saisir le navire du défendeur dans les limites de la juridiction qui lui est attribuée . . . , il doit proroger les délais d'une période suffisante pour procurer cette occasion raisonnable». Le juge Sheppard a déclaré que le mot «doit» suppose une obligation et [TRADUCTION] «dès lors, la question péremptoire est de savoir si "au cours de ce délai" il s'est présenté une occasion raisonnable de saisir le navire du défendeur» (à la page 723). Puis, il a affirmé que le critère n'est pas d'établir la connaissance réelle qu'un navire pourrait faire l'objet d'une signification, mais si un demandeur avisé aurait pu procéder à la signification du navire (*loc. cit.*).

8 Following in this line of argument is *Atl. Gypsum Ltd. v. The Frines* (1982), 30 C.P.C. 86 (F.C.T.D.) in which Mr. Justice Cattanach dealt with an application to set aside an *ex parte* extension of time within which to serve the statement of claim upon the vessel, in terms of Rule 306 of the *Federal Court Rules* [C.R.C., c. 663] and whether there was any sufficient reason for failure to serve the ship during the initial twelve-month currency of the statement of claim. In that instance the *Frines* had been in various Canadian ports for a total of seventeen days during the seven months following the issuance of the statement of claim. Mr. Justice Cattanach concluded that the plaintiff had failed to exercise due diligence to effect the service of the statement of claim and had failed to adequately explain the delay in effecting service. As a result, the *ex parte* order extending the time for service of the statement of claim was set aside (*idem*, at

Dans le même ordre d'idées, citons l'affaire *Atl. Gypsum Ltd. c. The Frines* (1982), 30 C.P.C. 86 (C.F. 1^{re} inst.) dans laquelle le juge Cattanach a été saisi d'une requête en annulation d'une ordonnance judiciaire *ex parte* prolongeant le délai de signification de la déclaration au navire, conformément à la Règle 306 des *Règles de la Cour fédérale* [C.R.C., ch. 663], et de la question de savoir s'il existait des raisons suffisantes de n'avoir pas signifié la déclaration au navire dans les douze mois qui ont suivi la date de production de la déclaration. Dans cette affaire, le *Frines* s'était rendu dans plusieurs ports canadiens pour une période totale de dix-sept jours pendant les sept mois suivant la production de la déclaration. Le juge Cattanach a conclu que la demanderesse n'a pas démontré qu'elle a fait preuve de diligence pour signifier la déclaration ni expliqué de manière satisfaisante le retard à signifier. De ce fait, l'ordonnance *ex parte* prorogeant le délai de

8

pages 90-91).

9 By extension counsel for the shipowner submits that the due diligence obligation is not only with regard to the defendant vessel, but also extends to any sisterships, even those not named in the style of cause and that if the plaintiff fails to find or serve a sistership the plaintiff must offer a sufficient reason.

10 Finally, counsel turns to *Voest Alpine Canada Corp. et al. v. Pan Ocean Shipping Co. et al.* (1992), 55 F.T.R. 113 (F.C.T.D.) in which Mr. Justice Teitelbaum pointed out that an applicant for an extension of time within which to serve a statement of claim needed to show sufficient reason and then went on to note that such an extension should not easily be granted. That case does not apply in the present instance, for at issue was an *in personam* extension of time within which to serve the owners of the vessel. Service of the vessel itself was a peripheral matter, in that the absence of the vessel from the jurisdiction, during the initial currency of the statement of claim, was given as a reason for the need of an extension to serve *in personam*. In short, it was always open for the plaintiff in *Voest Alpine* to serve the statement of claim *ex juris* on the defendant shipowner. However, this case does not detract from the basic argument of the defendant, Larsen & Toubro Limited, that a duly diligent plaintiff ought to seek out sisterships, whether or not named in the style of cause.

ANALYSIS

11 I have a number of difficulties with the defendant's argument which would make it mandatory for a plaintiff to seek out sisterships and to add them either initially or from time to time to the style of cause.

12 To begin, "The general rule is, a Plaintiff cannot be forced to sue a party which it does not want to

signification de la déclaration a été réformée (*idem*, aux pages 90 et 91).

9 Par conséquent, l'avocat du propriétaire fait valoir que l'obligation de faire diligence vise non seulement le navire défendeur, mais aussi tous les navires-jumeaux, même ceux qui ne sont pas cités dans l'intitulé de la cause, et que si la demanderesse omet de trouver un navire-jumeau ou de lui signifier la déclaration, la demanderesse doit en donner une raison suffisante.

10 Enfin, l'avocat invoque l'affaire *Voest Alpine Canada Corp. et al. c. Pan Ocean Shipping Co. et al.* (1992), 55 F.T.R. 113 (C.F. 1^{re} inst.), dans laquelle le juge Teitelbaum a fait remarquer que celui qui demande une prolongation du délai de signification d'une déclaration devait démontrer une raison suffisante, et a ensuite déclaré qu'une telle prolongation ne devrait pas être accordée facilement. Cette affaire n'est pas applicable en l'espèce puisqu'elle portait sur une prolongation du délai de signification en personne aux propriétaires du navire. La signification du navire lui-même était secondaire dans la mesure où l'absence du navire dans le ressort, pendant la première période de validité de la déclaration, a été donnée comme un motif pour la prolongation du délai de signification en personne. En bref, le demandeur dans l'affaire *Voest Alpine* avait toujours le choix de signifier la déclaration *ex juris* au défendeur propriétaire du navire. Toutefois, cette affaire ne modifie pas l'argument de base du défendeur, Larsen & Toubro Limited, savoir qu'un demandeur dûment diligent devrait trouver les navires-jumeaux, qu'ils soient ou non cités dans l'intitulé de la cause.

ANALYSE

11 J'ai certaines réserves à l'égard de l'argument du défendeur selon lequel il serait obligatoire pour un demandeur de trouver les navires-jumeaux et de les ajouter, soit au départ soit à l'occasion, à l'intitulé de la cause.

12 Pour commencer, «[s]elon la règle générale, on ne peut contraindre une demanderesse à prendre action

sue.”: *CIP Inc. v. Canada*, [1988] F.C.J. No. 595 (T.D.) (QL), at page 2. This general rule has been modified in Rule 1716 of the *Federal Court Rules*, but only to the extent that the Court may order a person joined who ought to have been joined or whose presence before the Court is necessary to ensure the action may be effectively and completely adjudicated upon: neither is the situation where a sistership is looked to in order to provide or force security for a claim involving another vessel. To extend this a little further, subsection 43(8) of the *Federal Court Act* [R.S.C., 1985, c. F-7 (as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 12)], which provides for sistership jurisdiction, merely sets out that:

43. . . .

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

This section makes clear the naming of a sistership is permissive, not mandatory.

13 Section 43 of the *Federal Court Act* parallels provisions in the *International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-going Ships* of 1952, to which I will refer as the “Brussels Convention”. Article 3, 1° of the Brussels Convention provides in part, and I paraphrase, that a claimant “may” arrest either the wrongdoing ship or a sistership in respect of certain maritime claims. Again, the arrest of a sistership is permissive, not mandatory.

14 Counsel for the plaintiff referred to section 21 of the British *Supreme Court Act 1981* [(U.K.), 1981, c. 54], which is an enactment of the Brussels Convention. The sistership provisions in the United Kingdom do differ in some respects from our own, however, the sistership provision in subsection 21(4)

contre une partie qu’elle ne veut pas poursuivre.»: l’arrêt *CIP Inc. c. Canada*, [1988] A.C.F. n° 595 (1^{re} inst.) (QL), à la page 2. Cette règle générale a été modifiée dans la Règle 1716 des *Règles de la Cour fédérale*, mais seulement dans la mesure où la Cour peut ordonner que soit constituée partie une personne qui aurait dû être constituée partie ou dont la présence devant la Cour est nécessaire pour assurer qu’on pourra valablement et complètement statuer sur toutes les questions en litige dans l’action; elle ne vise pas le cas où l’on se tourne vers un navire-jumeau afin de fournir ou de forcer le cautionnement pour une demande portant sur un autre navire. Pour approfondir un peu plus cette idée, le paragraphe 43(8) de la *Loi sur la Cour fédérale* [L.R.C. (1985), ch. F-7 (mod. par L.C. 1990, ch. 8, art. 12)] qui prévoit la compétence à l’égard des navires-jumeaux porte simplement que:

43. . . .

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

Ce paragraphe établit clairement que la désignation d’un navire-jumeau est facultative, et non pas obligatoire.

L’article 43 de la *Loi sur la Cour fédérale* suit les dispositions de la *Convention internationale pour l’unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer* de 1952, que j’appellerai la «Convention de Bruxelles». L’article 3, 1° de la Convention de Bruxelles prévoit, en partie, et je paraphrase, qu’un demandeur «peut» saisir soit le navire fautif ou un navire-jumeau en ce qui concerne certaines créances maritimes. Là encore, la saisie d’un navire-jumeau est facultative, et non obligatoire.

L’avocat de la demanderesse a cité l’article 21 de la *Supreme Court Act 1981* [(R.-U.) 1981, ch. 54] qui promulgue la Convention de Bruxelles. Les dispositions relatives aux navires-jumeaux au Royaume-Uni sont, à quelques égards, différentes des nôtres, cependant, la disposition relative aux

of the *Supreme Court Act 1981* is still in permissive terms.

navires-jumeaux du paragraphe 21(4) de la *Supreme Court Act 1981* demeure facultative.

15 Under our *Federal Court Rules* the naming of a sistership as a defendant in the statement of claim only becomes mandatory where an action is commenced against one or more ships in accordance with the sistership provision of the *Federal Court Act*: see subsection 1002(2.1) of the Rules [as enacted by SOR/92-726, s. 11].

En vertu de nos *Règles de la Cour fédérale*, cha- 15
cun des navires-jumeaux ne doit être cité comme défendeur dans la déclaration que lorsqu'une action est intentée contre un ou plusieurs navires conformément à la disposition relative aux navires-jumeaux de la *Loi sur la Cour fédérale*: voir le paragraphe 1002(2.1) des Règles [édicte par DORS/92-726, art. 11].

16 It is important, in the case of sistership proceedings, to realize that it is a security device which the plaintiff may utilize, if it desires. However, there are also risks in proceeding against sisterships including that a sistership, as opposed to the wrongdoing ship, may not provide the appropriate amount of security, or that the supposed sistership arrested may not be a sistership at all and thus leave open the plaintiff to damages for wrongful arrest and here I would refer to *Armada Lines Ltd. v. Chaleur Fertilizers Ltd.*, [1995] 1 F.C. 3 (C.A.). This latter possibility, arrest of a vessel that is not a sistership, is very real: one need only look at the volume of litigation over whether a given vessel is in fact a sistership. A plaintiff ought to have the choice to either sue the wrongdoing vessel, at minimal risk, or to balance the risk and benefit of a sistership action.

Il est important, dans le cas de procédures visant 16
des navires-jumeaux, de savoir qu'il s'agit d'un mécanisme de cautionnement auquel le demandeur peut avoir recours, au besoin. Toutefois, la poursuite d'un navire-jumeau présente aussi certains risques, notamment qu'un navire-jumeau, contrairement au navire fautif, ne fournisse pas le montant de cautionnement adéquat, ou que le présumé navire-jumeau saisi ne soit pas un navire-jumeau, ce qui laisserait la porte ouverte à une action en dommages-intérêts pour saisie illicite de la part du demandeur, et là je citerai l'arrêt *Armada Lines Ltd. c. Chaleur Fertilizers Ltd.*, [1995] 1 C.F. 3 (C.A.). Cette dernière possibilité, savoir la saisie d'un navire qui n'est pas un navire-jumeau, est très réelle: il suffit de regarder le nombre d'actions en justice qui ont pour but d'établir si un navire est véritablement un navire-jumeau. Un demandeur devrait avoir le choix entre poursuivre le navire fautif, avec un risque minimal, ou compenser les risques et les avantages d'une action à l'encontre d'un navire-jumeau.

17 Counsel for the defendants submits that in the present instance it is quite clear, from a perusal of Lloyd's List of Shipowners, that Larsen & Toubro Ltd. was the owner of six ships. However, the entries in the Shipowners' volume are not always so clear, nor are they necessarily current. To give some certainty the courts ought to avoid a regime which would require a plaintiff, who may not wish to name a sistership, to make a judgment as to whether a given vessel is a sistership, with penalties for an unlucky guess, on the one hand, for failing to name a sistership, and on the other hand, for naming a ship that is not a sistership. Such penalties could

L'avocat des défendeurs fait valoir qu'en l'espèce, 17
il ressort assez clairement de la consultation de la liste d'armateurs de la Lloyd's que Larsen & Toubro Ltd. était propriétaire de six navires. Néanmoins, les entrées dans le volume des armateurs ne sont pas toujours si claires ni d'ailleurs nécessairement à jour. Pour plus de certitude, les tribunaux devraient éviter tout régime dans lequel un demandeur, qui ne souhaite peut-être pas désigner un navire-jumeau, est tenu de décider si un navire donné est un navire-jumeau, au risque de subir des pénalités s'il se trompe, d'une part, pour avoir omis de désigner un navire-jumeau et, d'autre part, pour avoir désigné un

happen all too often if it became mandatory, in an *in rem* proceeding, to name every sistership.

navire qui n'est pas un navire-jumeau. Ces pénalités pourraient devenir trop courantes s'il devenait obligatoire, dans une procédure réelle, de désigner chaque navire-jumeau.

18 The plaintiff submitted, in passing, that to require every sistership to be named would be absurd and expensive, for example, in the case of a large shipowner with scores of vessels, or a state operated shipping concern which might have hundreds of vessels. This is a practical reason, and may well be a rationale for the permissive approach to naming sisterships.¹

La demanderesse a affirmé, en passant, que le fait d'exiger la désignation de chaque navire-jumeau serait absurde et onéreux, par exemple, dans le cas d'un armateur important qui possède un grand nombre de navires ou d'un groupe de navigation exploité par l'État qui détient des centaines de navires. Il s'agit là d'une raison pratique, voire d'une justification, pour l'approche facultative de la désignation de navires-jumeaux¹. 18

19 Counsel for the defendant shipowner suggests that it would not be necessary to initially name all sisterships: when one appeared on the horizon, headed in the general direction of our jurisdiction, a plaintiff could then apply to have that sistership added to the style of cause and to make the necessary amendments to the statement of claim. Sometimes a plaintiff will take the step of bringing on a motion to add a sistership in anticipation of the arrival of a vessel. However, to require it in all instances, again, for example, where the owner is large or even has a large fluctuating fleet, would result in chaos. To say that a plaintiff must add a sistership to an *in rem* action, from time to time, when such a vessel comes into the jurisdiction, might also be unrealistic if a time for suit limit has intervened; see *The Banco*, [1971] 1 Lloyd's Rep. 49 (C.A.), at page 53. I do not take the suggestion of requiring a plaintiff to add sisterships as they appear on the horizon as a practical approach.

L'avocat du défendeur propriétaire du navire affirme qu'il ne serait pas nécessaire de nommer tous les navires-jumeaux au départ: si un navire se présente à l'horizon et semble se diriger en gros vers notre ressort, le demandeur peut alors présenter une demande pour que le navire-jumeau soit ajouté à l'intitulé de la cause et apporter les modifications nécessaires à la déclaration. Parfois, un demandeur entreprendra de présenter une requête en vue d'ajouter un navire-jumeau en prévision de l'arrivée d'un navire. Toutefois, le fait de l'exiger dans toutes les instances, notamment lorsque l'armateur est important ou possède une nombreuse flotte qui fluctue, entraînerait un chaos. Déclarer qu'un demandeur doit ajouter un navire-jumeau à une action réelle, à l'occasion, lorsqu'un tel navire entre dans le ressort, pourrait également être irréaliste si un délai de poursuite a été fixé: voir l'affaire *The Banco*, [1971] 1 Lloyd's Rep. 49 (C.A.), à la page 53. Selon moi, la proposition d'exiger d'un demandeur qu'il ajoute des navires-jumeaux au fur et à mesure qu'ils se présentent à l'horizon ne me semble pas pratique. 19

20 In *The Banco*, *supra*, Lord Denning, M.R., noted that a plaintiff, having named the offending ship and various sisterships, need not arrest the first one within the jurisdiction, but might wait for the ship that the plaintiff thinks most suitable to arrest (at page 53 and see also Lord Justice Megaw, at page 57). This is *dicta*, however, it seems to me to have its basis in the permissive nature of proceedings against sisterships.

Dans l'affaire *The Banco*, précitée, lord Denning, M.R., a fait remarquer que le demandeur, après avoir désigné le navire contrevenant et plusieurs navires-jumeaux, n'a pas à saisir le premier qui arrive dans le ressort, mais qu'il peut attendre l'arrivée du navire qui, selon le demandeur, convient le mieux à la saisie (à la page 53 et voir aussi le lord juge Megaw, à la page 57). Il s'agit d'une remarque incidente, toutefois, il me semble qu'elle découle de 20

la nature facultative des procédures contre les navires-jumeaux.

- 21 Both counsel referred to *The Berny*, [1977] 2 Lloyd's Rep. 533 (Q.B. Adm. Ct.), a decision of Mr. Justice Brandon, which involved the right of a plaintiff to institute *in rem* proceedings against more than one ship in respect of the same cause of action and the renewal of the writ or writs. One action was against the wrongdoing vessel and the other against a number of sisterships. The latter had been renewed twice, *ex parte*, but had not been served.
- 21 Les deux avocats ont cité l'affaire *The Berny*, [1977] 2 Lloyd's Rep. 533 (Q.B. Adm. Ct.), une décision du juge Brandon, qui portait sur le droit d'un demandeur d'engager des procédures réelles contre plusieurs navires dans une même cause d'action, ainsi que sur le renouvellement du ou des brevets. Une action visait le navire fautif et l'autre un certain nombre de navires-jumeaux. Cette dernière avait été renouvelée, *ex parte*, à deux reprises, mais elle n'avait pas fait l'objet d'une signification.
- 22 The motion was, first, that the action against the wrongdoing vessel be stayed or dismissed, on the grounds that the Court's *in rem* jurisdiction had already been invoked by bringing the sistership action, and second, that the renewal of the sistership writ was wrongly allowed as several sisterships had been within the jurisdiction. In passing, I would note the great confusion in keeping track of eighteen named sisterships subject to name changes, deletion of sisterships gone to the shipbreakers, omission of ships from Lloyd's Register of Shipping and incomplete vessel position information reported on the part of Lloyd's Intelligence Services as good reason not to make the naming of all sisterships mandatory.
- 22 La requête avait pour objet, en premier lieu, la suspension ou le rejet de l'action contre le navire fautif au motif que la compétence de la Cour en matière réelle avait déjà été invoquée par l'introduction de l'action à l'encontre du navire-jumeau et, en deuxième lieu, que le renouvellement du brevet à l'encontre du navire-jumeau avait été accordé, à tort, puisque plusieurs navires-jumeaux s'étaient déjà rendus dans le ressort. J'aimerais profiter de l'occasion pour faire remarquer que la grande confusion éventuellement créée par la surveillance des allées et venues de dix-huit navires-jumeaux désignés qui sont susceptibles de changer de nom ou d'être radiés par les démolisseurs de navires ou omis du registre de navigation de la Lloyd's, ainsi que le caractère incomplet des renseignements sur la position des navires rapportés par les services de renseignements de la Lloyd's, constituent un bon motif de ne pas rendre obligatoire la désignation de tous les navires-jumeaux.
- 23 It is interesting to note that the renewal procedure in the Queen's Bench Division Admiralty Court for sistership writs is apparently that if a sistership has been within the jurisdiction and for some reason was not served, on any renewal of the writ that particular vessel is deleted.
- 23 Il est intéressant de noter qu'apparemment, dans le cadre de la procédure de renouvellement des brevets relatifs à des navires-jumeaux à la Chambre du Banc de la Reine de la Cour d'amirauté, si un navire-jumeau s'est rendu dans le ressort et n'a pas fait l'objet d'une signification pour une certaine raison, à l'occasion du renouvellement d'un brevet, ce navire particulier est supprimé.
- 24 Mr. Justice Brandon touches on the history of *in rem* proceedings before and after the 1956 enactment in Britain of the Brussels Convention of 1952
- 24 Le juge Brandon fait l'historique des procédures réelles avant et après l'adoption en 1956 par la Grande-Bretagne de la Convention de Bruxelles de

(see page 539 *et seq.*). At page 543 Mr. Justice Brandon comments on the English policy of allowing a plaintiff discretion to elect among sisterships:

It is no doubt desirable that a plaintiff, who has an option to proceed against any one of a number of ships owned by a defendant, should not be compelled to elect irrevocably between them when he issues his writ, but should instead be able to defer such final election until he knows that a suitable ship is about to come, or has come, within the jurisdiction.

The reference to “a suitable ship” is important for just as a plaintiff ought not to be able to arrest a whole fleet, to the detriment of the defendant who would then be forced to put up security far beyond the value of either the wrongdoing vessel or the most valuable vessel in a fleet, a plaintiff ought not to be forced to arrest the first sistership coming into the jurisdiction, if that sistership is of minimal value compared to the wrongdoing ship.

25 At page 546 of *The Berny* Mr. Justice Brandon sets out the test for renewal of a writ in terms “of the ships proceeded against in respect of the same claim” having been present within the jurisdiction during the currency of the writ. Counsel for the plaintiff, in *The Berny*, in order to explain why various vessels had been missed when they came within the jurisdiction, pointed out that it was time consuming and costly to keep track of nineteen ships. Mr. Justice Brandon answered, at page 547:

I do not accept these contentions. I think that it is, in general, the duty of solicitors, who have issued a writ on behalf of plaintiffs, to take all reasonable steps to ensure that it is served during its initial currency. If the plaintiffs choose to proceed against a large number of ships concurrently (there is nothing which requires or compels them to do so), they must accept the disadvantages, as well as the advantages, of doing so. [Emphasis added.]

Clearly, in England, it is for the plaintiff to choose which, if any, sisterships are to be pursued.

1952 (voir la page 539 et suivantes). À la page 543, le juge Brandon fait un commentaire sur la politique anglaise qui consiste à laisser au demandeur le pouvoir discrétionnaire de choisir parmi les navires-jumeaux:

[TRADUCTION] Il est sans doute souhaitable qu'un demandeur qui a la possibilité de poursuivre un des nombreux navires d'un défendeur ne soit pas contraint d'en choisir un de façon irrévocable lorsqu'il délivre son bref, mais devrait plutôt être en mesure de reporter le choix final jusqu'à ce qu'il apprenne qu'un navire adéquat est sur le point de se rendre dans le ressort ou qu'il s'y est rendu.

Le renvoi à un «navire adéquat» est important car, tout comme le demandeur ne devrait pas être en mesure de saisir toute une flotte au détriment du défendeur, lequel serait alors contraint de donner un cautionnement bien supérieur à la valeur du navire fautif ou du navire le plus précieux d'une flotte, il ne devrait pas être obligé de saisir le premier navire-jumeau qui entre dans le ressort, si ce navire-jumeau est d'une valeur minimale par rapport au navire fautif.

25 À la page 546 de l'affaire *The Berny*, le juge Brandon énonce le critère pour le renouvellement d'un bref en termes de [TRADUCTION] «navires à l'égard desquels des procédures sont engagées en ce qui concerne la même demande» ayant été présents dans le ressort pendant la période de validité du bref. L'avocat du demandeur dans l'affaire *The Berny*, afin d'expliquer la raison pour laquelle de nombreux navires avaient été manqués à leur arrivée dans le ressort, a fait valoir que la surveillance de dix-neuf navires prenait beaucoup de temps et était coûteuse. Le juge Brandon a répondu comme suit, à la page 547:

[TRADUCTION] Je n'accepte pas ces prétentions. Je pense qu'en règle générale il incombe aux avocats qui ont délivré un bref pour le compte des demandeurs de prendre toutes les mesures raisonnables pour assurer qu'il fait l'objet d'une signification pendant sa période de validité initiale. Si les demandeurs choisissent de poursuivre un grand nombre de navires en même temps (rien n'exige qu'ils le fassent ni ne les oblige à le faire), ils doivent en accepter les inconvénients ainsi que les avantages. [Non souligné dans l'original.]

Il ressort clairement qu'en Angleterre, c'est au demandeur de décider quels navires-jumeaux, le cas échéant, seront poursuivis.

26 The Court in *The Berny* did not decide whether the presence of one of a number of named sisterships, in the jurisdiction, meant that the writ could not be renewed as against that particular ship, or, alternatively, whether the writ could not be renewed at all. The Court merely accepted that the former was the established practice at the Admiralty Registry. However, *The Berny* is clearly authority for the proposition that if there are sisterships the plaintiff has the discretion whether or not to proceed against any or all of them.

27 The defendant shipowner, I think in answer to *The Berny*, submits that the plaintiff ought to have joined the *LT Pragati* when she came into the jurisdiction and, in the absence of that step, ought to be required to show a sufficient reason why it did not find and proceed against that sistership. Absent of a reasonable explanation, so goes the submission, the conclusion could only be lack of diligence on the part of the plaintiff. However, this tack returns us to the proposition that, outside of the requirements set out in the *Federal Court Rules*, a plaintiff cannot be forced to name as a party someone it does not wish to sue. Further, this approach is contrary to the permissive aspect of subsection 43(8) that the jurisdiction of the Court, may be exercised *in rem* against a sistership.

28 Counsel for the shipowner also submits that the plaintiff had a duty to advise the Court, on the application for the extension of time within which to serve the statement of claim, of the presence of a sistership in the jurisdiction during the initial currency of the statement of claim. That would be so in the case of a sistership named in an action, for as the Court of Appeal pointed out in the *Armada Lines* case *supra*, a party applying for a warrant to arrest a vessel must make full and frank disclosure of material matters within his or her knowledge. However, given that there is no obligation to name or proceed against a sistership, advice of the presence of a sistership not named in the action is

26 Dans l'affaire *The Berny*, la Cour n'a pas statué que la présence dans le ressort d'un ou plusieurs des navires-jumeaux désignés signifiait que le bref ne pouvait être renouvelé à l'encontre de ce navire particulier ou que le bref ne pouvait pas du tout être renouvelé. La Cour a simplement accepté qu'il s'agissait de la pratique établie au greffe de la Cour d'amirauté. Toutefois, l'affaire *The Berny* constitue clairement une décision jurisprudentielle en faveur de la proposition que s'il existe des navires-jumeaux, le demandeur a le pouvoir discrétionnaire de poursuivre ou non un de ces navires ou tous ceux-ci.

27 Le défendeur propriétaire du navire affirme, je pense en réponse à l'affaire *The Berny*, que la demanderesse aurait dû constituer partie le *LT Pragati* lorsqu'il est entré dans le ressort, et qu'en l'absence de cette démarche, elle devrait être tenue de démontrer une raison suffisante pour laquelle elle n'a pas trouvé ce navire-jumeau et ne l'a pas poursuivi. À défaut d'une explication raisonnable, d'après la soumission, la seule conclusion possible serait le manque de diligence de la part de la demanderesse. Toutefois, cette tactique nous ramène à la proposition selon laquelle, en dehors des exigences énoncées dans les *Règles de la Cour fédérale*, un demandeur ne peut être contraint de citer comme partie quelqu'un qu'il ne souhaite pas poursuivre. De plus, cette approche est contraire à la nature facultative du paragraphe 43(8) selon lequel la compétence de la Cour peut être exercée en matière réelle contre un navire-jumeau.

28 L'avocat pour le propriétaire du navire affirme aussi que la demanderesse était tenue d'aviser la Cour, dans la demande de prolongation du délai de signification de la déclaration, de la présence d'un navire-jumeau dans le ressort pendant la période de validité initiale de la déclaration. Il en serait ainsi dans le cas d'un navire-jumeau désigné dans une action puisque, comme la Cour d'appel l'a signalé dans l'arrêt *Armada Lines*, précité, une partie qui demande un mandat de saisie d'un navire doit révéler, de manière complète et sincère, tous les faits importants dont elle a connaissance. Toutefois, vu qu'il n'existe aucune obligation de désigner un navire-jumeau ou de le poursuivre, l'avis concernant la

irrelevant.

CONCLUSION

29 In conclusion, I am against any forced broad interpretation of the *Federal Court Act* and Rules which would require a plaintiff to name all possible sisterships, or which would require a plaintiff to watch for vessels which might or might not be sisterships and bring on motions to add them as they appear over the horizon. Such related vessels are not essential to actions, in the sense that they are not necessary to adjudicate claims. To give the plaintiff the option to seek security through sistership proceedings is one thing, but to mandate that an *in rem* proceeding must be against all vessels in the same ownership, with all of the attendant confusion and pitfalls it would bring, including the inevitable wrongful arrest claims by innocent shipowners, is quite another. The submission of the defendant shipowner, that the plaintiff need not pursue all possible sisterships, but only those which are certainly sisterships, a narrow approach, would be confusing and unworkable.

30 I prefer an approach based on Mr. Justice Brandon's comment in *The Berny*, *supra* that there are advantages and disadvantages in proceeding against a number of sisterships concurrently, but there is nothing which requires or compels a plaintiff to do so. The motion is therefore dismissed, with costs in the cause.

¹ A quick examination of the 1994-95 Lloyd's List of Shipowners shows, in addition to numerous substantial fleets of 25 or more vessels, in excess of three dozen shipowners with fleets of 100 or more vessels, the largest of which is China Ocean Shipping Co. which, if the various Cosco entities are assumed to be the same entity, is in excess of 500 vessels.

présence d'un navire-jumeau qui n'est pas désigné dans l'action n'est pas pertinent.

CONCLUSION

29 En guise de conclusion, je m'oppose à toute imposition d'une interprétation large de la *Loi sur la Cour fédérale* et des *Règles de la Cour fédérale* qui exigerait que le demandeur désigne tous les navires-jumeaux éventuels, ou qu'il surveille des navires qui pourraient être ou non des navires-jumeaux et présente des requêtes pour les ajouter au fur et à mesure qu'ils se pointent à l'horizon. Ces navires connexes ne sont pas essentiels aux actions, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas indispensables au règlement des demandes. C'est une chose de permettre au demandeur d'obtenir un cautionnement par des procédures à l'encontre de navires-jumeaux, mais c'en est une toute autre d'ordonner qu'une procédure réelle vise tous les navires qui appartiennent au même propriétaire, avec toute la confusion et les complications qui en découlent, notamment les demandes inévitables de saisie illicite par des propriétaires de bonne foi. L'argumentation du défendeur propriétaire du navire voulant que la demanderesse ne doive pas poursuivre tous les navires-jumeaux possibles, mais seulement ceux qui sont sans aucun doute des navires-jumeaux, ce qui serait une approche étroite, prêterait à confusion et serait irréalisable.

30 Je préfère une approche fondée sur le commentaire du juge Brandon dans l'affaire *The Berny*, précitée, selon lequel il existe des avantages et des inconvénients à poursuivre un certain nombre de navires-jumeaux en même temps, mais rien n'exige que le demandeur le fasse ni l'oblige à le faire. Par conséquent, la requête est rejetée et les dépens suivront l'issue de la cause.

¹ Un rapide survol de la liste d'armateurs de la Lloyd's pour 1994-95 montre, outre les nombreuses flottes de vingt-cinq navires ou plus, plus de trois douzaines d'armateurs avec des flottes de cent navires ou plus, le plus important étant la China Ocean Shipping Co. qui, si les différentes entités Cosco sont présumées faire partie de la même entité, compte plus de cinq cents navires.