

LE JUGE MARCEAU

CORAM:

LE JUGE DESJARDINS  
LE JUGE SUPPLÉANT CHEVALIER

A-807-96  
(T-1379-96)

ENTRE:

**FEDNAV INTERNATIONAL LTD.**

Appelante  
(défenderesse)

- et -

**SIDMAR N.V.,  
LAMINOIR DE DUDELANGE S.A. a/s TRANSAF N.V.,  
TRADEARBED INC.,  
ET TOUTES LES AUTRES PERSONNES AYANT UN INTÉRÊT  
DANS LES MARCHANDISES CHARGÉES À BORD  
DU N.M. "FEDERAL MACKENZIE"**

Intimées  
(demandereses)

- et -

**FEDNAV LIMITED,  
PROMINENT RICH LTD. a/s UNIVAN SHIP MANAGEMENT LTD.,  
LES PROPRIÉTAIRES ET AFFRÉTEURS  
DU NAVIRE "FEDERAL MACKENZIE",  
LE NAVIRE "FEDERAL MACKENZIE"**

Tierces parties

---

A-808-96  
(T-1378-96)

ENTRE:

**FEDNAV INTERNATIONAL LTD.**

Appelante  
(défenderesse)

- et -

**SIDMAR N.V.,  
-et-  
TRADEARBED INC.,  
-et-  
TOUTES LES AUTRES PERSONNES AYANT UN INTÉRÊT  
DANS LES MARCHANDISES CHARGÉES À BORD  
DU N.M. "FEDERAL MACKENZIE"**

Intimées

- 2 -

(demandereses)

- et -

**FEDNAV LIMITED,**  
-et-  
**PROMINENT RICH LTD. a/s UNIVAN SHIP MANAGEMENT LTD.,**  
-et-  
**LES PROPRIÉTAIRES ET AFFRÉTEURS**  
**DU NAVIRE "FEDERAL MACKENZIE",**  
-et-  
**LE NAVIRE "FEDERAL MACKENZIE"**

Tierces parties

---

A-809-96  
(T-1260-96)

ENTRE:

**FEDNAV INTERNATIONAL LTD.**

Appelante  
(défenderesse)

- et -

**SIDMAR N.V.,**  
-et-  
**TRADEARBED INC.,**  
-et-  
**TOUTES LES AUTRES PERSONNES AYANT UN INTÉRÊT**  
**DANS LES MARCHANDISES CHARGÉES À BORD**  
**DU NAVIRE "HOLCK-LARSEN"**

Intimées  
(demandereses)

- et -

**FEDNAV LIMITED,**  
-et-  
**LARSEN & TOUBRO LTD.,**  
-et-  
**LES PROPRIÉTAIRES ET AFFRÉTEURS**  
**DU NAVIRE "HOLCK-LARSEN",**  
-et-  
**LE NAVIRE "HOLCK-LARSEN"**

Tierces parties

Audience tenue à Montréal, Québec, le mardi 28 janvier 1997.

Jugement rendu à Ottawa, Ontario, le mardi 25 février 1997.

**MOTIFS DU JUGEMENT PAR:**

**LE JUGE MARCEAU**

**Y ONT SOUSCRIT:**

**LE JUGE DESJARDINS  
LE JUGE SUPPLÉANT CHEVALIER**

CORAM : LE JUGE MARCEAU  
LE JUGE DESJARDINS  
LE JUGE SUPPLÉANT CHEVALIER

A-807-96  
(T-1379-96)

Entre :

**FEDNAV INTERNATIONAL LTD.,**

appelante  
(défenderesse),

- et -

**SIDMAR N.V.,  
LAMINOIR DE DUDELANGE S.A. a/s TRANSAF N.V.,  
TRADEARBED INC,  
ET TOUTES LES AUTRES PERSONNES AYANT UN INTÉRÊT DANS LES  
MARCHANDISES CHARGÉES À BORD DU N.M. «FEDERAL MACKENZIE»,**

intimées  
(danderesses),

- et -

**FEDNAV LIMITED,  
PROMINENT RICH LTD. a/s UNIVAN SHIP MANAGEMENT LTD.,  
LES PROPRIÉTAIRES ET AFFRÉTEURS DU NAVIRE  
«FEDERAL MACKENZIE»,  
LE NAVIRE «FEDERAL MACKENZIE»,**

tierces parties.

A-808-96  
(T-1378-96)

Entre :

**FEDNAV INTERNATIONAL LTD.,**

appelante  
(défenderesse),

- et -

SIDMAR N.V.,  
-et-  
TRADEARBED INC.,  
-et-  
TOUTES LES AUTRES PERSONNES AYANT UN INTÉRÊT DANS LES  
MARCHANDISES CHARGÉES À BORD DU N.M. «FEDERAL MACKENZIE»,

intimées  
(demandereses),

- et -

FEDNAV LIMITED,  
-et-  
PROMINENT RICH LTD. a/s UNIVAN SHIP MANAGEMENT LTD.,  
-et-  
LES PROPRIÉTAIRES ET AFFRÉTEURS DU NAVIRE  
«FEDERAL MACKENZIE»,  
-et-  
LE NAVIRE «FEDERAL MACKENZIE»,

tierces parties.

A-809-96  
(T-1260-96)

Entre :

FEDNAV INTERNATIONAL LTD.,

appelante  
(défenderesse),

- et -

SIDMAR N.V.,  
-et-  
TRADEARBED INC.,  
-et-  
TOUTES LES AUTRES PERSONNES AYANT UN INTÉRÊT DANS LES  
MARCHANDISES CHARGÉES À BORD DU N.M. «HOLCK-LARSEN»,

intimées  
(demandereses),

- et -

FEDNAV LIMITED,  
-et-  
LARSEN & TOUBRO LTD.,  
-et-  
LES PROPRIÉTAIRES ET AFFRÉTEURS DU NAVIRE  
«HOLCK-LARSEN»,  
-et-  
LE NAVIRE «HOLCK-LARSEN»,

tierces parties.

**MOTIFS DU JUGEMENT**

**LE JUGE MARCEAU**

Le présent appel porte sur une décision d'un juge des requêtes de la Section de première instance qui a réglé les demandes, présentées en vertu de la Règle 432.1(1), en vue d'obtenir des jugements sommaires<sup>1</sup> dans trois actions reliées intentées par des chargeurs à l'encontre d'un transporteur par suite de pertes ou de dommages causés à des marchandises transportées par mer. Un grave problème s'est posé quant à savoir si c'est la présente Cour et non les tribunaux américains qui est le tribunal approprié pour connaître de ces réclamations de fret, et les parties ont conclu qu'il était dans leur intérêt commun de faire trancher cette question immédiatement. Les demandresses réclament des déclarations attestant que leurs actions ont été correctement intentées devant la Cour fédérale du Canada, dans les délais impartis, et le transporteur demande simultanément des jugements rejetant les actions au motif que, telles qu'elles ont été intentées devant la Cour fédérale du Canada, elles sont prescrites. Le juge des requêtes, dans une ordonnance s'appliquant aux trois actions, a accueilli les requêtes des chargeurs et rejeté celles du transporteur. Le transporteur s'est pourvu en appel.

\* \* \*

Une fois que les faits auront été analysés et remis dans leur contexte juridique, la question deviendra claire et les arguments des parties s'y rapportant pourront facilement être compris.

Les faits sont essentiellement les mêmes dans les trois actions. Dans chaque cas, le transporteur a accepté par contrat de transporter des bobines d'acier laminé à froid d'Antwerp, en Belgique, à Détroit ou Chicago, aux États-Unis. Les bobines ont été stockées sur le pont et au moment de leur enlèvement au port de déchargement, on a constaté qu'elles avaient subi des dommages à divers degrés. Dans chaque cas, plusieurs connaissements avaient été établis, mais toujours sur la même formule toute faite. Cette formule comportait une clause stipulant que toute action découlant du transport de marchandises en vertu des connaissements devait être intentée devant les tribunaux du Canada dans l'année suivant la livraison des marchandises au port de déchargement :

[TRADUCTION]

4. **Juridiction compétente**

Toute action intentée par le commerçant concernant les marchandises transportées en vertu du présent connaissement doit être introduite devant les tribunaux du Canada dans l'année qui suit la livraison des marchandises au port de déchargement ou la date à laquelle les marchandises auraient dû être livrées à ce port de déchargement.

(non souligné dans l'original)

Dans chaque cas, les chargeurs ont demandé par écrit une prorogation de délai pour intenter l'action par l'entremise de leur directeur des réclamations. Dans chaque cas, l'agent autorisé du transporteur a accepté par lettre la prorogation de délai demandé. Mais, dans les lettres en question, les prorogations étaient assujetties à des conditions, notamment à la condition que les actions soient intentées aux États-Unis et non au Canada. Les trois lettres sont identiques, à l'exception des dates, des noms des navires et des villes. Elles sont rédigées dans les termes suivants :

[TRADUCTION]

Par suite de votre demande du [16 février 1996], nous acceptons par les présentes de proroger le délai à l'intérieur duquel vous pourrez intenter votre poursuite, conformément aux clauses du connaissement mentionné en rubrique, jusqu'au [4 juin 1996] inclusivement, aux conditions suivantes :

1. Il est entendu que le montant de toute poursuite éventuelle ne dépassera pas la somme indiquée en rubrique, correspondant à la somme que vous avez réclamée, et il est de plus entendu que tout jugement qui excéderait cette somme sera nul de nullité absolue.

---

1

Cette règle est rédigée dans les termes suivants :

**432.1 (1)** Le demandeur peut, après le dépôt par le défendeur de sa défense ou avant ce dépôt si la Cour le lui permet, et à tout moment avant que l'heure et la date de l'instruction soient fixées, présenter au juge une requête, appuyée d'un affidavit ou d'un autre élément de preuve, en vue d'obtenir un jugement sommaire sur tout ou partie de la réclamation contenue dans la déclaration comportant allégués.

(2) Le défendeur peut, après avoir déposé et signifié une défense, et à tout moment avant que l'heure et la date de l'instruction soient fixées, présenter au juge une requête appuyée d'un affidavit ou d'un autre élément de preuve, en vue d'obtenir un jugement sommaire rejetant tout ou partie de la réclamation contenue dans la déclaration comportant allégués.

2. La présente prorogation ne peut avoir pour effet d'améliorer votre position ni de créer des droits en vertu du connaissement, ou d'accroître ceux qui y sont prévus.
3. La présente lettre et la prorogation de délai sont accordées sous réserve de tout moyen de défense, droit, exonération et restriction, qu'ils soient de nature légale, conventionnelle ou autre.
4. Les actions, si elles sont intentées, doivent être déposées à Détroit.

(non souligné dans l'original)

La preuve des parties révèle que les chargeurs souhaitaient obtenir une prorogation de délai parce que les réclamations n'avaient pas encore été payées par leurs assureurs et que ces derniers exigeaient que les chargeurs protègent le délai à l'intérieur duquel les poursuites pouvaient être intentées jusqu'à ce que le paiement soit fait en vertu des polices d'assurance sur facultés. La preuve produite par le transporteur révèle qu'il cherchait à ce que les poursuites soient intentées au port de déchargement parce que c'est là que le gros de la preuve se trouvera vraisemblablement et que des réclamations pourront être faites contre les parties responsables de la manutention et du transport des marchandises entre le déchargement et le transfert aux réceptionnaires.

Dans chaque cas, les actions au Canada ont été intentées plus d'un an après que les marchandises eurent été délivrées au port de déchargement, mais chacune dans le délai précisé dans la lettre de prorogation de délai accordée par Fednav.

Voici maintenant le contexte juridique. Il est admis entre les parties que les règles de La Haye-Visby, qui étaient en vigueur en Belgique, pays du port d'embarquement, s'appliquent aux chargements malgré la clause prépondérante figurant dans les connaissements et ayant pour but de donner application à la Carriage of Goods by Sea Act américaine (U.S. COGSA) ou aux règles non modifiées de La Haye. Il en est ainsi parce que, lorsque les conditions préalables à l'application des règles de La Haye-Visby sont réunies, les tribunaux canadiens doivent les appliquer même si les parties ont essayé, par contrat, d'assujettir leur entente au droit d'un État qui ne les reconnaît pas. Les dispositions pertinentes de la Loi sur le transport des marchandises par eau du Canada (la LTME), L.C. 1993, ch. 21, et celles des règles de La Haye-Visby (les «règles») dont il est question aux présentes sont reproduites ci-dessous pour plus de commodité :

#### Loi canadienne sur le transport des marchandises par eau

7. (1) Les règles de La Haye-Visby ont force de loi au Canada.

(2) Sont assujettis à ces règles les contrats conclus entre l'entrée en vigueur de la présente partie et celle de la partie II, qu'il s'agisse de ceux régis par l'article X de ces règles ou, sous réserve du paragraphe (4), de ceux de transport de marchandises par navire entre deux lieux situés au Canada, directement ou par un lieu situé à l'extérieur du Canada.

(3) Pour l'application de la présente partie, le terme «État contractant» utilisé à l'article X de ces règles vise, outre le Canada, tout État qui, n'étant pas lui-même un État contractant, donne force de loi aux règles figurant dans la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, modifiée par le protocole de Bruxelles du 23 février 1968 et modifiée ou non par le protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979.

#### Règles de La Haye-Visby

##### Article III Responsabilités et obligations

[...]

6. À moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant l'enlèvement des marchandises et leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, ou lors de cet enlèvement et de cette remise, ou, si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, dans un délai de trois jours, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 6bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

6.bis Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation. [...]

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictés dans le présent article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrivent les présentes règles sera nul, non avenu et sans effet.

Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

[...]

#### Article V Abandon des droits et exonérations; accroissement des responsabilités et exonérations

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tel que les uns et les autres sont prévus par les présentes règles, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition des présentes règles ne s'applique aux chartes-parties, mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes des présentes règles. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

[...]

#### Article X Application

Les dispositions des présentes règles s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents, quand :

- a) le connaissement est émis dans un État contractant, ou
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant,

ou

c) le connaissement prévoit que les dispositions des présentes règles ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Trois éléments de ces dispositions méritent une attention spéciale. Les règles sont rédigées de façon à ne pouvoir être modifiées par contrat si la modification a pour effet direct ou indirect d'atténuer la responsabilité, ce qui est la raison pour laquelle la clause Paramount dans les connaissements en l'espèce ne peut avoir aucun effet, comme je viens de le mentionner, puisque la limite de responsabilité en vertu de la U.S. COGSA est considérablement inférieure à celle qui est imposée par les règles de La Haye-Visby. Les règles donnent expressément aux parties à un contrat le pouvoir de proroger le délai pour intenter des poursuites - ce qui, comme je l'ai déjà expliqué, a été fait en l'espèce. Les règles indiquent qu'un transporteur peut accepter de renoncer à tout ou partie de ses droits et exonérations dans un connaissement, mais aucune disposition de ce genre n'est prévue pour le chargeur.

\* \* \*

Après avoir examiné les faits pertinents et en gardant à l'esprit le contexte législatif, on voit facilement quels seront les arguments respectifs des parties. En fait, les demanderesse prétendent que les conditions concernant le changement de tribunal dans les ententes sur la prorogation de délai sont nulles du fait de l'application des règles de La Haye-Visby. Subsidièrement, elles ajoutent que même si ces clauses n'étaient pas nulles, le transporteur, compte tenu des circonstances dans lesquelles elles ont été imposées, serait empêché de s'appuyer sur elles. Pour sa part, le transporteur conteste le fait que les ententes sur la prorogation de délai sont visées par les règles de La Haye-Visby et fait valoir qu'il n'y a aucune raison qui l'empêche de s'appuyer sur elles.

Deux remarques préliminaires s'imposent ici. Il ne fait aucun doute que les ententes sur la prorogation de délai sont en elles-mêmes valides même si, de toute évidence, le représentant des chargeurs n'a pas pleinement compris l'effet de certaines des conditions dont elles étaient assorties. Aucune des parties n'a d'intérêt ni en fait de fondement à faire valoir pour annuler ces ententes, puisqu'elles les ont toutes deux conclues en en connaissant parfaitement la teneur et les conditions, sinon toutes les conséquences. En outre, et ce point est encore plus pertinent, personne ne laisse entendre que c'est l'opposabilité de la clause sur le changement de tribunal qui a amené le transporteur à accepter de proroger le délai. Autrement dit, il n'y a pas de preuve qui indique que le transporteur n'aurait pas accepté les prorogations de délai n'eût été cette condition de changement de tribunal. Des prorogations de délai ont été et sont régulièrement accordées par le transporteur dans le cours normal de ses affaires et le dossier indique que, depuis que ces deux parties font affaire ensemble, il n'y a guère de demandes de prorogation, sinon aucune, qui ont été refusées. Les lettres elles-mêmes laissent entendre que le transporteur avait à l'esprit d'autres considérations plus importantes que le changement de tribunal - notamment les trois conditions énumérées avant la clause de changement de juridiction. Par conséquent, on ne peut prétendre que la clause était si fondamentale à l'entente que la totalité de celle-ci devrait être annulée si cette partie doit être invalidée. J'en viens maintenant au fond des arguments des parties.



Les avocats des parties reconnaissent maintenant que les règles de La Haye-Visby s'appliqueraient et les obligeraient tout simplement à ignorer la condition sur le changement de juridiction si les ententes de prorogation de délai doivent être réputées faire partie du contrat de transport. L'avocat du transporteur avait initialement envisagé de faire valoir que les règles régissaient strictement les connaissements (article X), mais il a été disposé à admettre que la LTME traite du contrat, ce qui est peut-être plus large que le connaissement. Toutefois, il affirme que la portée du contrat de transport des marchandises par mer doit nécessairement être restreinte à des ententes portant sur le transport lui-même, ce qui signifie qu'il couvre les ententes conclues avant l'expédition des marchandises. Une nouvelle entente entre les parties une fois les marchandises arrivées au port de destination ne peut modifier les conditions de transport, et ne concernera évidemment que la cause d'action qui peut avoir pris naissance, c'est-à-dire une situation juridique tout à fait nouvelle. L'avocat cite à l'appui de ses arguments certaines décisions américaines qui, effectivement, semblent avoir considéré que les ententes de prorogation de délai pour intenter des poursuites sont distinctes des contrats de transport par mer auxquels elles sont rattachées, ajoutant que, en fait, aucune raison de principe ne justifie que l'on cherche à étendre la protection des règles aux ententes conclues à ce moment puisque, une fois que la cause d'action a pris naissance, on ne peut plus prétendre que le chargeur est à la merci du transporteur.

Cette position ne me semble pas fondée. À mon avis, le droit d'action pour les dommages causés aux marchandises qu'un chargeur peut avoir à l'encontre d'un transporteur est incorporé au contrat de transport lui-même, et l'exercice éventuel de ce droit est un effet direct du contrat - son objet étant l'exécution, par voie d'indemnisation équivalente des chargeurs, des obligations contractuelles assumées par le transporteur. Dans un sens, c'est la continuation du contrat. Par ailleurs, le délai d'un an fixé pour l'introduction des poursuites est imposé par les Règles (article III, règle 6). Cet article lie les parties et, s'il peut être contourné, ce n'est que parce que la même disposition qui fixe le délai autorise les parties à le proroger. Il me semble que cette prorogation de délai est par conséquent incorporée aux règles applicables au contrat à titre de modification et, donc, devient rétroactivement une partie du contrat lui-même. Les dispositions de la U.S. COGSA établissant le délai d'introduction des poursuites ne contiennent pas de disposition semblable et, pour ce seul motif je pense que les décisions américaines sur lesquelles s'est appuyé l'avocat peuvent être ignorées.

Ma conclusion est donc la même que celle du juge de première instance : les conditions concernant le choix de la juridiction dans les ententes de prorogation de délai sont nulles et doivent être totalement ignorées sans porter atteinte à la validité du reste du document. Les dispositions des connaissements établissant que les tribunaux du Canada sont la juridiction compétente continuent de s'appliquer, mais le délai d'un an a été valablement prorogé.

Je suis d'avis de rejeter l'appel.

---

J.C.A.

Traduction certifiée conforme

---

L. Parenteau

EN LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE

		A-807-96 (T-1379-96)
ENTRE:	<b>FEDNAV INTERNATIONAL LTD.</b>	Appelante (défenderesse)
	- et -	
	<b>SIDMAR N.V., LAMINOIR DE DUDELANGE S.A. a/s TRANSAF N.V., TRADEARBED INC., ET TOUTES LES AUTRES PERSONNES AYANT UN INTÉRÊT DANS LES MARCHANDISES CHARGÉES À BORD DU N.M. "FEDERAL MACKENZIE"</b>	Intimées (demandereses)
	- et -	
	<b>FEDNAV LIMITED, PROMINENT RICH LTD, a/s UNIVAN SHIP MANAGEMENT LTD., LES PROPRIÉTAIRES ET AFFRÉTEURS DU NAVIRE "FEDERAL MACKENZIE", LE NAVIRE "FEDERAL MACKENZIE"</b>	Tierces parties
	_____	
		A-808-96 (T-1378-96)
ENTRE:	<b>FEDNAV INTERNATIONAL LTD.</b>	Appelante (défenderesse)
	- et -	
	<b>SIDMAR N.V., -et- TRADEARBED INC., -et- TOUTES LES AUTRES PERSONNES AYANT UN INTÉRÊT DANS LES MARCHANDISES CHARGÉES À BORD DU N.M. "FEDERAL MACKENZIE"</b>	Intimées (demandereses)
	- et -	
	<b>FEDNAV LIMITED, -et- PROMINENT RICH LTD, a/s UNIVAN SHIP MANAGEMENT LTD., -et- LES PROPRIÉTAIRES ET AFFRÉTEURS DU NAVIRE "FEDERAL MACKENZIE", -et- LE NAVIRE "FEDERAL MACKENZIE"</b>	Tierces parties
	_____	
		A-809-96 (T-1260-96)
ENTRE:	<b>FEDNAV INTERNATIONAL LTD.</b>	Appelante (défenderesse)
	- et -	
	<b>SIDMAR N.V., -et- TRADEARBED INC., -et- TOUTES LES AUTRES PERSONNES AYANT UN INTÉRÊT DANS LES MARCHANDISES CHARGÉES À BORD DU NAVIRE "HOLCK-LARSEN"</b>	Intimées (demandereses)
	- et -	
	<b>FEDNAV LIMITED, -et- LARSEN &amp; TOUBRO LTD., -et- LES PROPRIÉTAIRES ET AFFRÉTEURS DU NAVIRE "HOLCK-LARSEN", -et- LE NAVIRE "HOLCK-LARSEN"</b>	Tierces parties

---

MOTIFS DU JUGEMENT

---