

A-583-00
2001 FCA 391

A-583-00
2001 CAF 391

Imperial Oil Limited (*Appellant*) (*Plaintiff in the Trial Division*)

Imperial Oil Limited (*appelante*) (*demanderesse devant la Section de première instance*)

v.

c.

Petromar Inc. and Petromar Marketing Inc. (*Respondents*) (*Defendants in the Trial Division*)

Petromar Inc. et Petromar Marketing Inc. (*intimées*) (*défenderesses devant la Section de première instance*)

INDEXED AS: IMPERIAL OIL LTD. v. PETROMAR INC. (C.A.)

RÉPERTORIÉ : IMPERIAL OIL LTD. c. PETROMAR INC. (C.A.)

Court of Appeal, Stone, Décary and Rothstein JJ.A.—
Ottawa, November 14 and December 14, 2001.

Cour d'appel, juges Stone, Décary et Rothstein, J.C.A.—
Ottawa, 14 novembre et 14 décembre 2001.

Maritime Law — Liens and Mortgages — Supply of marine lubricants in Canada to Canadian registered ships not giving rise to maritime lien under American maritime law, but merely to statutory right in rem under Canadian maritime law — Nature of maritime lien — Closest and most substantial connection test applied — Considering all connecting factors, Canadian law applicable, no maritime lien herein.

Droit maritime — Privilèges et hypothèques — La fourniture de lubrifiants maritimes au Canada à des navires immatriculés au Canada ne donne pas lieu à un privilège maritime en vertu du droit maritime des États-Unis, mais simplement à un droit réel d'origine législative en vertu du droit maritime canadien — Nature du privilège maritime — Application du critère du lien le plus étroit et le plus important — Compte tenu de l'ensemble des facteurs de rattachement, la loi applicable est celle du Canada et aucun privilège maritime n'existe en l'espèce.

Conflict of Laws — Supply of marine lubricants in Canada to Canadian registered ships not giving rise to maritime lien under American maritime law, but merely to statutory right in rem under Canadian maritime law — Nature of maritime lien — No Canadian case law in which proper law of maritime lien determined — Castel's Canadian Conflict of Laws referred to — Closest and most substantial connection test applied — USSC decisions entitled to greatest respect — Fraser Shipyard v. Expedient Maritime Co. not determinative of choice of law issue — Need to accommodate legitimate state interests to be kept in mind in weighing and assessing various connecting factors — Considering all connecting factors, Canadian law applicable, no maritime lien herein.

Conflit de lois — La fourniture de lubrifiants maritimes au Canada à des navires immatriculés au Canada ne donne pas lieu à un privilège maritime en vertu du droit maritime des États-Unis, mais simplement à un droit réel d'origine législative en vertu du droit maritime canadien — Nature du privilège maritime — Il n'existe aucune décision canadienne dans laquelle les règles de droit régissant le privilège maritime ont été énoncées — Renvoi à l'ouvrage de Castel intitulé Canadian Conflicts of Laws — Application du critère du lien le plus étroit et le plus important — Les décisions de la Cour suprême des États-Unis méritent le plus grand respect — La question du choix de la loi n'a pas été réglée dans l'arrêt Fraser Shipyard c. Expedient Maritime Co. — Il faut tenir compte de la nécessité d'accommoder les intérêts légitimes des États au moment de soupeser et d'évaluer les différents facteurs de rattachement — Compte tenu de l'ensemble des facteurs de rattachement, la loi applicable est celle du Canada et aucun privilège maritime n'existe en l'espèce.

The issue was whether, having regard to Canadian conflict of laws rules, the supply of marine lubricants in Canada to two Canadian-registered vessels pursuant to an arrangement made by their manager with corporations in the United States, gave rise to a maritime lien under the maritime law of the United States or, instead, to a statutory right *in rem* against the vessels under Canadian maritime law. As a maritime lienholder under the American law, the supplier is entitled to rank above non-maritime lienholders and others including mortgagees. In Canada, by contrast, the supplier of a vessel ranks well down

La question à trancher est de savoir si, compte tenu des règles canadiennes portant sur les conflits de lois, la fourniture de lubrifiants maritimes au Canada à deux navires immatriculés au Canada conformément à un accord que le gestionnaire de ceux-ci a conclu avec des sociétés américaines a donné lieu à un privilège maritime en vertu du droit maritime des États-Unis ou plutôt à un droit réel d'origine législative à l'encontre des navires en vertu du droit maritime canadien. En qualité de titulaire d'un privilège maritime en vertu du droit américain, le fournisseur peut prendre rang avant les titulaires d'un privilège

the scale of priorities as compared with maritime lienholders.

In the Trial Division, the appellant sought a declaration that the respondents have no maritime lien against the vessels under the law of the United States. Presumably, this was in order to prevent an anticipated arrest of the vessels in Canada by Petromar Inc. to enforce a maritime lien created by American law for unpaid marine lubricants supplied to the vessels in Canada. The Trial Judge determined that the transactions were governed by the maritime law of the United States and, accordingly, that Petromar was entitled to a maritime lien. To resolve the conflict of laws, the Trial Judge applied the test of which jurisdiction did the transactions have “the closest and most substantial connection” to? He turned for guidance to American case law enumerating various connecting factors to be weighed and assessed, especially the leading United States Supreme Court decision of *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571 (1953) which set out seven connecting factors to be considered in determining whether liability for an injury sustained by a seaman on board a Danish ship in Cuban waters should be governed by the U.S. *Jones Act* or by some foreign system of laws. In applying that case, the Trial Judge identified some 11 factual elements of the present case. He also relied on the case Federal Court, Trial Division case of *Fraser Shipyard and Industrial Centre Ltd. v. Expedient Maritime Co.* (“*Atlantis Two*”), which he viewed as determinative.

Imperial Oil argued that the Judge below fell into error in considering the *Atlantis Two* as determinative and that he had misinterpreted it. Furthermore, it was argued that the Judge had failed to assign any weight to those factors linking the transaction to Canada.

The maritime lien, as currently understood in Canada, goes back to the classic judgment in *Harmer v. Bell — The Bold Buccleugh* (1851), 7 Moo. 267; 13 E.R. 884 (P.C.). It is apparent that a maritime lien constitutes a bundle of rights rather than a single right. In both England and Canada, a necessities supplier is not entitled to a maritime lien but only to a statutory right *in rem* or a “statutory lien”: *Mount Royal/Walsh Inc. v. Jensen Star (The)*, [1990] 1 F.C. 199 (C.A.).

As to the conflict of laws issues, no Canadian case law was drawn to the Court’s attention in which the proper law of a maritime lien was determined. Reference was made to Castel’s

non maritime et d’autres créanciers, y compris les créanciers hypothécaires. En revanche, au Canada, le fournisseur qui approvisionne un navire occupe un rang bien inférieur à celui des titulaires d’un privilège maritime.

Devant la Section de première instance, l’appelante a demandé une déclaration portant que les intimées n’ont aucun privilège maritime contre les navires en vertu du droit des États-Unis. L’action visait probablement à empêcher Petromar de faire arraisonner les navires au Canada afin d’exercer un privilège maritime découlant du droit américain à l’égard des lubrifiants maritimes impayés qui ont été fournis aux navires au Canada. Le juge de première instance a statué que les transactions étaient régies par le droit maritime des États-Unis et que, par conséquent, Petromar avait droit à un privilège maritime. Pour régler la question du conflit de lois, le juge de première instance a appliqué le critère de la question de savoir quel était le ressort avec lequel les transactions avaient «le lien le plus étroit et le plus important». Il a examiné certaines décisions américaines dans lesquelles différents facteurs à soupeser et à évaluer ont été énumérés, notamment l’arrêt clé *Lauritzen c. Larsen*, 345 U.S. 571 (1953), dans lequel sont énoncés sept facteurs de rattachement à prendre en compte pour décider si la responsabilité relative au préjudice qu’avait subi un marin à bord d’un navire danois qui se trouvait dans les eaux cubaines devrait être régie par la *Jones Act* américaine ou par un régime de droit étranger. Appliquant ce jugement, le juge de première instance a énuméré 11 différents éléments de fait tirés de la situation en cause. Il s’est également fondé sur la décision qu’a rendue la Section de première instance de la Cour fédérale dans *Fraser Shipyard and Industrial Centre Ltd. c. Expedient Maritime Co.* («*Atlantis Two*») où, selon lui, la question a été réglée.

Imperial Oil a soutenu que le juge de première instance a commis une erreur lorsqu’il a dit que la question avait été réglée dans les décisions rendues dans l’affaire *Le navire Atlantis Two* et qu’il avait mal interprété la décision du protonotaire. De plus, elle a fait valoir que le juge de première instance n’avait pas accordé la moindre importance aux nombreux facteurs rattachant les transactions au Canada.

Le privilège maritime, au sens où il est compris aujourd’hui en droit maritime canadien, remonte à l’arrêt classique *Harmer v. Bell — The Bold Buccleugh* (1851), 7 Moo. 267; 13 E.R. 884 (P.C.). Il est évident qu’un privilège maritime constitue non pas un seul droit, mais plutôt un ensemble de droits. Tant en Angleterre qu’au Canada, le fournisseur d’approvisionnements nécessaires ne peut invoquer un privilège maritime, mais uniquement un droit réel d’origine législative ou un «privilège d’origine législative»: *Mount Royal/Walsh Inc. c. Jensen Star (Le)*, [1990] 1 C.F. 199 (C.A.).

En ce qui a trait aux questions touchant les conflits de lois, aucune décision canadienne dans laquelle les règles de droit régissant le privilège maritime ont été énoncées n’a été portée

Canadian Conflict of Laws and to the opinion of Ritchie J. in *Imperial Life Assurance Co. of Canada v. Colmenares*, [1967] S.C.R. 443: where the parties have not expressed a choice as to the proper law and no such choice can be inferred, the proper law of their contract is the system of law with which the transaction has the closest and most substantial connection. The Trial Judge was correct in selecting that test. Moreover, such an approach is favoured by maritime conflict of laws authors Tetley and Cheshire. Nor was it wrong to consider the factors suggested in *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571 (1953). While not binding, decisions of the United States Supreme Court are entitled to the greatest respect.

The present case is not to be confused with the long line of Canadian cases to the general effect that a maritime lien created by the law of the United States for necessities furnished or supplied to a vessel in that country will be recognized and enforced in an action *in rem* in Canada. These cases stand in stark contrast to the decision of the Privy Council in *Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corpn.*, [1981] A.C. 221 (P.C.) which held that the proper law of a contract for repairs to a ship is the law of England where the action was commenced and not the law of the United States where the repairs were made. Counsel for Imperial Oil quite properly points out that nowhere in the *Atlantis Two* decisions was an attempt made to determine the choice of law issues. Instead, the Court appears to have rested its decisions on the expert evidence adduced without first considering whether the rights of the claimants were to be determined according to the substantive law of the United States or of some other country. Accordingly, *Atlantis Two* could not be viewed as determinative of the choice of law issue. The need to accommodate legitimate state interests had to be kept in mind in weighing and assessing the various connecting factors.

The appellant was not a party to the contracts for the supply of the marine lubricants to the vessels. The lubricants were supplied at Montréal and Sarnia. It would be unwise to single out one factor (place of supply) as controlling but, rather, all connecting factors should be considered and evaluated in order for legitimate state interests to be accommodated. However, in the present case, the places of delivery in Canada should be accorded somewhat greater weight when viewed in the context of the several other factors connecting the transactions to Canada. The American contracts were not the most significant factor herein.

à l'attention de la Cour. L'ouvrage de Castel intitulé *Canadian Conflicts of Laws* a été cité ainsi que les commentaires que le juge Ritchie a formulés dans l'arrêt *Imperial Life Assurance Co. of Canada v. Colmenares*, [1967] R.C.S. 443, selon lesquels lorsque les parties n'ont exprimé aucun choix au sujet de la loi applicable et qu'aucun choix de cette nature ne peut être déduit, la loi applicable à leur contrat est celle du régime du droit avec lequel la transaction a le lien le plus étroit et le plus réel. Le juge de première instance a eu raison d'appliquer ce critère. De plus, cette interprétation est celle que privilégient Tetley et Cheshire, les auteurs d'ouvrages portant sur les conflits de lois dans le domaine maritime. Le juge de première instance a également eu raison de tenir compte des facteurs énumérés dans l'arrêt *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571 (1953). Même si les décisions de la Cour suprême des États-Unis ne lient pas les tribunaux du Canada, elles méritent le plus grand respect.

Il ne faut pas confondre la présente affaire avec une longue série de décisions canadiennes portant généralement que le privilège maritime créé par la loi des États-Unis à l'égard des approvisionnements nécessaires fournis à un navire dans ce pays sera reconnu et exercé dans une action réelle au Canada. Ces décisions vont tout à fait à l'encontre de l'arrêt *Bankers Trust International Limited v. Todd Shipyards Corpn.*, [1981] A.C. 221 (P.C.), où le Conseil privé a statué que la loi applicable à un contrat relatif à l'exécution de travaux de réparation d'un navire est la loi de l'Angleterre, où l'action avait été engagée, et non celle des États-Unis, où les réparations avaient été faites. L'avocat d'Imperial Oil souligne à juste titre que la question du choix de la loi applicable n'a nullement été examinée dans les décisions rendues dans l'affaire *Atlantis Two*. La Cour semble plutôt s'être fondée sur le témoignage d'expert présenté sans d'abord se demander si les droits des demandeurs devaient être tranchés selon le droit positif des États-Unis ou celui d'un autre pays. Par conséquent, la question du choix de la loi ne peut être considérée comme ayant été réglée par l'arrêt *Atlantis Two*. Il faut tenir compte de la nécessité d'accommoder les intérêts légitimes des États au moment de soupeser et d'évaluer les différents facteurs de rattachement.

L'appelante n'était pas partie aux contrats relatifs à la fourniture de lubrifiants maritimes aux navires, lesquels ont été fournis à Montréal et à Sarnia. Il serait peu judicieux de retenir un seul facteur (lieu de livraison); il importe plutôt d'examiner et d'évaluer tous les facteurs de rattachement afin d'accommoder les intérêts légitimes des États. Cependant, dans la présente affaire, il y a lieu d'accorder une plus grande importance aux endroits où les produits ont été livrés au Canada, compte tenu des différents autres facteurs rattachant les transactions au Canada. Les contrats américains ne représentaient pas le facteur le plus important en l'espèce.

The factors linking the transaction to Canada included vessel registration, flag, ownership, possession in Canada by demise charterer, operation of the vessels from a base in Montréal, and actual supply of the lubricants in Canada. Among these factors, the one deserving of significant weight was the fact that the operations of Socanav, the demise charterer, were based in Canada at the time the marine lubricants were supplied and it was Canada, where the vessels traded and were based, that was most economically benefited by the lubricants. However, the base of operations factor was not considered and weighed by the Trial Judge. Since the Canadian maritime law was applicable, Petromar did not have a maritime lien.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9, s. 2 “home-trade voyage”.
Commercial Instruments and Maritime Liens Act, 46 U.S.C. § 31301—31343 (1994).
Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 22(2), 43(3).
Jones Act, 46 U.S.C. § 688 (1953).

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Harmer v. Bell — The Bold Buccleugh (1851), 7 Moo. 267; 13 E.R. 884 (P.C.); *The Strandhill v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] S.C.R. 680; [1926] 4 D.L.R. 801; *Goodwin Johnson v. The Ship (Scow) A.T. & B. No. 28*, [1954] S.C.R. 513; [1954] 4 D.L.R. 1; *Coastal Equipment Agencies Ltd. v. The Comer*, [1970] Ex. C.R. 12; *Mount Royal/Walsh Inc. v. Jensen Star (The)*, [1990] 1 F.C. 199; (1989), 99 N.R. 42 (C.A.); *Todd Shipyards Corp. v. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] S.C.R. 1248; (1972), 32 D.L.R. (3d) 571; *Equitable Life Assurance Society of the United States v. Larocque*, [1942] S.C.R. 205; [1942] 2 D.L.R. 273; (1942), 9 I.L.R. 150; *Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corpn.*, [1981] A.C. 221 (P.C.); *Hellenic Lines Ltd. v. Rhoditis*, 398 U.S. 306 (1970); *Gulf Trading & Transp. Co. v. M/V Tonto*, 694 F.2d 1191 (9th Cir. 1982), *certiorari* denied 103 S. Ct. 2091 (1983); *Forsythe Intern. U.K. Ltd. v. M/V Ruth Venture*, 633 F. Supp. 74 (D. Or. 1985); *Imperial Life Assurance Co. of Canada v. Colmenares*, [1967] S.C.R. 443; (1967), 62 D.L.R. (2d) 138; [1967] I.L.R. 180.

DISTINGUISHED:

Fraser Shipyard and Industrial Centre Ltd. v. Expedient Maritime Co. (1999), 170 F.T.R. 1 (F.C.T.D.); *Fraser Shipyard and Industrial Centre Ltd. v. Expedient Maritime*

Les facteurs rattachant les transactions au Canada comprenaient l'immatriculation des navires, le pavillon, la propriété, la possession au Canada par un affrètement à coque nue, l'exploitation des navires depuis une base à Montréal et la fourniture des lubrifiants au Canada. Parmi ces facteurs, celui auquel une importance considérable doit être accordée est le fait que l'entreprise de Socanav, l'affrètement à coque nue, était basée au Canada lorsque les lubrifiants maritimes ont été fournis et que c'est le Canada, où les navires étaient basés et exploités, qui était le plus avantageux au plan économique par la fourniture des lubrifiants. Toutefois, le juge de première instance n'a pas examiné ni soupesé la base des activités. Étant donné que le droit maritime canadien s'appliquait, Petromar ne possédait pas de privilège maritime.

LOIS ET RÈGLEMENTS

Commercial Instruments and Maritime Liens Act, 46 U.S.C. § 31301—31343 (1994).
Jones Act, 46 U.S.C. § 688 (1953).
Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 22(2), 43(3).
Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), ch. S-9, art. 2 «voyage de cabotage».

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

Harmer v. Bell — The Bold Buccleugh (1851), 7 Moo. 267; 13 E.R. 884 (P.C.); *The Strandhill v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] R.C.S. 680; [1926] 4 D.L.R. 801; *Goodwin Johnson v. The Ship (Scow) A.T. & B. n° 28*, [1954] R.C.S. 513; [1954] 4 D.L.R. 1; *Coastal Equipment Agencies Ltd. c. Le Comer*, [1970] R.C.É. 12; *Mount Royal/Walsh Inc. c. Jensen Star (Le)*, [1990] 1 C.F. 199; (1989), 99 N.R. 42 (C.A.); *Todd Shipyards Corp. c. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] R.C.S. 1248; (1972), 32 D.L.R. (3d) 571; *Equitable Life Assurance Society of the United States v. Larocque*, [1942] R.C.S. 205; [1942] 2 D.L.R. 273; (1942), 9 I.L.R. 150; *Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corpn.*, [1981] A.C. 221 (P.C.); *Hellenic Lines Ltd. v. Rhoditis*, 398 U.S. 306 (1970); *Gulf Trading & Transp. Co. v. M/V Tonto*, 694 F.2d 1191 (9th Cir. 1982), demande de *certiorari* refusée 103 S. Ct. 2091 (1983); *Forsythe Intern. U.K. Ltd. v. M/V Ruth Venture*, 633 F. Supp. 74 (D. Or. 1985); *Imperial Life Assurance Co. of Canada v. Colmenares*, [1967] R.C.S. 443; (1967), 62 D.L.R. (2d) 138; [1967] I.L.R. 180.

DISTINCTION FAITE D'AVEC:

Fraser Shipyard and Industrial Centre Ltd. c. Expedient Maritime Co. (1999), 170 F.T.R. 1 (C.F. 1^{re} inst.); *Fraser Shipyard and Industrial Centre Ltd. c. Expedient Maritime*

Co. (1999), 170 F.T.R. 57 (F.C.T.D.); *Gulf Trading & Transp. Co. v. Vessel Hoegh Shield*, 658 F.2d 363 (5th Cir. 1981), *certiorari* denied, 457 U.S. 1119 (1982); *Rainbow Line, Inc. v. M/V Tequila*, 480 F.2d 1024 (2d Cir. 1973); *Marlex Petroleum, Inc. v. The Ship Har Rai*, [1984] 2 F.C. 345; (1984), 4 D.L.R. (4th) 739; 53 N.R. 1 (C.A.); *affd* [1987] 1 S.C.R. 57; (1987), 72 N.R. 75.

CONSIDERED:

Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571 (1953); *Nestor, The*, 18 F. Cas. 9 (C.C.D. Me. 1834).

REFERRED TO:

Johnson v. Black — The Two Ellens (1872), 8 Moo. N.S. 398; 17 E.R. 361 (P.C.); *Heinrich Bjorn, The* (1885), 10 P.D. 44 (C.A.); *Hamilton v. Baker. The "Sara"* (1889), 14 A.C. 209 (H.L.); *Dictator, The*, [1892] P. 304 (P.D.); *Ripon City, The*, [1897] P. 226 (P.D.); *Currie v. M'Knight*, [1897] A.C. 97 (H.L.); *Gemma, The*, [1899] P. 285 (C.A.); *Dupleix, The*, [1912] P. 8 (P.D.); *Tolten, The*, [1946] P. 135 (C.A.); *Cardinal Shipping Corp. v. M/S Seisho Maru*, 744 F.2d 461 (5th Cir. 1984); *Ontario Bus Industries Inc. v. Federal Calumet (The)*, [1992] 1 F.C. 245; (1991), 47 F.T.R. 149 (T.D.); *affd* (1992), 150 N.R. 149 (F.C.A.); *Richardson International, Ltd. v. Mys Chikhacheva (The)*, [2001] 3 F.C. 41 (T.D.); *Romero v. International Terminal Operating Co.*, 358 U.S. 354 (1959).

AUTHORS CITED

Castel, J.-G. *Canadian Conflict of Laws*, 4th ed. Toronto: Butterworths, 1997.
Cheshire's Private International Law, 8th ed. London: Butterworths, 1970.
 Gilmore, G. and C. L. Black. *The Law of Admiralty*, 2nd ed. New York: Foundation Press, 1975.
 Tetley, William. *International Conflict of Laws: Common, Civil & Maritime*. Montréal: Blais, 1994.
 Tetley, William. *Maritime Liens and Claims*. Montréal: International Shipping Pub., 1985.
 Wiswall, F. *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800: An English Study with American Comparisons*. Cambridge: University Press, 1970.

APPEAL from an order of the Trial Division (*Imperial Oil Ltd. v. Petromar Inc.* (2000), 187 F.T.R. 208) that the supply of marine lubricants in Canada to two Canadian registered vessels pursuant to an arrangement made by their manager with corporations in the United States gave rise to a maritime lien under the

Co. (1999), 170 F.T.R. 57 (C.F. 1^{re} inst.); *Gulf Trading & Transp. Co. v. Vessel Hoegh Shield*, 658 F.2d 363 (5th Cir. 1981), *demande de certiorari* refusée, 457 U.S. 1119 (1982); *Rainbow Line, Inc. v. M/V Tequila*, 480 F.2d 1024 (2d Cir. 1973); *Marlex Petroleum, Inc. c. Le navire Har Rai*, [1984] 2 C.F. 345; (1984), 4 D.L.R. (4th) 739; 53 N.R. 1 (C.A.); *conf. par* [1987] 1 R.C.S. 57; (1987), 72 N.R. 75.

DÉCISION EXAMINÉE:

Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571 (1953); *Nestor, The*, 18 F. Cas. 9 (C.C.D. Me. 1834).

DÉCISIONS CITÉES:

Johnson v. Black — The Two Ellens (1872), 8 Moo. N.S. 398; 17 E.R. 361 (P.C.); *Heinrich Bjorn, The* (1885), 10 P.D. 44 (C.A.); *Hamilton v. Baker. The «Sara»* (1889), 14 A.C. 209 (H.L.); *Dictator, The*, [1892] P. 304 (P.D.); *Ripon City, The*, [1897] P. 226 (P.D.); *Currie v. M'Knight*, [1897] A.C. 97 (H.L.); *Gemma, The*, [1899] P. 285 (C.A.); *Dupleix, The*, [1912] P. 8 (P.D.); *Tolten, The*, [1946] P. 135 (C.A.); *Cardinal Shipping Corp. v. M/S Seisho Maru*, 744 F.2d 461 (5th Cir. 1984); *Ontario Bus Industries Inc. c. Federal Calumet (Le)*, [1992] 1 C.F. 245; (1991), 47 F.T.R. 149 (1^{re} inst.); *conf. par* (1992), 150 N.R. 149 (C.A.F.); *Richardson International, Ltd. c. Mys Chikhacheva (Le)*, [2001] 3 C.F. 41 (1^{re} inst.); *Romero v. International Terminal Operating Co.*, 358 U.S. 354 (1959).

DOCTRINE

Castel, J.-G. *Canadian Conflicts of Laws*, 4th ed. Toronto: Butterworths, 1997.
Cheshire's Private International Law, 8th ed. London: Butterworths, 1970.
 Gilmore, G. et C. L. Black. *The Law of Admiralty*, 2nd ed. New York: Foundation Press, 1975.
 Tetley, William. *International Conflict of Laws: Common, Civil & Maritime*. Montréal: Blais, 1994.
 Tetley, William. *Maritime Liens and Claims*. Montréal: International Shipping Pub., 1985.
 Wiswall, F. *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800: An English Study with American Comparisons*. Cambridge: University Press, 1970.

APPEL interjeté à l'égard d'une ordonnance de la Section de première instance (*Imperial Oil Ltd. c. Petromar Inc.* (2000), 187 F.T.R. 208) portant que la fourniture de lubrifiants maritimes au Canada à deux navires immatriculés au Canada conformément à un accord que le gestionnaire de ceux-ci a conclu avec des

maritime law of the United States. Appeal allowed.

APPEARANCES:

Richard L. Desgagnés for appellant.
George R. Strathy for respondents.

SOLICITORS OF RECORD:

Ogilvy Renault S.E.N.C., Montréal, for appellant.
Strathy & Richardson, Toronto, for respondents.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

[1] STONE J.A.: This appeal from an order of the Trial Division dated August 17, 2000 [(2000), 187 F.T.R. 208], raises an issue of whether, having regard to Canadian conflict of laws rules, the supply of marine lubricants in Canada to two Canadian registered vessels pursuant to an arrangement made by their manager with corporations in the United States, gave rise to a maritime lien under the maritime law of the United States or, instead, to a statutory right *in rem* against the vessels under Canadian maritime law.

[2] As the appellant submits, it would appear that the policy of the law in the United States is to protect the interest of suppliers by granting a maritime lien for necessities supplied to a vessel. By contrast, the policy of Canadian maritime law is to deny a supplier such a lien and, instead, leave that person with either a right *in personam* against the debtor or, in the circumstances described below, a statutory right *in rem* against the vessel. Canadian policy would seem to be more protective of the vessel's interests in this regard. By processing a maritime lien the supplier of a vessel under the law of the United States occupies a far superior position to that of a supplier of a vessel under Canadian maritime law. As a maritime lienholder under the law of the United States, the supplier is entitled to rank above non-maritime lienholders and others including mortgagees. In Canada, by contrast, the supplier of a vessel ranks well down the scale of priorities as compared with maritime lienholders. Herein lies the

sociétés américaines a donné lieu à un privilège maritime en vertu du droit maritime des États-Unis. Appel accueilli.

ONT COMPARU:

Richard L. Desgagnés pour l'appelante.
George R. Strathy pour les intimées.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

Ogilvy Renault S.E.N.C., Montréal, pour l'appelante.
Strathy & Richardson, Toronto, pour les intimées.

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

[1] LE JUGE STONE, J.C.A.: Le présent appel interjeté à l'égard d'une ordonnance que la Section de première instance a rendue le 17 août 2000 [(2000), 187 F.T.R. 208] soulève la question de savoir si, compte tenu des règles canadiennes portant sur les conflits de lois, la fourniture de lubrifiants maritimes au Canada à deux navires immatriculés au Canada conformément à un accord que le gestionnaire de ceux-ci a conclu avec des sociétés américaines a donné lieu à un privilège maritime en vertu du droit maritime des États-Unis ou plutôt à un droit réel d'origine législative à l'encontre des navires en vertu du droit maritime canadien.

[2] Comme l'appelante le soutient, il semblerait que la politique du droit américain consiste à protéger les intérêts des fournisseurs en leur accordant un privilège maritime à l'égard des approvisionnements nécessaires fournis à un navire. En revanche, la politique du droit maritime canadien consiste à refuser un privilège de cette nature aux fournisseurs et plutôt à leur accorder un droit personnel à l'encontre du débiteur ou, dans les circonstances décrites ci-après, un droit réel d'origine législative contre le navire. La politique canadienne semblerait protéger davantage les intérêts du navire à cet égard. En faisant valoir un privilège maritime, le fournisseur qui approvisionne un navire occupe en vertu du droit américain une position nettement supérieure à celle de son homologue en vertu du droit maritime canadien. En qualité de titulaire d'un privilège maritime en vertu du droit américain, le fournisseur peut prendre rang avant les titulaires d'un privilège non maritime et d'autres créanciers, y compris les créanciers hypothé-

conflict between the two systems of law.

THE ACTION

[3] The action in the Trial Division was commenced in July 1997. In that action the appellant sought a declaration that the respondents have no maritime lien against the vessels under the law of the United States. Presumably, the purpose of the action was to prevent an anticipated arrest of the vessels in Canada by Petromar Inc. to enforce a maritime lien created by United States law for unpaid marine lubricants supplied to the vessels in Canada between the months of March and August 1996. Subsequent to the filing of the pleadings, the parties consented to an order of the Trial Division for determination of the following question of law:

Whether Petromar Inc. has a maritime lien on the vessels M.V. "LE BRAVE" and M.V. "A.G. FARQUHARSON" as a result of the supply to the said vessels of marine lubricants.

The parties agree at the same time that this question be determined on the basis of the agreed statement of facts which is contained in the record. That statement appears verbatim in the learned Trial Judge's reported reasons for judgment¹ and has attached to it the various agreements and other documents referred to therein.

[4] In December 1997, Petromar commenced an *in rem* action (No. T-2675-97) against the vessels in which Petromar claims a maritime lien under the maritime law of the United States in respect of the unpaid price of the same marine lubricants that are the subject of the present appeal. The parties agree that the result in the present action shall be binding on the parties in that action.

FACTUAL BACKGROUND

[5] The salient facts may be briefly summarized.

[6] The vessels M/V *Le Brave* and M/V *A.G. Farquharson*, registered at the Port of Toronto, were at all material times owned by the appellant and flew the Canadian flag.

caires. Au Canada, le fournisseur qui approvisionne un navire occupe un rang bien inférieur à celui des titulaires d'un privilège maritime, d'où le conflit entre les deux régimes de droit.

L'ACTION

[3] L'action a été engagée en juillet 1997 devant la Section de première instance. Dans cette action, l'appelante a demandé une déclaration portant que les intimées n'ont aucun privilège maritime contre les navires en vertu du droit des États-Unis. L'action visait probablement à empêcher Petromar de faire arraisonner les navires au Canada afin d'exercer un privilège maritime découlant du droit américain à l'égard des lubrifiants maritimes impayés qui ont été fournis aux navires au Canada entre les mois de mars et d'août 1996. Après le dépôt des actes de procédure, les parties ont consenti à une ordonnance de la Section de première instance afin que la Cour statue sur la question de droit suivante:

Petromar Inc. a-t-elle un privilège maritime portant sur les navires M.V. «LE BRAVE» et M.V. «A. G. FARQUHARSON» du fait qu'elle a approvisionné ces navires en lubrifiants maritimes?

Les parties conviennent également que cette question doit être tranchée sur la base de l'exposé conjoint des faits qui se trouve au dossier. Cet exposé, auquel ont été joints les différents accords et autres documents qui y sont mentionnés, est reproduit mot à mot dans les motifs du jugement publiés¹ du juge de première instance.

[4] En décembre 1997, Petromar a engagé une action *in rem* (n° T-2675-97) contre le navire sur lequel Petromar revendique un privilège maritime en vertu du droit maritime américain au titre du prix impayé des mêmes lubrifiants maritimes qui font l'objet du présent appel. Les parties conviennent que le résultat de la présente action les liera également dans cette autre action.

LES FAITS À L'ORIGINE DU LITIGE

[5] Les principaux faits peuvent être résumés brièvement comme suit:

[6] Pendant toute l'époque pertinente, les navires MS *Le Brave* et MS *A.G. Farquharson* étaient immatriculés au port de Toronto, appartenaient à l'appelante et arboraient le pavillon canadien.

[7] By separate charter parties dated September 1, 1986 the vessels were demise chartered by their then owners to a partnership composed of La Société Sofati Ltée and Socanav Inc., Canadian corporations. The partnership had its principal place of business in Montréal. Each of these agreements provided (Clause 23) that “the relationship between the parties hereto shall be determined and construed according to the maritime laws of Canada”. The charter parties were later assigned to Socanav Inc. of Montréal by agreement dated November 7, 1986 by Texaco Canada Inc., the then owners of the vessels. The parties agreed that at all material times Socanav carried on business mainly in Canada, primarily on the Great Lakes, St. Lawrence Seaway and Canadian East Coast, in the transportation of petroleum products in bulk and that Socanav also owned and operated tanker vessels in international trade. On February 24, 1989, the appellant acquired control of Texaco Canada Inc. Later, on August 23, 1989, the name of Texaco Canada Inc. was changed to McColl Frontenac Inc. By a term in each charter party, the demise charterer obliged itself to “supply and fuel the vessel entirely at its expense and by its procurement” (Clause 5(c)) and to maintain, equip and repair the vessels (Clause 5(a), (b) and (c)). In the description of each vessel (Clause 1(a)), there is reference to “CSI Home Trade”, which is not explained. Counsel agree, nevertheless, that “Home Trade” has the meaning assigned to it in the definition of “home-trade voyage” in section 2 of the *Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9 and the regulations made thereunder.

[8] By agreement dated January 26, 1993, between Socanav and Imperial Oil, a partnership composed of the appellant and McColl Frontenac Petroleum Inc., it was agreed that the charter parties dated September 1, 1986 would “remain in full force” (Article 3.1). By this agreement Socanav acquired the “right to provide all of the maritime transportation requirements of Imperial’s liquid petroleum products in Eastern Canada” save for products carried on certain Canadian registered vessels owned and operated by the Imperial partnership as well

[7] En vertu de chartes-parties distinctes datées du 1^{er} septembre 1986, les navires ont été affrétés coque nue par leurs propriétaires d’alors à une société de personnes composée de La Société Sofati Ltée et Socanav Inc., qui sont toutes deux des sociétés canadiennes. Le principal établissement commercial de la société de personnes se trouvait à Montréal. Chacune de ces ententes prévoyait (clause 23) que [TRADUCTION] «les relations entre les parties contractantes seront interprétées et mises en œuvre selon le droit maritime du Canada». Les chartes-parties ont plus tard été cédées à Socanav Inc., de Montréal, au moyen d’un accord daté du 7 novembre 1986 par Texaco Canada Inc., qui était alors propriétaire des navires. Les parties ont convenu qu’en tout temps pertinent, Socanav transigeait ses affaires principalement au Canada (surtout sur les Grands Lacs, sur la Voie maritime du Saint-Laurent et sur la côte est du Canada) et se livrait au transport en vrac de produits du pétrole, en plus d’être propriétaire de navires-citernes qu’elle exploitait sur le plan international. Le 24 février 1989, l’appelante a acquis le contrôle de Texaco Canada Inc., dont le nom a subséquentement été remplacé, le 23 août 1989, par McColl Frontenac Inc. Selon une clause figurant dans chaque charte-partie, l’affréteur coque nue s’obligeait à [TRADUCTION] «approvisionner le navire, notamment en carburant, entièrement à ses frais et par ses soins» (clause 5(c)) ainsi qu’à entretenir, à équiper et à réparer les navires (clause 5a), b) et c)). Dans la description de chaque navire (clause 1a)), il est fait mention de «CSI Home Trade» (voyage de cabotage national CSI), laquelle mention n’est pas expliquée. Les avocats conviennent néanmoins que l’expression «voyage de cabotage national» a le sens donné à l’expression «voyage de cabotage» définie à l’article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985), ch. S-9, et utilisée dans les règlements d’application de cette Loi.

[8] Dans un accord en date du 26 janvier 1993 qui est intervenu entre Socanav et Imperial Oil, société de personnes composée de l’appelante et de McColl Frontenac Petroleum Inc., il a été convenu que les chartes-parties datées du 1^{er} septembre 1986 [TRADUCTION] «demeureraient pleinement en vigueur» (article 3.1). Au moyen de cet accord, Socanav a acquis le [TRADUCTION] «droit de fournir tous les produits de pétrole liquide dont Imperial a besoin pour ses activités de transport maritime dans l’est du Canada», exception

as additional movements of products exported from or imported into Canada. The parties agreed that the agreement and the relationship between the parties hereto “shall be determined and construed according to the laws of Ontario and the maritime laws of Canada whichever shall apply”.

[9] On an undisclosed date, Socanav Inc. entered into an agreement with Star Ship Management Ltd. (Star), a United States corporation with office and place of business in Miami, Florida by which Star undertook to manage Socanav’s fleet of vessels including the *M/V Le Brave* and the *M/V A.G. Farquharson*. The agreement is not in evidence.

[10] By agreement dated May 1, 1995, Star contracted with the appellant Petromar Inc., a United States corporation with offices in the city of New York, for the supply of marine lubricants to be delivered at the request of Star to various vessels managed by Star including the vessels here in issue. The initial paragraph of this agreement reads:

Subject to the terms and conditions hereinafter set forth, PETROMAR agrees to cause to be sold and delivered the Exxon Marine Lubricants referred to in Article II hereof, at the ports referred to in Exxon’s booklet “Ports, Supplies & Service for Marine Lubricants” (hereinafter “Port List”) and in Exxon’s “International Contract Price List for Marine Lubricants” (hereinafter “Price List”) in effect at the time and place of delivery, which publications are incorporated herein by reference and made a part hereof, and Buyer agrees to purchase and receive the same from such Supplying Company as may be specified in said Port and Price Lists or otherwise designated to Buyer by PETROMAR. If this contract is signed by an agent for a principal as Buyer hereunder, then such agent shall be liable not only as agent but also for the performance of all obligations of the principal hereunder.

Star agreed to follow the procedure in the Port List in placing orders for deliveries (Article IV). The parties also agreed that “all orders are to be placed with PETROMAR” and that should Star “either directly or indirectly or through its agent place the order with

faite des produits transportés à bord de certains navires immatriculés au Canada dont la société de personnes Imperial est le propriétaire-exploitant ainsi que des produits supplémentaires qui sont exportés du Canada ou qui y sont importés. Les parties ont convenu que les relations entre les parties contractantes [TRADUCTION] «doivent être interprétées et mises en œuvre selon les lois de l’Ontario et les lois maritimes du Canada».

[9] À une date non indiquée, Socanav Inc. a conclu avec Star Ship Management Ltd. (Star), société américaine ayant un bureau et un établissement commercial à Miami (Floride), un accord par lequel Star s’engageait à gérer la flotte de navires de Socanav, y compris le *MS Le Brave* et le *MS A.G. Farquharson*. L’accord n’a pas été produit en preuve.

[10] Dans un accord daté du 1^{er} mai 1995, Star a confié à l’intimée Petromar Inc., société américaine ayant des bureaux dans la ville de New York, l’approvisionnement en lubrifiants maritimes, lesquels devant être livrés à la demande de Star à différents navires que celle-ci gérait, y compris les navires en cause en l’espèce. Le premier paragraphe de cet accord est ainsi libellé:

[TRADUCTION] Sous réserve des conditions énoncées ci-après, PETROMAR convient d’assurer la vente et la livraison des lubrifiants maritimes d’Exxon qui sont mentionnés à la clause II des présentes, aux ports dont il est fait mention dans la brochure d’Exxon intitulée «Ports, Supplies & Service for Marine Lubricants» (ci-après «liste des ports») et sur la liste d’Exxon intitulée «International Contract Price List for Marine Lubricants» (ci-après «liste de prix») en vigueur à la date et au lieu de livraison, lesquelles publications sont intégrées aux présentes par renvoi et en font partie, et l’acheteur convient d’acheter et de recevoir lesdits produits de la société d’approvisionnement qui est précisée auxdites liste de prix et liste des ports ou que PETROMAR lui indique autrement. Si un mandataire signe le présent contrat pour le compte d’un mandant à titre d’acheteur en application des présentes, ce mandataire sera responsable non seulement en qualité de mandataire, mais également relativement à l’exécution de toutes les obligations énoncées à la charge du mandant aux présentes.

Star a convenu de suivre la procédure énoncée dans la liste des ports au sujet de la passation des commandes (article IV). Les parties ont également convenu que [TRADUCTION] «toutes les commandes doivent être passées auprès de PETROMAR» et que si Star

Supplying Company, the delivery shall not be made until PETROMAR has confirmed the order.” The agreement contained a clause providing that its “construction, validity and performance . . . shall be governed by the laws applicable in the State of New York to the exclusion of any other legal system” (Article IX).

[11] Earlier, by agreement of indefinite duration dated October 26, 1989, Petromar contracted with Exxon Company International (ECI), a division of Exxon Corporation, with offices in the state of New Jersey, under which ECI agreed to sell and deliver marine lubricants to customers solicited by Petromar. Part of the preamble of this agreement reads as follows:

This agreement is made . . . for ECI to sell and deliver, or cause to be sold and delivered, marine lubricants (hereinafter “Products”) to customers solicited by Petromar whose vessels may have requirements at ports served by ECI and its supplying/delivering companies (hereinafter “Supplying Company(y) (ies)”). Upon entry into written Implementing Agreement(s) between Petromar and ECI regarding such customers, their vessels and requirements and any additional terms and conditions agreed upon, ECI shall sell and deliver, or cause to be sold and delivered, in accordance with the following:

[12] There then follows a set of elaborate provisions governing the sale and delivery of marine lubricants by ECI or a supplying company to a customer solicited by Petromar. The products to be sold and delivered were to be listed in Exxon’s Port List in effect at the time and place of delivery (Article 1, section 1.1); all orders were to be placed in writing by Petromar (Article 2, section 2.1); the price of each product was to be as listed in the Exxon’s Price List at the time and place of delivery and, if not so listed, the price set by the supplying company at the time and place of delivery (Article 3, section 3.1); the supplying company was to obtain a completed delivery receipt signed by the captain or chief engineer of the vessel (Article 5, section 5.1); title to bulk delivery of products was to pass directly from the supplying company to Petromar’s customer at the vessel’s connecting flange (Article 7, section 7.1); Petromar was to make full payment of the purchase price to ECI regardless of whether it was ultimately able to collect

[TRADUCTION] «passe la commande auprès de la société d’approvisionnement, que ce soit directement ou indirectement ou encore par l’entremise de son mandataire, la livraison n’aura lieu que lorsque PETROMAR aura confirmé la commande». L’accord comportait une clause prévoyant que [TRADUCTION] «l’interprétation, la validité et les obligations. . . en vertu de l’accord seront gouvernées par les lois de l’État de New York, à l’exclusion de tout autre régime juridique» (article IX).

[11] Plus tôt, le 26 octobre 1989, Petromar avait signé avec Exxon Company International (ECI), qui est une division d’Exxon Corporation et possède des bureaux dans l’État du New Jersey, un accord d’une durée indéfinie par lequel ECI convenait de vendre et de livrer des lubrifiants maritimes aux clients identifiés par Petromar. Voici une partie du préambule de cet accord:

[TRADUCTION] Le présent accord concerne la vente et la livraison par ECI ou en son nom de lubrifiants maritimes (ci-après «produits») aux clients que Petromar désigne et dont les navires peuvent avoir besoin de lubrifiants aux ports desservis par ECI et les sociétés d’approvisionnement/de livraison de celle-ci (ci-après «sociétés d’approvisionnement»). Dès la signature d’un accord de mise en œuvre écrit entre Petromar et ECI au sujet de ces clients, de leurs navires et de leurs besoins ainsi que de toute autre condition pouvant être convenue, ECI assurera la vente et la livraison conformément à ce qui suit: [. . .]

[12] Ce préambule est suivi d’un ensemble de dispositions détaillées régissant la vente et la livraison de lubrifiants maritimes par ECI ou une société d’approvisionnement aux clients désignés par Petromar. Les produits à vendre et à livrer devaient figurer sur la liste des ports d’Exxon en vigueur à la date et au lieu de livraison (article 1, section 1.1); toutes les commandes devaient être passées par écrit par Petromar (article 2, section 2.1); le prix de chaque produit devait correspondre au prix indiqué sur la liste de prix d’Exxon en vigueur à la date et au lieu de livraison et, s’il n’y figurait pas, au prix fixé par la société d’approvisionnement à la date et au lieu de livraison (article 3, section 3.1); la société d’approvisionnement devait obtenir un récépissé de livraison rempli et signé par le capitaine ou le chef mécanicien du navire (article 5, section 5.1); le titre de propriété afférent aux produits livrés devait passer directement de la société d’approvisionnement au client de Petromar à la bride de raccordement du

from its customers (Article 8, section 8.1); the purchase price of the product was to be paid to ECI by Petromar "in U.S. dollars" within 45 days from the date of the supplying company's invoice to Petromar's customer (Article 9, section 9.2); the assertion of liens against the vessels by ECI, Petromar and/or supplying company for unpaid price of delivered products was expressly reserved (Article 9, section 9.5). Finally, the agreement required that its "construction, validity and performance . . . shall be governed by the laws applicable in the State of New York to the exclusion of any other legal system" (Article 13, section 13.9).

[13] Between March 11, 1996 and August 6, 1996, the appellant, as an ECI designated "Supplying Company", supplied the M/V *Le Brave* and M/V *A.G. Farquharson* at Montréal and Sarnia with quantities of marine lubricants at a cost of US\$79,211.10. Petromar paid ECI for these purchases but alleges that it has not been paid by either Star or Socanav. At the time of supplying the lubricants Petromar was aware that the vessels were owned by the appellant.

[14] The parties agree that the determination of applicable substantive law is to be made according to Canadian conflict of laws rules. They also agree that if the transactions are governed by United States substantive law, the supply of marine lubricants gives rise to a maritime lien enforceable by way of an action *in rem* against the vessels and that Petromar is entitled to judgment for the unpaid debt as converted to Canadian currency; correspondingly, if the transactions are governed by Canadian substantive law, the appellant is entitled to a declaration that Petromar has no maritime lien *in rem* against the vessels.

THE JUDGMENT BELOW

[15] The learned Trial Judge determined that the transactions were governed by the maritime law of the United States and, accordingly, that Petromar was entitled to a maritime lien. While he allowed pre-judgment interest he limited it to the period from March

navire (article 7, section 7.1); Petromar devait payer intégralement le prix d'achat à ECI indépendamment de l'impossibilité pour elle de recouvrer ultérieurement le montant en question de ses clients (article 8, section 8.1); Petromar devait payer le prix d'achat du produit à ECI en dollars américains dans les 45 jours suivant la date de la facture adressée par la société d'approvisionnement au client de Petromar (article 9, section 9.2); le droit pour ECI, Petromar ou la société d'approvisionnement de faire valoir un privilège contre les navires au titre du prix impayé des produits livrés a été expressément réservé (article 9, section 9.5). Enfin, il était prévu que [TRADUCTION] «l'interprétation, la validité et les obligations en vertu de l'accord seront gouvernées par les lois de l'État de New York à l'exclusion de tout autre régime juridique» (article 13, section 13.9).

[13] Entre le 11 mars et le 6 août 1996, l'appelante, agissant à titre de société d'approvisionnement désignée par ECI, a approvisionné les navires MS *Le Brave* et MS *A.G. Farquharson* à Montréal et Sarnia en lubrifiants maritimes au coût de 79 211,10 \$US. Petromar a payé à ECI le prix de ces achats, mais soutient qu'elle n'a été payée ni par Star ni par Socanav. Lors de l'approvisionnement, Petromar savait que les navires appartenaient à l'appelante.

[14] Les parties conviennent que la décision quant au droit positif applicable doit être prise en conformité des règles canadiennes portant sur les conflits de lois. Elles conviennent également que, si les transactions sont régies par le droit positif des États-Unis, l'approvisionnement en lubrifiants maritimes donne lieu à un privilège maritime pouvant être exercé par la voie d'une action *in rem* contre les navires et que Petromar a droit à un jugement à l'égard de la dette impayée convertie en dollars canadiens; en revanche, si les transactions sont régies par le droit positif canadien, l'appelante a droit à une déclaration portant que Petromar n'a pas de privilège maritime *in rem* contre les navires.

LE JUGEMENT DE PREMIÈRE INSTANCE

[15] Le juge de première instance a statué que les transactions étaient régies par le droit maritime des États-Unis et que, par conséquent, Petromar avait droit à un privilège maritime. Tout en accordant des intérêts avant jugement, il a limité ceux-ci à la période allant du 11

11 and August 6, 1996, to the date of judgment at the average prime bank rate prevailing through that period.

[16] The Trial Judge first selected the test he considered appropriate for determining whether the law of Canada or of the United States should govern the transaction. It was his view that the appropriate test was: With what jurisdiction did the transactions have “the closest and most substantial connection”? In applying that test, the Trial Judge examined and weighed a number of factors which it was argued connected the transactions more closely to either Canada or the United States. Before doing so he turned for guidance to American jurisprudence enumerating various connecting factors to be weighed and assessed. In the leading American case of *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571 (1953) the Supreme Court of the United States set out, at pages 583-591, seven connecting factors or points of contact to be weighed and considered “alone or in combination” in determining whether liability for an injury sustained by a seaman on board a Danish ship in Cuban waters should be governed by the *Jones Act*, 46 U.S.C. § 688 (1953) or by some foreign system of laws. Justice Jackson, for the majority, gave the following rationale for that approach, at page 582:

International or maritime law in such matters as this does not seek uniformity and does not purport to restrict any nation from making and altering its laws to govern its own shipping and territory. However, it aims at stability and order through usages which considerations of comity, reciprocity and long-range interest have developed to define the domain which each nation will claim as its own. Maritime law, like our municipal law, has attempted to avoid or resolve conflicts between competing laws by ascertaining and valuing points of contact between the transaction and the states or governments whose competing laws are involved. The criteria, in general, appear to be arrived at from weighing of the significance of one or more connecting factors between the shipping transaction regulated and the national interest served by the assertion of authority. It would not be candid to claim that our courts have arrived at satisfactory standards or apply those that they profess with perfect consistency. But in dealing with international commerce we cannot be unmindful of the necessity for mutual forbearance if retaliations are to be avoided; nor should we forget that any contact which we hold sufficient to warrant application of our law to a foreign transaction will logically be as strong a warrant for a foreign country to apply its law to an American transaction.

mars au 6 août 1996 à la date du jugement, au taux préférentiel moyen en vigueur pendant cette période.

[16] Le juge de première instance a d’abord choisi le critère qui, selon lui, devait s’appliquer pour déterminer si la transaction était régie par le droit du Canada ou celui des États-Unis. À son avis, le critère applicable était le suivant: quel est le ressort avec lequel les transactions ont «le lien le plus étroit et le plus important»? Pour appliquer ce critère, le juge de première instance a examiné et soupesé un certain nombre de facteurs indiquant un lien plus étroit avec le Canada ou les États-Unis. Auparavant, il a examiné certaines décisions américaines dans lesquelles différents facteurs à soupeser et à évaluer ont été énumérés. Dans l’arrêt clé *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571 (1953), la Cour suprême des États-Unis a énoncé, aux pages 583 à 591, sept facteurs de rattachement à soupeser et à examiner [TRADUCTION] «séparément ou ensemble» pour décider si la responsabilité relative au préjudice qu’avait subi un marin à bord d’un navire danois qui se trouvait dans les eaux cubaines devrait être régie par la *Jones Act*, 46 U.S.C. § 688 (1953), ou par un régime de droit étranger. S’exprimant au nom de la majorité, le juge Jackson a invoqué le raisonnement suivant au sujet de l’utilisation de ces facteurs (à la page 582):

[TRADUCTION] Dans des affaires semblables à celle-ci, le droit international ou maritime ne cherche pas à atteindre l’uniformité ni ne vise à empêcher un pays d’adopter des lois régissant sa propre navigation et son propre territoire ou de modifier les lois en question. Cependant, il vise la stabilité et l’ordre représentés par des coutumes qui ont été établies progressivement par des facteurs liés à la courtoisie, à la réciprocité et à l’intérêt à long terme et qui servent à définir le domaine que chaque nation considère comme le sien. À l’instar de notre droit municipal, notre droit maritime a tenté d’éviter ou de régler les conflits entre des lois opposées en déterminant et en évaluant les liens entre la transaction et les États ou gouvernements dont les lois sont en cause. De façon générale, les critères semblent avoir été déterminés par suite d’une évaluation de l’importance de différents facteurs de rattachement entre la transaction réglementée et l’intérêt national desservi par l’exercice du pouvoir. Il ne serait pas honnête d’affirmer que nos tribunaux en sont arrivés à des normes satisfaisantes ou qu’ils appliquent celles qui favorisent l’uniformité. Cependant, en matière de commerce international, nous devons reconnaître qu’une tolérance mutuelle est nécessaire si nous voulons éviter les représailles; de plus, il ne faut pas oublier que tout facteur de rattachement qui nous apparaît suffisamment important pour justifier l’application de nos lois à une transaction étrangère aura

The factors listed by Justice Jackson are: (1) the place of the wrongful act; (2) the law of the flag; (3) the allegiance or domicile of the injured seaman; (4) the allegiance of the defendant shipowners; (5) the place where the employment contract was made; (6) inaccessibility of a foreign forum; (7) the law of the forum. Six years later, the same Court extended the *Lauritzen* approach so as to “guide courts in the application of maritime law generally”: *Romero v. International Terminal Operating Co.*, 358 U.S. 354 (1959).

[17] In this context, the Trial Judge went on to consider 11 different factual elements from the situation presented by the case. These were: (1) the plaintiff is a Canadian corporation; (2) the vessels are registered in Canada; (3) the charterer, Socanav, is a Canadian corporation; (4) the charter parties contain an explicit choice of law provision in favour of Canadian law; (5) the charterer was engaged in domestic trade in Canada and did operate some vessels internationally; (6) the charterer contracted with Star, a United States corporation, to manage its fleet including the two vessels here in question; (7) Star entered into a contract in the United States with Petromar, a United States corporation, for the sale and supply of marine lubricants to vessels managed by Star around the world; (8) Petromar contracted in the United States with ECI for the supply of marine lubricants to Petromar’s clients on a world-wide basis; (9) the choice of law in both the Star/Petromar contract and in the ECI/Petromar contract is the law applied in the state of New York, or the law of the United States; (10) the appellant, a Canadian corporation, provided the necessities to the vessels under arrangements by ECI with the appellant; (11) the necessities were supplied to the vessels in Canada.

[18] In characterizing the issue as one of maritime law and the choice of law as that of the United States, the Trial Judge was heavily influenced by the decision of the Prothonotary at Vancouver in *Fraser Shipyard and*

logiquement tout autant d’importance aux yeux d’un pays étranger qui l’invoque pour appliquer ses lois à une transaction américaine.

Les facteurs que le juge Jackson a énumérés sont les suivants: 1) le lieu du délit; 2) le pavillon arboré par le navire; 3) l’allégeance ou le domicile du marin blessé; 4) l’allégeance du propriétaire du navire; 5) l’endroit où le contrat d’emploi a été signé; 6) la possibilité d’avoir recours à un tribunal étranger; 7) la loi du for. Six ans plus tard, la même Cour a étendu la portée du raisonnement suivi dans l’arrêt *Lauritzen* de façon que [TRADUCTION] «les tribunaux s’en inspirent au cours de l’application de l’ensemble des règles du droit maritime»: *Romero v. International Terminal Operating Co.*, 358 U.S. 354 (1959).

[17] Dans ce contexte, le juge de première instance a énuméré 11 différents éléments de fait tirés de la situation en cause. Ces éléments étaient les suivants: 1) la demanderesse est une société canadienne; 2) les navires sont immatriculés au Canada; 3) l’affrèteur, Socanav, est une société canadienne; 4) les chartes-parties contiennent un choix explicite portant que la loi applicable est celle du Canada; 5) l’affrèteur faisait du commerce au Canada et exploitait certains navires dans le commerce international; 6) l’affrèteur a conclu avec Star, une société américaine, un contrat concernant la gestion de sa flotte, notamment des deux navires en cause; 7) Star a conclu un contrat aux États-Unis avec Petromar, qui est une société américaine, relativement à la vente et à la fourniture de lubrifiants maritimes aux navires que Star gère à travers le monde; 8) Petromar a conclu un contrat aux États-Unis avec ECI relativement à la fourniture de lubrifiants maritimes aux clients de Petromar à travers le monde; 9) le choix de la loi applicable dans le contrat Star/Petromar et dans le contrat ECI/Petromar est celui de la loi de l’État de New York, savoir la loi des États-Unis; 10) l’appelante, qui est une société canadienne, a fourni les approvisionnements nécessaires aux navires au Canada en vertu d’une entente qu’elle a conclue avec ECI; 11) la fourniture des approvisionnements nécessaires a eu lieu au Canada.

[18] Pour définir la question en litige comme une question de droit maritime et le choix de la loi applicable comme celui des États-Unis, le juge de première instance s’est inspiré en bonne partie de la décision que le

Industrial Centre Ltd. v. Expedient Maritime Co. (1999), 170 F.T.R. 1 (F.C.T.D.) (hereinafter *Atlantis Two*); and the appeal therefrom, *Fraser Shipyard and Industrial Centre Ltd. v. Expedient Maritime Co.* (1999), 170 F.T.R. 57 (F.C.T.D.) (hereinafter *Atlantis Two*), which he viewed as determinative. It was his view that this result was supported by an assessment of the system of law with which the transactions had the closest and most real connection. He then proceeded to an examination of the *Atlantis Two* and to factual connections between the transactions and the legal systems of either Canada or the United States, and then concluded at paragraphs 21, 22, 26 and 27 of his reasons:

In my opinion, the jurisprudence of this Court, in decisions in the case of *Fraser Shipyard (The "Atlantis Two")*, has determined the issue of characterization and the choice of law applicable in circumstances where, as in this case, a maritime lien arising under United States law is claimed for necessities supplied to a vessel in Canada. In that case, Prothonotary Hargrave upheld a claim for a maritime lien where supply of necessities to a vessel in Canada was effected by arrangements made by a United States firm in New York on behalf of a Norwegian contractor. On appeal of that decision in regard to another claim, Mr. Justice Rouleau upheld the appeal, allowing on the facts, a maritime lien for which Hargrave P. had found insufficiently supported by the evidence. The lien existing under United States law for necessities supplied to a ship in a Canadian port was accepted by Rouleau J. as enforceable in this Court.

I see no reason to depart from a similar conclusion in this case, characterizing the issue as one of maritime law, with the choice of law in the circumstances of this case being that of United States law, recognizing that United States substantive law is applicable to determining whether a maritime lien exists.

...

Among these connecting factors the most significant, in my opinion, is the series of contracts by which the necessities were supplied to the vessels. Those concerning the provision of marine lubricants were the Star Ship Management/Petromar contract and the Petromar/E.C.I. contract, both concluded in the United States, each with provision of the application of law as it applied in New York state. Another significant agreement,

protonotaire a rendue à Vancouver dans *Fraser Shipyard and Industrial Centre Ltd. c. Expedient Maritime Co.* (1999), 170 F.T.R. 1 (C.F. 1^{re} inst.) (ci-après *Atlantis Two*) et du jugement rendu par suite de l'appel interjeté dans cette affaire, *Fraser Shipyard and Industrial Centre Ltd. c. Expedient Maritime Co.* (1999), 170 F.T.R. 57 (C.F. 1^{re} inst.) (ci-après *Atlantis Two*), lesquelles décisions ont réglé la question à son avis. Selon le juge de première instance, ce résultat était justifié au vu d'un examen du régime de droit avec lequel la question avait le lien le plus étroit et le plus réel. Le juge a ensuite procédé à un examen des décisions rendues dans l'affaire *Atlantis Two* ainsi que des liens factuels entre les transactions et les régimes juridiques du Canada et des États-Unis pour en arriver aux conclusions suivantes aux paragraphes 21, 22, 26 et 27 de ses motifs:

Selon moi, la jurisprudence de notre Cour dans les décisions *Fraser Shipyard (Le navire «Atlantis Two»)* a réglé la question de la définition et celle du choix de la loi applicable dans des circonstances où, comme c'est le cas ici, un privilège maritime en vertu de la loi des États-Unis est invoqué pour la fourniture d'approvisionnements nécessaires à un navire au Canada. Dans cette affaire, le protonotaire Hargrave a accueilli une réclamation de privilège maritime dans un cas où la fourniture des approvisionnements nécessaires au Canada était faite en vertu d'arrangements pris par une société des États-Unis à New York au nom d'un entrepreneur norvégien. Dans l'appel de cette décision, portant sur une autre réclamation, M. le juge Rouleau a accueilli l'appel, reconnaissant dans les faits l'existence d'un privilège maritime que le protonotaire Hargrave n'avait pas accueilli puisqu'il considérait la preuve insuffisante. Le privilège qui existe en vertu de la loi des États-Unis pour les approvisionnements nécessaires livrés à un navire dans un port canadien a été jugé par le juge Rouleau pouvoir être exercé en cette Cour.

Je ne vois pas pourquoi je n'arriverais pas à la même conclusion en l'instance, la question en litige étant définie comme en étant une de droit maritime, le choix de la loi applicable dans les circonstances de l'affaire étant celui des États-Unis, en reconnaissant que le droit positif des États-Unis s'applique lorsqu'il s'agit de déterminer l'existence d'un privilège maritime.

[. . .]

Parmi ces liens, les plus significatifs selon moi se trouvent dans la série de contrats qui ont mené à la fourniture des approvisionnements nécessaires aux navires. Les contrats sur la fourniture de lubrifiants maritimes sont le contrat Star Ship Management/Petromar et le contrat Petromar/E.C.I., tous les deux conclus aux États-Unis et comportant chacun une disposition portant que la loi applicable est celle de l'État de

not included in the Agreed Statements of Facts, must have been in place, that is, one between E.C.I. and Imperial. The latter company can hardly say that it was unaware, in supplying lubricants to its own vessels operated by Socanav, that it was ignorant of the directions by E.C.I. to provide the lubricants, or that those directions would result from a contract-based commercial relationship between E.C.I. and a representative of Socanav or an agent of the latter.

The agreements for supply of the necessaries are the most significant connection factors for choice of law in relation to the issue, in my opinion. Not only would there be no issue in the absence of these agreements, for there would have been no supply of lubricants, but those agreements are consistent with modern international commerce, fostering specialization in international commercial relations, presumably fostering cost savings, and introducing a substantial measure of certainty through specified choice of law provisions.

ARGUMENT ON APPEAL

[19] The appellant submits that the Trial Judge erred in viewing the decisions in the *Atlantis Two* as determinative and, particularly, that he misinterpreted the decision of the Prothonotary therein. The appellant further submits that the Trial Judge erroneously considered or gave disproportionate weight to the terms of the contracts between Petromar and Star and between Petromar and ECI. Finally, the appellant argues that the Trial Judge failed to give any weight to the many connecting factors linking the transactions to Canada.

[20] Petromar submits that the decisions in the *Atlantis Two* are relevant and that they were not misinterpreted by the Trial Judge. Petromar also argues that the Trial Judge directed his mind to the factors linking the case to Canada before determining the system of laws with which the transactions had the closest and most real connection. Petromar contends that the Trial Judge correctly decided that the most significant factor in this regard was the series of contracts by which the necessaries were supplied to the vessels in Canada. Indeed, Petromar submits the assessing and weighing of the various connecting factors by the Trial Judge amounted to a finding of fact that ought not to be interfered with by this Court unless the Trial Judge made a palpable and overriding error which affected his

New York. Il doit y avoir eu une autre entente importante, dont il n'est pas question dans l'Énoncé conjoint des faits, savoir une entente entre E.C.I. et Imperial. Imperial peut difficilement dire qu'elle ne savait pas, lorsqu'elle a fourni des lubrifiants à ses propres navires exploités par Socanav, quelles étaient les directives de E.C.I. pour la fourniture des lubrifiants, non plus que ces directives résulteraient d'une entente commerciale et contractuelle entre E.C.I. et un représentant ou un agent de Socanav.

Selon moi, les ententes pour la fourniture des approvisionnements nécessaires constituent le lien le plus significatif pour déterminer le choix de la loi applicable à la question en litige. Non seulement n'y aurait-il aucun litige en l'absence de ces ententes, puisqu'il n'y aurait pas eu fourniture de lubrifiants, mais lesdites ententes cadrent bien avec les pratiques du commerce international moderne, qui encouragent la spécialisation dans les relations commerciales internationales et qui créent vraisemblablement des économies tout en introduisant une plus grande certitude en spécifiant le choix de la loi applicable.

ARGUMENTS INVOQUÉS EN APPEL

[19] L'appelante soutient que le juge de première instance a commis une erreur lorsqu'il a dit que la question avait été réglée dans les décisions rendues dans l'affaire *Atlantis Two* et, plus précisément, qu'il a mal interprété la décision du protonotaire dans cette affaire. L'appelante ajoute que le juge de première instance a mal compris les conditions des accords intervenus entre Petromar et Star et entre Petromar et ECI ou qu'il a accordé une importance démesurée à ces conditions. Enfin, elle fait valoir que le juge de première instance n'a pas accordé la moindre importance aux nombreux facteurs rattachant les transactions au Canada.

[20] Pour sa part, Petromar allègue que les décisions rendues dans l'affaire *Atlantis Two* sont pertinentes et que le juge de première instance ne les a pas mal interprétées. Selon Petromar, le juge de première instance a examiné les facteurs rattachant l'affaire au Canada avant de déterminer le régime de droit avec lequel les transactions avaient le lien le plus étroit et le plus réel. Petromar affirme que le juge de première instance a eu raison de décider que le facteur le plus important à cet égard était la série de contrats concernant la fourniture des approvisionnements nécessaires au Canada. Effectivement, elle fait valoir que l'évaluation et la pondération des différents facteurs de rattachement de la part du juge de première instance constituaient une conclusion de fait que la Cour d'appel ne devrait pas

assessment of the facts.

[21] In the cross-appeal, Petromar submits that the Trial Judge erred in not allowing the full contractual rate of interest of 18.5% per annum provided for in the contract between Star and Petromar on the unpaid debt, rather than allowing pre-judgment interest to the date of judgment, at the average bank lending rate prevailing through the period between March 11, 1996 and August 6, 1996. The argument here is that by a well-established principle of Canadian maritime law the Court in its discretion may award pre-judgment interest as an integral part of the damages in respect of rights either *ex contractu* or *ex delicto* in order to supply a remedy that conforms to the overarching principle of *restitutio in integrum*.

ANALYSIS

[22] While the present controversy involves transactions said to be connected to either Canada or the United States, it is not unusual in the marine shipping industry for fuel to be supplied to a vessel under a contract between parties located in several countries, negotiated in one country and performed in another sometimes by a person who was not a party to the original contract. Fortunately, complexities of that order are not present in the fact situation to be examined in this appeal.

The maritime lien

[23] Before consulting conflict rules or principles, it will be useful to examine the nature and characteristics of a maritime lien. The classic judgment of Sir John Jervis in *Harmer v. Bell — The Bold Buccleugh* (1851), 7 Moo. P.C. 267; 13 E.R. 884 (P.C.), defined the maritime lien as it is currently understood in Canadian maritime law. That decision was significantly influenced by the views of Story J. in *Nestor, The*, 18 F. Cas. 9 (C.C.D. Me. 1834). At pages 284-285 [pages 890-891 E.R.] Sir John Jervis stated:

A maritime lien does not include or require possession. The word is used in Maritime Law not in the strict legal sense in

modifier, à moins que le juge n'ait commis une erreur manifeste et dominante qui a touché son appréciation des faits.

[21] Dans l'appel incident, Petromar soutient que le juge de première instance a commis une erreur en refusant d'accorder le taux d'intérêt annuel de 18,5 pour cent prévu dans le contrat qu'elle avait conclu avec Star relativement à la dette impayée plutôt que d'accorder des intérêts avant jugement jusqu'à la date du jugement au taux moyen pour les prêts consentis par les banques au cours de la période allant du 11 mars 1996 au 6 août 1996. Petromar fait valoir en réalité que, selon un principe bien connu du droit maritime canadien, la Cour peut, dans le cadre de l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, accorder des intérêts avant jugement comme partie intégrante des dommages-intérêts relativement aux droits d'origine contractuelle ou délictuelle afin d'accorder une réparation qui respecte le principe très important de la restitution intégrale.

ANALYSE

[22] Bien que la présente controverse concerne des transactions qui seraient liées au Canada ou aux États-Unis, il n'est pas inhabituel, dans le domaine de la navigation maritime, qu'un navire soit approvisionné en carburant en application d'un contrat qui a été conclu entre des parties se trouvant dans plusieurs pays, négocié dans un pays et exécuté dans un autre parfois par une personne qui n'était pas partie au contrat initial. Fort heureusement, aucune complexité de cette nature n'existe en l'espèce.

Le privilège maritime

[23] Avant d'examiner les règles ou principes régissant les conflits de lois, il convient d'étudier la nature ou les caractéristiques d'un privilège maritime. Dans l'arrêt classique *Harmer v. Bell — Bold Buccleugh* (1851), 7 Moo. P.C. 267; 13 E.R. 884 (C.P.), sir John Jervis a défini le privilège maritime au sens où il est compris aujourd'hui en droit maritime canadien. Cette décision était fortement influencée par l'opinion que le juge Story avait formulée dans *Nestor, The*, 18 F. Cas. 9 (C.C.D. Me. 1834). Voici comment sir John Jervis s'est exprimé aux pages 284 et 285 [pages 890 et 891 E.R.] de son jugement:

[TRADUCTION] Un privilège maritime ne comporte pas la possession et ne l'exige pas non plus. Le mot n'est pas utilisé

which we understand it in Courts of Common Law, in which case there could be no lien where there was no possession, actual or constructive; but to express, as if by analogy, the nature of claims which neither presuppose nor originate in possession. This was well understood in the Civil Law, by which there might be a pledge with possession, and a hypothecation without possession, and by which in either case the right travelled with the thing into whosoever possession it came. Having its origin in this rule of the Civil Law, a maritime lien is well defined by Lord Tenterden, to mean a claim or privilege upon a thing to be carried into effect by legal process; and Mr. Justice Story (1 Sumner, '78) explains that process to be a proceeding *in rem*, and adds, that wherever a lien or claim is given upon the thing, then the Admiralty enforces it by a proceeding *in rem*, and indeed is the only Court competent to enforce it. A maritime lien is the foundation of the proceeding *in rem*, a process to make perfect a right inchoate from the moment the lien attaches; . . . a maritime lien exists, which gives a privilege or claim upon the thing, to be carried into effect by legal process. This claim or privilege travels with the thing, into whosoever possession it may come. It is inchoate from the moment the claim or privilege attaches, and when carried into effect by legal process, by a proceeding *in rem*, relates back to the period when it first attached.

See also *Johnson v. Black — The Two Ellens* (1872), 8 Moo. N.S. 398; 17 E.R. 361 (P.C.); *Heinrich Bjorn, The* (1885), 10 P.D. 44 (C.A.); *Hamilton v. Baker. The "Sara"* (1889), 14 A.C. 209 (H.L.); *Dictator, The*, [1892] P. 304 (P.D.); *Ripon City, The*, [1897] P. 226 (P.D.); *Currie v. M'Knight*, [1897] A.C. 97 (H.L.); *Gemma, The*, [1899] P. 285 (C.A.); *Dupleix, The*, [1912] P. 8 (P.D.). Later, in the last century, the maritime lien was described by Scott L.J. in *Tolten, The*, [1946] P. 135 (C.A.), at page 144, as "one of the first principles of the law of the sea and very far-reaching in its effects". The principle enunciated in *The Bold Buccleugh* has been adopted in Canada: see e.g. *The Strandhill v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] S.C.R. 680; *Goodwin Johnson v. The Ship (Scow) A.T. & B. No. 28*, [1954] S.C.R. 513. It is apparent that a maritime lien constitutes a bundle of rights rather than a single right.

[24] In finding in favour of Petromar, the Trial Judge distinguished between the relevant maritime law of the United States and that of Canada on the point. As has been noted, under the maritime law of the United States,

en droit maritime au sens juridique strict que nos tribunaux lui donnent en common law et selon lequel il ne peut y avoir de privilège en l'absence de possession, réelle ou présumée; le privilège maritime renvoie plutôt, par analogie, aux réclamations qui, de par leur nature, ne présupposent pas la possession ni n'en découlent. Cette réalité a été bien comprise en droit civil, dont les règles reconnaissaient la possibilité d'un gage avec possession et d'une hypothèque sans possession et prévoyant, dans un cas comme dans l'autre, que le droit suivait l'objet, indépendamment de la personne qui en avait la possession. Le privilège maritime, qui tire son origine du droit civil, a été défini par lord Tenterden comme un droit ou un privilège pouvant être exercé par la voie d'une procédure judiciaire; selon le juge Story (1 Sumner, '78), cette procédure est une procédure *in rem* (une action réelle) et, quel que soit l'endroit où le privilège grève l'objet, l'Amirauté y donne effet au moyen d'une action réelle et est effectivement le seul tribunal compétent à cette fin. Le privilège maritime constitue le fondement de la procédure réelle, laquelle vise à rendre opposable un droit virtuel à compter du moment où le privilège est grevé; un privilège maritime, qui confère un droit sur l'objet, existe et peut être exercé au moyen d'une procédure judiciaire. Ce droit ou privilège suit l'objet, indépendamment de la personne qui en obtient la possession. Il est virtuel à compter du moment où il naît et, lorsqu'il est exercé par la voie d'une procédure judiciaire (procédure réelle), il est relié de façon rétroactive à la période où il est né.

Voir également *Johnson v. Black — The Two Ellens* (1872), 8 Moo. N.S. 398; 17 E.R. 361 (C.P.); *Heinrich Bjorn, The* (1885), 10 P.D. 44 (C.A.); *Hamilton v. Baker. The «Sara»* (1889), 14 A.C. 209 (C.L.); *Dictator, The*, [1892] P. 304 (P.D.); *Ripon City, The*, [1897] P. 226 (P.D.); *Currie v. M'Knight*, [1897] A.C. 97 (C.L.); *Gemma, The*, [1899] P. 285 (C.A.); *Dupleix, The*, [1912] P. 8 (P.D.). Plus tard au cours du siècle dernier, dans l'arrêt *Tolten, The*, [1946] P. 135 (C.A.), le lord juge Scott a décrit le privilège maritime (page 144) [TRADUCTION] «comme l'un des premiers principes du droit international public de la mer qui a une incidence profonde». Le principe énoncé dans l'arrêt *The Bold Buccleugh* a été adopté au Canada: voir, p. ex., *The Strandhill v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] R.C.S. 680; *Goodwin Johnson v. The Ship (Scow) A.T. & B. No. 28*, [1954] R.C.S. 513. Il est évident qu'un privilège maritime constitue non pas un seul droit, mais plutôt un ensemble de droits.

[24] Lorsqu'il s'est prononcé en faveur de Petromar, le juge de première instance a établi une distinction entre le droit maritime américain et celui du Canada qui s'applique à la question. Tel qu'il est mentionné plus

unlike that of Canada, a maritime lien for necessities exists. The term “necessaries” includes marine lubricants supplied to a vessel. This right to a maritime lien for necessities is currently provided for in the *Commercial Instruments and Maritime Liens Act*, 46 U.S.C. § 31301-31343 (1994), particularly section 31342 which reads:

§ 31342. Establishing maritime liens

(a) Except as provided in subsection (b) of this section, a person providing necessities to a vessel on the order of the owner or a person authorized by the owner —

- (1) has a maritime lien on the vessel;
- (2) may bring a civil action in rem to enforce the lien; and
- (3) is not required to allege or prove in the action that credit was given to the vessel.

(b) This section does not apply to a public vessel.

It will be noticed that by these provisions the lien is intended to attach whether the necessities are supplied on the order of the vessel owner or of a person authorized by the owner.

[25] The Trial Judge noted and the parties agreed that Canadian maritime law does not recognize a maritime lien for necessities. This is apparent from an examination of the relevant provisions of the *Federal Court Act*, R.S.C., 1985, c. F-7. While subsection 22(2) of that Act lists various matters over which the Federal Court is granted jurisdiction, the Court’s jurisdiction *in rem* over claims included in section 22 is, by subsection 43(3), so limited that a claim “in respect of goods, materials or services . . . supplied to a ship for the operation or maintenance of the ship” provided for in paragraph 22(2)(m), cannot be enforced in an action *in rem* “unless, at the time of the commencement of the action, the ship . . . that is the subject of the action is beneficially owned by the person who was the beneficial owner at the time when the cause of action arose”. The result in law is that an unpaid supplier of goods to a

haut, un privilège maritime existe à l’égard des approvisionnements nécessaires selon le droit maritime des États-Unis, mais non selon les règles correspondantes du Canada. L’expression «approvisionnements nécessaires» comprend les lubrifiants maritimes fournis à un navire. Ce droit à un privilège maritime au titre des approvisionnements nécessaires est actuellement reconnu dans la loi intitulée *Commercial Instruments and Maritime Liens Act*, 46 U.S.C. § 31301-31343 (1994), notamment au paragraphe 31342, qui est ainsi libellé:

[TRADUCTION]

§ 31342. Création des privilèges maritimes

(a) Sous réserve de l’alinéa (b) du présent article, une personne qui fournit des approvisionnements nécessaires à un navire sur l’ordre du propriétaire ou d’une personne autorisée par celui-ci —

- (1) possède un privilège maritime sur le navire;
- (2) peut engager une action civile réelle pour faire valoir le privilège;
- (3) n’est pas tenue d’alléguer ou de prouver dans l’action qu’une avance a été consentie au profit du navire.

(b) Le présent article ne s’applique pas à un navire public.

Une lecture de ces dispositions indique que le privilège doit grever le navire, que les approvisionnements nécessaires soient fournis sur l’ordre du propriétaire du navire en question ou d’une personne autorisée par celui-ci.

[25] Le juge de première instance a souligné et les parties ont admis que le droit maritime canadien ne reconnaît aucun privilège maritime au titre des approvisionnements nécessaires. C’est ce qui ressort d’un examen des dispositions pertinentes de la *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985) ch. F-7. Bien que le paragraphe 22(2) de cette Loi énumère différentes questions qui relèvent de la compétence de la Cour fédérale, le paragraphe 43(3) restreint la compétence en matière réelle prévue à l’article 22 de telle sorte qu’une demande «relative à des marchandises, des matériels ou services fournis à un navire pour son fonctionnement ou son entretien», suivant l’alinéa 22(2)m), ne peut être satisfaite dans une action réelle «que si, au moment où l’action est intentée, le véritable propriétaire du navire [. . .] est le même qu’au moment du fait générateur». Il s’ensuit, en droit, que la personne qui a fourni des

vessel cannot claim the benefit of a maritime lien against the vessel. Instead, such a person is left to bring an action *in rem* against the vessel provided its beneficial ownership has not changed between the date the cause of action arose and the date the action is commenced, or to pursue the debtor in an action *in personam* in this Court or elsewhere. The case law both in England and in Canada is clearly to the effect that a supplier of necessities is not entitled to a maritime lien but only to a statutory right *in rem* which is sometimes referred to as a "statutory lien". That law is conveniently summarized in *Coastal Equipment Agencies Ltd. v. The Comer*, [1970] Ex. C.R. 12; *Mount Royal/Walsh Inc. v. Jensen Star (The)* [1990] 1 F.C. 199 (C.A.).

[26] It seems clear from *The Bold Buccleugh*, *supra*, and, indeed, as the Trial Judge pointed out, a maritime lien arises not from contract but from operation of law in respect of a limited number of claims under Canadian maritime law. These include claims for damage, for seamen's or master's wages or remuneration or for salvage services. The opportunity of such claimants to enforce a maritime lien is recognized by paragraphs 22(2)(d), (j) and (o) of the *Federal Court Act* read together with subsection 43(3) thereof. A maritime lien for claims of this nature arises by operation of law rather than from the fact that they may originate either in tort or in contract.

[27] The courts of the United States have recognized that the lien arises by operation of law. Thus in *Gulf Trading & Transp. Co. v. Vessel Hoegh Shield*, 658 F. 2d 363 (5th Cir. 1981), *certiorari* denied, 457 U.S. 1119 (1982), involving a claim in an action *in rem* by a supplier (Gulf) of bunker fuel oil and a time charterer (Multinational) for the benefit of a Norwegian ship, Circuit Judge Brown stated at page 366:

Gulf's claim to a maritime lien in the Vessel arises by operation of law rather than by contract because the Vessel's owner was not a party to the contract between Gulf and Multinational. . . . The present controversy, and the validity of the maritime lien imposed upon the Vessel, is broader than the

marchandises à un navire sans avoir été payée ne peut invoquer un privilège maritime contre le navire. Elle devra plutôt intenter une action *in rem* contre le navire, pourvu que le véritable propriétaire de celui-ci n'ait pas changé entre la date de la naissance du droit d'action et la date à laquelle l'action est engagée, ou poursuivre le débiteur dans une action personnelle devant la Cour fédérale ou ailleurs. Il appert nettement de la jurisprudence tant anglaise que canadienne que le fournisseur d'approvisionnements nécessaires ne peut invoquer un privilège maritime, mais uniquement un droit réel d'origine législative qui est parfois appelé «privilège d'origine législative». Cette règle a l'avantage d'être résumée dans les arrêts *Coastal Equipment Agencies Ltd. c. Le Comer*, [1970] R.C.É. 12; et *Mount Royal/Walsh Inc. c. Jensen Star (Le)*, [1990] 1 C.F. 199 (C.A.).

[26] Comme l'indique clairement l'arrêt *The Bold Buccleugh*, précité, et comme le juge de première instance l'a effectivement souligné, le privilège maritime naît non pas d'un contrat, mais de l'application de la loi relativement à un nombre restreint de réclamations fondées sur le droit maritime canadien, y compris les demandes d'indemnisation pour dommages et pour sauvetage et les demandes relatives au salaire ou à toute autre forme de rémunération du marin ou du capitaine. La possibilité qu'ont ces personnes de faire valoir un privilège maritime est reconnue aux alinéas 22(2)d), j) et o) de la *Loi sur la Cour fédérale*, lus de concert avec le paragraphe 43(3) de cette même Loi. Le privilège maritime relatif aux demandes de cette nature découle de l'effet de la loi plutôt que d'un délit ou d'un contrat.

[27] Les tribunaux des États-Unis ont reconnu que le privilège découle de l'effet de la loi. Ainsi, dans l'arrêt *Gulf Trading & Transp. Co. v. Vessel Hoegh Shield*, 658 F. 2d 363 (5th Cir. 1981), *certiorari* refusée, 457 U.S. 1119 (1982), qui concernait une action réelle intentée par un fournisseur (Gulf) de combustible de soute et un affréteur à temps (Multinational) au profit d'un navire norvégien, le juge Brown, de la Cour de circuit, s'est exprimé comme suit à la page 366:

[TRADUCTION] La réclamation de Gulf d'un privilège maritime contre le navire trouve son origine dans le droit applicable plutôt que dans le contrat, étant donné que le propriétaire du navire n'était pas partie au contrat entre Gulf et Multinational. [. . .] La controverse en l'instance, ainsi que la validité du

failure . . . to pay for the necessities provided to the Vessel.

Earlier, in *Rainbow Line, Inc. v. M/V Tequila*, 480 F.2d 1024 (2d Cir. 1973), Circuit Judge Anderson remarked, at page 1026:

But maritime liens arise separately and independently from the agreement of the parties, and rights of third persons cannot be affected by the intent of the parties to the contract. . . .

It would appear as well that by the maritime law of the United States, a maritime lien possesses the same general characteristics as those which were identified by the Privy Council in *The Bold Buccleugh*. See e.g. *Cardinal Shipping Corp. v. M/S Seisho Maru*, 744 F.2d 461 (5th Cir. 1984), at page 466 and the cases and textwriters cited therein and, in particular, G. Gilmore and C. Black, *The Law of Admiralty*, 2nd ed. (Foundation Press: New York, 1975), at page 595. See also F. Wiswall, *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800: An English Study with American Comparisons* (University Press: Cambridge, 1970), at pages 155-169.

Conflict of laws principles

[28] An important point *in limine* is in discovering relevant Canadian conflict of law principles for determining whether the substantive law of Canada or of the United States is to be applied in determining whether Petromar is entitled to a maritime lien under the law of the United States or merely to a statutory right *in rem* against the vessels under Canadian maritime law. No Canadian case has been drawn to our attention in which the proper law of a maritime lien was determined. In J.-G. Castel, *Canadian Conflict of Laws*, 4th ed. (Toronto: Butterworths, 1997), at paragraph 448, the learned author commented as follows with reference to conflict rules for determining the proper law of contract:

448. Scope of the doctrine of the proper law

The proper law of the contract governs most contractual issues. The proper law may be determined in three ways: (1) by express selection by the parties; (2) by selection inferred from

privilege maritime s'attachant au navire, est plus large que le défaut de Multinational de payer pour les approvisionnements nécessaires livrés au navire.

Précédemment, dans l'arrêt *Rainbow Line, Inc. v. M/V Tequila*, 480 F.2d 1024 (2d Cir. 1973), le juge de la Cour de circuit Anderson avait fait remarquer ce qui suit à la page 1026:

[TRADUCTION] Cependant, les privilèges maritimes naissent séparément et indépendamment de l'accord intervenu entre les parties et les droits des tierces parties ne peuvent être touchés par l'intention des parties au contrat [. . .]

Il semblerait également que, selon le droit maritime des États-Unis, le privilège maritime possède les mêmes caractéristiques générales que celles qu'a énumérées le Conseil privé dans l'arrêt *The Bold Buccleugh*. Voir, p. ex., *Cardinal Shipping Corp. v. M/S Seisho Maru*, 744 F.2d 461 (5th Cir. 1984), à la page 466, ainsi que les arrêts et ouvrages qui y sont cités, notamment G. Gilmore et C. Black, *The Law of Admiralty*, 2^e éd. (Foundation Press: New York, 1975), à la page 595. Voir également F. Wiswall, *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800: An English Study with American Comparisons* (University Press: Cambridge, 1970), aux pages 155 à 169.

Principes régissant les conflits de lois

[28] Il importe d'abord de déterminer les principes canadiens relatifs aux conflits de lois qui sont pertinents quant à la question de savoir si c'est le droit positif du Canada ou celui des États-Unis qu'il faut appliquer pour décider si Petromar a droit à un privilège maritime en vertu du droit des États-Unis ou simplement à un droit réel d'origine législative contre les navires en vertu du droit maritime canadien. Aucune décision canadienne dans laquelle les règles de droit régissant le privilège maritime ont été énoncées n'a été portée à notre attention. Dans son ouvrage intitulé *Canadian Conflict of Laws*, (4^e éd.) (Toronto: Butterworths, 1997), J.-G. Castel formule les commentaires suivants au paragraphe 448 au sujet des règles de conflit qui servent à déterminer la loi applicable au contrat:

[TRADUCTION]

448. Portée de la doctrine de la loi applicable

La loi applicable au contrat régit la plupart des questions d'ordre contractuel. La loi applicable peut être déterminée de trois façons: 1) par l'examen du choix explicite fait par les

the circumstances; or failing either of these, (3) by judicial determination of the system of law with which the transaction has the closest and most real connection. Actually, it would be better to consider two possibilities only: where there is an express selection and where there is no express selection. The distinction between express selection and inferred selection is artificial. If the parties had wished to select the proper law they would have done so. Furthermore, except, perhaps, for the *lex validitatis*, the factors which are taken into consideration in determining the inferred proper law are the same as those that will enable the court to select the system of law with which the transaction has its closest and most real connection. [Emphasis added; footnote omitted.]

Later, at paragraph 452, the learned author added:

452. No express or inferred choice of the proper law

Where the parties have not expressed a choice as to the proper law and no such choice can be inferred, the proper law of their contract is the system of law with which the transaction has the closest and most real connection. In such a case the court does not seek to find some presumed or fictitious intention of the parties, but rather holds the contract to be governed by the system of law with which it is most closely and really connected, for that is what it is presumed that reasonable business persons would have decided.

In determining with which system of law the transaction is most closely and really connected, the court should look at all the circumstances.

Whilst firm rules cannot be laid down, it is clear that the court will look at such factors as the place of contracting, the place of performance, the place of residence or business of the parties, and the nature and subject-matter of the contract. When the place of contracting is the same as the place of performance, the court may find it practically impossible to apply any other law to the contract. In that case it seems obvious that the state or province where these two events have occurred is most interested in having its system of law applied to issues arising under the contract. [Emphasis added; footnotes omitted.]

[29] This approach is consistent with that taken by the Supreme Court of Canada in *Imperial Life Assurance Co. of Canada v. Colmenares*, [1967] S.C.R. 443, where Ritchie J. stated at page 448:

parties; 2) par l'examen du choix pouvant être déduit des circonstances; 3) par la détermination judiciaire du régime de droit avec lequel la transaction a le lien le plus étroit et le plus réel. Effectivement, il serait préférable d'envisager deux possibilités seulement: le cas où les parties ont fait un choix explicite et le cas où les parties n'en ont pas fait. La distinction entre le choix explicite et le choix tacite est artificielle. Si les parties avaient désiré choisir la loi applicable, elles l'auraient fait. De plus, sauf en ce qui a trait au principe de la *lex validitatis*, les facteurs à prendre en compte pour déterminer la loi implicitement choisie sont ceux-là même qui permettront au tribunal de choisir le régime de droit avec lequel la transaction a son lien le plus étroit et le plus réel. [Non souligné à l'original; note de bas de page omise.]

Plus loin, au paragraphe 452, l'auteur ajoute les commentaires suivants:

[TRADUCTION]

452. Absence de choix explicite ou tacite de la loi applicable

Lorsque les parties n'ont exprimé aucun choix au sujet de la loi applicable et qu'aucun choix de cette nature ne peut être déduit, la loi applicable à leur contrat est celle du régime de droit avec lequel la transaction a le lien le plus étroit et le plus réel. En pareil cas, le tribunal ne cherche pas à déterminer une intention présumée ou fictive des parties, mais statue plutôt que le contrat est régi par le régime de droit avec lequel il a son lien le plus étroit et le plus réel, car c'est probablement ce que des gens d'affaires raisonnables auraient décidé.

Pour déterminer le régime de droit avec lequel la transaction a le lien le plus réel et le plus étroit, le tribunal devrait tenir compte de toutes les circonstances.

Bien qu'aucune règle ferme ne puisse être établie, il est indubitable que le tribunal examinera des facteurs comme l'endroit où le contrat a été signé, le lieu d'exécution du contrat, le lieu de résidence ou des activités commerciales des parties ainsi que la nature et l'objet du contrat. Lorsque l'endroit où le contrat a été signé est le même que celui où il a été exécuté, le tribunal jugera peut-être qu'il est impossible en pratique d'appliquer une autre loi au contrat. En pareil cas, il semble évident que l'État ou la province où ces deux événements se sont produits est le plus intéressé à faire en sorte que son régime de droit soit appliqué aux questions découlant du contrat. [Non souligné à l'original; notes de bas de page omises.]

[29] Cette approche est compatible avec celle que la Cour suprême du Canada a adoptée dans l'arrêt *Imperial Life Assurance Co. of Canada v. Colmenares*, [1967] R.C.S. 443, où le juge Ritchie s'est exprimé comme suit à la page 448:

It now appears to have been accepted by the highest Courts in England that the problem of determining the proper law of a contract is to be solved by considering the contract as a whole in light of all the circumstances which surround it and applying the law with which it appears to have the closest and most substantial connection.

This test was adopted by the Privy Council in *Bonython v. Commonwealth of Australia*, where Lord Simonds said at p. 219:

. . . the substance of the obligation must be determined by the proper law of the contract, *i.e.*, the system of law by reference to which the contract was made or that with which the transaction had its closest and most real connexion.

This approach to the problem was restated in the House of Lords in *Tomkinson v. First Pennsylvania Banking and Trust Co.*, *per* Lord Denning at p. 1068 and Lord Morris of Borth-y-Gest at p. 1081.

The many factors which have been taken into consideration in various decided cases in determining the proper law to be applied, are described in the following passage from Cheshire on Private International Law, 7th ed., p. 190:

The court must take into account, for instance, the following matters: the domicile and even the residence of the parties; the national character of a corporation and the place where its principal place of business is situated; the place where the contract is made and the place where it is to be performed; the style in which the contract is drafted, as, for instance, whether the language is appropriate to one system of law, but inappropriate to another; the fact that a certain stipulation is valid under one law but void under another; . . . the economic connexion of the contract with some other transaction; . . . the nature of the subject matter or its *situs*; the head office of an insurance company, whose activities range over many countries; and, in short, any other fact which serves to localize the contract. [Emphasis added.]

See also *Ontario Bus Industries Inc. v. Federal Calumet (The)*, [1992] 1 F.C. 245 (T.D.), and [affirmed] on appeal (1992), 150 N.R. 149 (F.C.A.); *Richardson International, Ltd. v. Mys Chikhacheva (The)*, [2001] 3 F.C. 41 (T.D.).

Choice of law test

[30] Before the Trial Judge and again in this Court, the appellant urged that the “closest and most substantial connection” choice of law test alluded to by Castel, *supra*, and in the British and Canadian jurisprudence with respect to the proper law of contract, should be

[TRADUCTION] Les plus hauts tribunaux d’Angleterre semblent désormais admettre que, pour déterminer la loi applicable à un contrat, il faut examiner celui-ci dans son ensemble à la lumière de toutes les circonstances qui l’entourent et appliquer le régime de droit avec lequel il semble avoir son lien le plus étroit et le plus important.

Le Conseil privé a adopté ce critère dans l’arrêt *Bonython v. Commonwealth of Australia*, où lord Simonds a formulé les remarques suivantes à la page 219:

[. . .] la substance de l’obligation doit être déterminée en fonction de la loi applicable au contrat, soit le régime de droit au regard duquel le contrat a été conclu ou celui avec lequel la transaction avait son lien le plus étroit et le plus réel.

Dans l’arrêt *Tomkinson v. First Pennsylvania Banking and Trust Co.*, lord Denning et lord Morris of Borth-y-Gest ont réitéré ce raisonnement respectivement aux p. 1068 et 1081.

Les nombreux facteurs qui ont été pris en compte dans différentes décisions concernant la loi applicable sont décrits dans l’extrait suivant de l’ouvrage de Cheshire intitulé *Private International Law*, 7th ed., à la page 190:

Le tribunal doit tenir compte, par exemple, des éléments suivants: le domicile et même la résidence des parties; la nature nationale d’une société et l’endroit où son principal établissement se trouve; l’endroit où le contrat est signé et celui où il doit être exécuté; le style dans lequel le contrat est rédigé, notamment la question de savoir si la langue convient à un régime de droit donné, mais non à un autre, le fait qu’une certaine stipulation est valable selon une loi mais nulle selon une autre; [. . .] le lien économique du contrat avec une autre transaction; [. . .] la nature de l’objet ou son emplacement; le siège social d’une compagnie d’assurance dont les activités sont poursuivies dans plusieurs pays et, bref, tout autre fait permettant de localiser le contrat. [Non souligné à l’original.]

Voir également *Ontario Bus Industries Inc. c. Federal Calumet (Le)*, [1992] 1 C.F. 245 (1^{re} inst.), et, [confirmé] en appel (1992), 150 N.R. 149 (C.A.F.); *Richardson International, Ltd. c. Mys Chikhacheva (Le)*, [2001] 3 C.F. 41 (1^{re} inst.).

Critère relatif au choix de la loi applicable

[30] Devant le juge de première instance et à nouveau devant nous, l’appelante a soutenu que le critère du «lien le plus étroit et le plus important» dont il est fait mention dans l’ouvrage de Castel, précité, ainsi que dans la jurisprudence britannique et canadienne au sujet de la loi

applied here. In my view, the Trial Judge was correct in selecting that test. Moreover, such an approach is favoured by maritime conflict of laws textwriters: see e.g. W. Tetley, *International Conflict of Laws: Common, Civil & Maritime* (Montreal: Blais, 1994), at page 596. Further, in *Todd Shipyards Corp. v. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] S.C.R. 1248, at page 1254, Ritchie J. cited with approval on the following passage in *Cheshire's Private International Law*, 8th ed. (London: Butterworths, 1970), at page 676, as correctly summarizing the law of England:

Where, for instance, two or more persons prosecute claims against a ship that has been arrested in England, the order in which they are entitled to be paid is governed exclusively by English Law.

In the case of a right *in rem* such as a lien, however, this principle must not be allowed to obscure the rule that the substantive right of the creditor depends upon its proper law. The validity and nature of the right must be distinguished from the order in which it ranks in relation to other claims. Before it can determine the order of payment, the court must examine the proper law of the transaction upon which the claimant relies in order to verify the validity of the right and to establish its precise nature. When the nature of the right is thus ascertained the principle of procedure then comes into play and ordains that the order of payment prescribed by English law for a right of that particular kind shall govern. [Emphasis added.]

[31] There is no dispute that the *Lauritzen* factors as supplemented and applied by the courts in the United States should be considered and weighed in determining whether the transactions have “the closest and most substantial connection” to the substantive law of Canada or of the United States. It would seem helpful to take those factors into account despite the fact that they have been prescribed by the United States Supreme Court whose judgments are not binding on Canadian courts. In *Equitable Life Assurance Society of the United States v. Larocque*, [1942] S.C.R. 205, at page 239, Rinfret J. made clear, however, that although decisions of the United States Supreme Court are not binding in this country, “they are, it need hardly be stated, entitled to the greatest respect”. While generally the decisions of the lower courts of that country are not entitled to the same respect here, in the present case involving a question of

applicable au contrat devrait être retenu en l’espèce. À mon avis, le juge de première instance a eu raison d’appliquer ce critère. De plus, cette interprétation est celle que privilégient les auteurs d’ouvrages portant sur les conflits de lois dans le domaine maritime: voir, p. ex., W. Tetley, *International Conflict of Laws: Common, Civil & Maritime* (Montréal: Blais, 1994), à la page 596. Par ailleurs, dans l’arrêt *Todd Shipyards Corp. c. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] R.C.S. 1248, à la page 1254, le juge Ritchie a cité avec approbation l’extrait suivant de l’ouvrage *Cheshire's Private International Law* (8^e éd.) (Londres: Butterworths, 1970), qui, selon lui, résume correctement le droit en vigueur en Angleterre (page 676):

[TRADUCTION] Lorsque, par exemple, deux personnes ou plus poursuivent des réclamations contre un navire qui a été saisi en Angleterre, l’ordre selon lequel elles ont le droit d’être payées est régi exclusivement par le droit anglais.

Dans le cas d’un droit *in rem* tel qu’un privilège, il ne faut pas, cependant, permettre à ce principe de voiler la règle que le droit fondamental du créancier est fondé sur le droit applicable. Il faut faire la distinction entre la validité et la nature du droit et le rang qu’il occupe parmi les autres réclamations. Avant de pouvoir déterminer l’ordre des paiements, la cour doit étudier le droit applicable à l’acte qu’invoque le réclamant, aux fins de vérifier la validité du droit réclamé et sa nature exacte. Une fois la nature du droit ainsi établie, le principe de la procédure entre alors en jeu et décrète qu’il faut adopter l’ordre de paiement que le droit anglais prescrit à l’égard d’un droit de cette catégorie particulière. [Non souligné à l’original.]

[31] Il est indéniable que, pour décider si les transactions ont leur «lien le plus étroit et le plus important» avec le droit positif du Canada ou avec celui des États-Unis, il est nécessaire d’examiner et de soupeser les facteurs énumérés dans l’arrêt *Lauritzen* et complétés et appliqués par les tribunaux américains. Il semblerait utile de tenir compte de ces facteurs, même s’ils ont été énoncés par la Cour suprême des États-Unis, dont les jugements ne lient pas les tribunaux canadiens. Dans l’arrêt *Equitable Life Assurance Society of the United States v. Larocque*, [1942] R.C.S. 205, à la page 239, le juge Rinfret a dit clairement que, même si les décisions de la Cour suprême des États-Unis ne lient pas les tribunaux du Canada, [TRADUCTION] «il est indéniable qu’elles méritent le plus grand respect». Bien que, de façon générale, les décisions rendues par les tribunaux inférieurs des États-Unis n’aient pas droit au

United States substantive law, it would seem unwise to totally ignore the jurisprudence of those courts especially here with respect to choice of law in claims for a maritime lien for necessities supplied in Canada pursuant to contracts made in the United States.

[32] The present case is not to be confused with a long line of Canadian cases to the general effect that a maritime lien created by the law of the United States for necessities furnished or supplied to a vessel in that country will be recognized and enforced in an action *in rem* in Canada: *The Strandhill*, *supra*; *Todd Shipyards Corp. v. Altema Compania Maritima S.A.*, *supra*; *Marlex Petroleum, Inc. v. The Ship Har Rai*, [1984] 2 F.C. 345 (C.A.); *Marlex Petroleum Inc. v. Har Rai (The)*, [1987] 1 S.C.R. 57. These cases stand in stark contrast to the decision of the Privy Council in *Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corpn.*, [1981] A.C. 221 (P.C.), which held that the proper law of a contract for repairs to a ship is the law of England where the action was commenced and not of the law of the United States where the repairs were made.

[33] As has been noted, the Trial Judge viewed the decisions of the Trial Division in the *Atlantis Two*, *supra*, as determinative of the choice of law issue. The *Atlantis Two* was arrested while lying at anchor at Vancouver in respect of various claims *in rem*. Among these claims was a claim for necessities supplied to the vessel in Australia and Vancouver, f.o.b. Houston, Texas. Another was for necessities supplied to the vessel at Vancouver by a Norwegian firm acting through its American agent. The learned Prothonotary at Vancouver determined on the evidence that no maritime lien under United States law arose for the necessities supplied from Houston, Texas. On appeal, however, Rouleau J. found some evidence in the record to the effect that the necessities were actually supplied to the vessel and accordingly allowed the supplier's claim for a maritime lien under the maritime law of the United States. In determining whether to recognize a maritime lien under the law of that country for the necessities supplied through an American agent at Vancouver, the Prothonotary was guided by expert evidence of the law of that country with respect to a maritime lien for the

même respect au Canada, il semblerait illogique, dans la présente affaire qui concerne une question relevant du droit positif américain, de les ignorer totalement, surtout en ce qui concerne le choix de la loi applicable aux revendications de privilège maritime à l'égard des approvisionnements nécessaires fournis au Canada conformément à des contrats signés aux États-Unis.

[32] Il ne faut pas confondre la présente affaire avec une longue série de décisions canadiennes portant généralement que le privilège maritime créé par la loi des États-Unis à l'égard des approvisionnements nécessaires fournis à un navire dans ce pays sera reconnu et exercé dans une action réelle au Canada: *The Strandhill*, précité; *Todd Shipyards Corp. c. Altema Compania Maritima S.A.*, précité; *Marlex Petroleum Inc. c. Le navire Har Rai*, [1984] 2 C.F. 345 (C.A.); *Marlex Petroleum Inc. c. Har Rai (Le)*, [1987] 1 R.C.S. 57. Ces décisions vont tout à fait à l'encontre de celle que le Conseil privé a rendue dans *Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corpn.*, [1981] A.C. 221 (C.P.), où il a statué que la loi applicable à un contrat relatif à l'exécution de travaux de réparation d'un navire est la loi de l'Angleterre, où l'action avait été engagée, et non celle des États-Unis, où les réparations avaient été faites.

[33] Tel qu'il est mentionné plus haut, le juge de première instance estimait que la question du choix de la loi applicable avait été réglée dans les décisions que la Section de première instance a rendues dans l'affaire *Atlantis Two*. Le navire *Atlantis Two* a été saisi relativement à différentes réclamations réelles alors qu'il mouillait au port de Vancouver. Ces réclamations se rapportaient, notamment, aux approvisionnements nécessaires fournis au navire en Australie et à Vancouver, f.a.b. Houston (Texas), et à ceux qui avaient été fournis au navire à Vancouver par une entreprise norvégienne qui agissait par l'entremise de son mandataire américain. Le protonotaire de Vancouver a statué à la lumière de la preuve qu'aucun privilège maritime n'avait été créé en vertu du droit américain au titre des approvisionnements nécessaires fournis depuis Houston (Texas). Cependant, en appel, le juge Rouleau a trouvé dans le dossier certains éléments de preuve indiquant que les approvisionnements nécessaires avaient effectivement été fournis au navire et a donc fait droit à la revendication de privilège maritime du fournisseur en vertu du droit maritime des États-Unis. Pour décider s'il

same. That evidence was to the effect that “a maritime lien arises in favour of a supplier even if the goods and services are provided in a foreign port”. In my view, counsel for the appellant quite properly points out that nowhere in the *Atlantis Two* decisions was an attempt made to determine the choice of law issue. Instead, the Court appears to have rested its decisions on the expert evidence adduced without first considering whether the rights of the claimants were to be determined according to the substantive law of the United States or of some other country. Thus the case cannot be viewed as determinative on choice of United States law over that of Canadian or some other law.

[34] Policy considerations such as these have not escaped the notice of courts in the United States. Thus the Supreme Court of the United States in *Hellenic Lines Ltd. v. Rhoditis*, 398 U.S. 306 (1970) stated at page 309:

The significance of one or more factors must be considered in light of the national interest served by the assertion of [United States] jurisdiction.

This view was expanded upon by Circuit Judge Kennedy (as he then was) in *Gulf Trading & Transp. Co. v. M/V Tonto*, 694 F.2d 1191 (9th Cir. 1982), *certiorari* denied, 103 S. Ct. 2091 (1983), where he observed at page 1194:

Though we have not ruled on the appropriate approach for choice of law in the context of maritime liens, to hold that the choice of law in such cases is controlled by the significance of multiple contacts is consistent with our previous holdings, both in maritime cases involving other types of disputes and in non-maritime contract choice of law cases. A single contact approach would run counter to an important principle, which is the desirability, even the necessity, of accommodating the legitimate interests of separate sovereignties in vindicating their own legal policies. *Lauritzen*, 345 U.S. at 582, 73 S.Ct. at 928. This principle is of special import in admiralty, where international relations are delicate.

y avait lieu de reconnaître un privilège maritime en vertu du droit des États-Unis à l'égard des approvisionnements nécessaires fournis par l'entremise d'un mandataire américain à Vancouver, le protonotaire s'est fondé sur la preuve d'expert présentée au sujet du droit en vigueur dans ce pays relativement à un privilège maritime s'y rapportant. Selon cette preuve, [TRADUCTION] «un privilège maritime est créé en faveur d'un fournisseur même si les biens et services sont fournis dans un port étranger». À mon avis, l'avocat de l'appelante souligne à juste titre que la question du choix de la loi applicable n'a nullement été examinée dans les décisions rendues dans l'affaire *Atlantis Two*. La Cour semble plutôt s'être fondée sur le témoignage d'expert présenté sans d'abord se demander si les droits des demandeurs devaient être tranchés selon le droit positif des États-Unis ou celui d'un autre pays. L'affaire ne peut donc être considérée comme une décision qui règle la question quant au choix de la loi des États-Unis plutôt que celle du Canada ou d'un autre ressort.

[34] Des considérations de principe semblables n'ont pas échappé à l'attention des tribunaux aux États-Unis. Ainsi, dans *Hellenic Lines Ltd. v. Rhoditis*, 398 U.S. 306 (1970), la Cour suprême des États-Unis a formulé les commentaires suivants à la page 309:

[TRADUCTION] L'importance d'un facteur doit être examinée à la lumière de l'intérêt national desservi par l'exercice de la compétence [des États-Unis].

Plus tard, dans l'arrêt *Gulf Trading & Transp. Co. v. M/V Tonto*, 694 F.2d 1191 (9th Cir. 1982), *certiorari* refusée, 103 S. Ct. 2091 (1983), le juge Kennedy (alors juge de la Cour de circuit) a élargi la portée de ces remarques à la page 1194:

[TRADUCTION] Même si nous n'avons pas déterminé la norme à retenir au sujet du choix de la loi applicable dans le contexte des privilèges maritimes, l'affirmation selon laquelle le choix de la loi applicable en pareil cas dépend de l'importance de plusieurs facteurs de rattachement est compatible avec nos décisions antérieures, tant dans les affaires maritimes portant sur d'autres types de controverses que dans les affaires non maritimes concernant le choix de la loi applicable. L'utilisation d'un seul facteur de rattachement irait à l'encontre d'un principe important, selon lequel il est souhaitable, voire nécessaire, d'accommoder les intérêts légitimes des différentes souverainetés qui font valoir leurs propres politiques juridiques. Arrêt *Lauritzen*, 345 U.S., page 582, 73 S.Ct., à la page 928. Ce principe revêt une

I agree that the need to accommodate legitimate state interests must be kept in mind in weighing and assessing the various connecting factors.

Law governing the transactions

[35] The Trial Judge considered the contracts between Star and Petromar and between Petromar and ECI for supply of the marine lubricants to the vessels to be the most significant connecting factor. As has been noted, the parties to those contracts were American and the law of the United States was made applicable to issues of construction, validity and performance. The appellant was not, however, a party to either contract. Nor was Socanav. The first of these contracts was entered into between Petromar and Star, the vessel's manager. However, the record does not reveal whether Star contracted with Petromar on behalf of Socanav or on its own behalf. That contract between Star and Socanav is simply not in evidence. This is not a case where Star was itself in possession of the vessels such that Petromar was entitled to rely on presumed authority to bind the appellant: *Goodwin Johnson, supra*. As has been noted, if, on the other hand, the connecting factors linked the transactions to United States law, a maritime lien would attach regardless of lack of possession if in fact Star was authorized to order the marine lubricants. Although the agreement between Socanav and Star is not in evidence, it would seem logical to infer that Star was in fact authorized by the charterer to order the marine lubricants in issue given that the vessel owner placed responsibility for procuring necessaries on the charterer under the terms of the charter parties. Even assuming that to be so, the question remains whether the factors under consideration point to the United States or to Canada as the country with which the transactions had the closest and most substantial connection.

[36] The appellant submits that while all relevant factors are to be weighed and valued, the place where the

importance spéciale en matière d'amirauté, compte tenu de la nature délicate des relations internationales dans ce domaine.

Je conviens qu'il faut tenir compte de la nécessité d'accueillir les intérêts légitimes des États au moment de soupeser et d'évaluer les différents facteurs de rattachement.

Loi régissant les transactions

[35] De l'avis du juge de première instance, les contrats conclus entre Star et Petromar et entre Petromar et ECI à l'égard de la fourniture de lubrifiants maritimes aux navires constituaient le facteur de rattachement le plus important. Tel qu'il est mentionné plus haut, les parties à ces contrats étaient américaines et ont convenu que le droit des États-Unis s'appliquerait aux questions d'interprétation, de validité et d'exécution. Cependant, ni l'appelante non plus que Socanav n'étaient parties à ces contrats. Le premier de ces contrats a été conclu entre Petromar et Star, qui s'occupait de la gestion du navire. Cependant, le dossier n'indique pas si Star a conclu un contrat avec Petromar au nom de Socanav ou en son propre nom. Ce contrat intervenu entre Star et Socanav n'a tout simplement pas été produit en preuve. Il ne s'agit pas d'un cas où Star se trouvait elle-même en possession des navires, de telle sorte que Petromar aurait eu le droit de se fonder sur le pouvoir présumé de lier l'appelante: arrêt *Goodwin Johnson*, précité. Tel qu'il a déjà été souligné, si, d'autre part, les facteurs de rattachement liaient les transactions au droit des États-Unis, un privilège maritime existerait, malgré l'absence de possession, dans la mesure où Star était effectivement autorisée à commander les lubrifiants maritimes. Même si l'accord conclu entre Socanav et Star n'a pas été produit en preuve, il semblerait logique de déduire que Star était effectivement autorisée par l'affrètement à commander les lubrifiants maritimes en cause, étant donné que le propriétaire du navire avait confié à l'affrètement la responsabilité liée à l'obtention des approvisionnements nécessaires selon les conditions des chartes-parties. Même si tel était le cas, la question à trancher demeure celle de savoir si les facteurs sous étude indiquent que c'est avec le Canada ou avec les États-Unis que les transactions avaient le lien le plus étroit et le plus important.

[36] L'appelante soutient que, même si tous les facteurs pertinents doivent être soupesés et évalués,

marine lubricants were supplied i.e. Montréal and Sarnia, is the most important connecting factor to be considered in this case. The submission here is that the selection of this factor would provide commercial interests with a simple, certain and straightforward test that could be easily applied in practice. The selection of a single connecting factor without regard to others has been frowned upon by the courts in the United States. Thus in *M/V Tonto*, *supra*, Circuit Judge Kennedy pointed out, at page 1195, that the selection of the place where supplies are furnished to the exclusion of other factors would be “unwise in the maritime context”. Here in Canada, too, Professor Tetley has emphasized in *Maritime Liens and Claims*; Montréal: International Shipping Pub., 1985), at pages 527-528, that in the absence of statutory or contractual directions:

... facts and circumstances of the problem ... are “connecting factors” or “contacts” and are the basic “raw materials” of conflict of laws . . . It is these factors that the court uses to link the particular set of circumstances of the case to a particular law. Usually there are many connecting factors to consider. They may be the place of the contract, the place of the delict or tort, the place of carrying out of the contract, the flag of the ship, the nationality of the crew, the domicile of the vessel owners or the domicile of the charterers. All the connecting factors must be ascertained and valued in order to determine the applicable law amongst the laws of the competing states.

I accept that it would be unwise to single out one factor as controlling but, rather, that all connecting factors be considered and evaluated in order for legitimate state interests to be accommodated. To my mind, in the present case the places of delivery in Canada should be accorded somewhat greater weight when viewed in the context of the several other factors connecting the transactions to Canada.

[37] While the Trial Judge was correct in considering and weighing the United States contracts as a factor, and while that factor carries considerable weight, I am not persuaded that it is the most significant factor. Petromar argues however that the selection of that factor amounted to a finding of fact that ought not to be disturbed. I am unable to accept this contention. The facts were agreed to by the parties. They were not in dispute. What gave difficulty was the application of the law to the agreed

l’endroit où les lubrifiants maritimes ont été fournis, soit Montréal et Sarnia, constitue le facteur de rattachement le plus important à prendre en compte en l’espèce. Cet argument revient à dire que la sélection de ce facteur permettrait au milieu des affaires de se fonder sur un critère simple, certain, direct et facile à appliquer. Aux États-Unis, les tribunaux se sont montrés réticents à choisir un seul facteur de rattachement sans tenir compte des autres. Ainsi, dans l’arrêt *M/V Tonto*, précité, le juge Kennedy a souligné, à la page 1195, que la sélection du seul facteur de l’endroit où les approvisionnements sont fournis à l’exclusion des autres facteurs serait [TRADUCTION] «peu judicieuse dans le contexte maritime». Au Canada, le professeur Tetley a souligné lui aussi dans son ouvrage *Maritime Liens and Claims* (Montréal: International Shipping Pub., 1985), à la page 527, qu’en l’absence de directives d’origine législative ou contractuelle,

[TRADUCTION] [. . .] les faits et circonstances du problème [. . .] constituent les «facteurs de rattachement» et les «éléments de base» du conflit de lois [. . .] Ce sont ces facteurs que le tribunal utilise pour relier un ensemble de circonstances à une loi donnée. Habituellement, plusieurs facteurs de rattachement doivent être examinés. Il peut s’agir du lieu du contrat, du lieu du délit, du lieu de l’exécution du contrat, du pavillon arboré par le navire, de la nationalité de l’équipage, du domicile des propriétaires du navire ou du domicile des affréteurs. Il importe d’établir et d’évaluer tous les facteurs de rattachement afin de déterminer la loi qui s’applique parmi les lois des différents États concernés.

Je reconnais qu’il serait peu judicieux de retenir un seul facteur et qu’il importe d’examiner et d’évaluer tous les facteurs de rattachement afin d’accommoder les intérêts légitimes des États. À mon avis, dans la présente affaire, il y a lieu d’accorder une plus grande importance aux endroits où les produits ont été livrés au Canada, compte tenu des différents autres facteurs rattachant les transactions au Canada.

[37] Même si le juge de première instance a eu raison d’examiner et de soupeser l’importance des contrats américains comme facteur et même si ce facteur a une importance considérable, je ne suis pas convaincu qu’il s’agit du facteur le plus important. Cependant, Petromar fait valoir que la sélection de ce facteur équivalait à une conclusion de fait qui ne devrait pas être modifiée. Je ne puis souscrire à cet argument. Les faits ont été admis de part et d’autre et n’ont pas été contestés. Le problème

facts. The Court was faced with deciding on the basis of the those facts whether the transactions had a closer and more substantial connection to United States substantive law or to Canadian substantive law. This, in my view, involved a question of mixed law and fact rather than one of fact *simpliciter*.

[38] The factors linking the transactions to Canada included vessel registration, flag, ownership, possession in Canada by demise charterer, operation of the vessels from a base in Montréal, and actual supply of the lubricants in Canada. Among these several factors the one that, in my view, is deserving of significant weight is that the operations of Socanav, the demise charterer, was based in Canada at the time the marine lubricants were supplied and it was Canada, where the vessels traded and were based, that was most economically benefited by the lubricants. In the United States, the base of operations of the shipowner was regarded by the Supreme Court in *Hellenic Lines*, *supra*, at page 309, as “another factor of importance” to be assessed. This factor has been weighed ever since in appropriate cases by the courts of that country. Thus in the *M/V Tonto*, *supra*, involving a claim for a maritime lien by an American supplier of fuel oil in Italy by arrangement with the charterer of a Norwegian vessel, Circuit Judge Kennedy stated, at page 1193:

In a subsequent decision, the Supreme Court declared that the factors in the *Lauritzen* were not exhaustive. *Hellenic Lines, Ltd. v. Rhoditis*, 398 U.S. 306, 309, 90 S.Ct. 1731, 1734, 26 L.Ed. 2d 252 (1970). The vessel’s “base of operations,” that is, the shipowner’s centre of management and the location most benefited economically by the business of the vessel, is also relevant. *Id.* at 309, 90 S. Ct. at 1734.

These views were later adopted in a case involving the supply of bunker oil in South Africa by a London based supplier to a vessel whose owners were also based in London: *Forsythe Intern. U.K. Ltd. v. M/V Ruth Venture*, 633 F. Supp. 74 (D. Or. 1985), at page 77.

[39] The base of operations factor was not considered and weighed by the Trial Judge. However, during oral

résidait dans l’application du droit aux faits admis et la Cour avait pour tâche de décider si, à la lumière de ces faits, les transactions avaient un lien plus étroit et plus important avec le droit positif des États-Unis ou avec celui du Canada. À mon avis, il s’agissait là d’une question mixte de droit et de fait plutôt que d’une simple question de fait *simpliciter*.

[38] Les facteurs rattachant les transactions au Canada comprenaient l’immatriculation des navires, le pavillon, la propriété, la possession au Canada par un affrètement à coque nue, l’exploitation des navires depuis une base à Montréal et la fourniture des lubrifiants au Canada. Parmi ces facteurs, celui auquel une importance considérable doit être accordée à mon sens est le fait que l’entreprise de Socanav, l’affrètement à coque nue, était basée au Canada lorsque les lubrifiants maritimes ont été fournis et que c’est le Canada, où les navires étaient basés et exploités, qui était le plus avantageux au plan économique par la fourniture des lubrifiants. Aux États-Unis, dans l’arrêt *Hellenic Lines*, précité, la Cour suprême a jugé, à la page 309, que la base des activités du propriétaire du navire constituait [TRADUCTION] «un autre facteur important» à évaluer. Depuis ce temps, les tribunaux de ce pays ont constamment évalué ce facteur dans les cas pertinents. Ainsi, dans l’arrêt *M/V Tonto*, précité, qui concernait une revendication de privilège maritime par une société américaine qui avait fourni du mazout en Italie conformément à un accord conclu avec l’affrètement d’un navire norvégien, le juge Kennedy a souligné ce qui suit à la page 1193:

[TRADUCTION] Dans une décision subséquente, la Cour suprême a déclaré que les facteurs énoncés dans *Lauritzen* n’étaient pas exhaustifs. *Hellenic Lines, Ltd. v. Rhoditis*, 398 U.S. 306, 309, 90 S.Ct. 1731, 1734, 26 L.Ed. 2d 252 (1970). La «base des activités» du navire, c’est-à-dire le centre de gestion du propriétaire du navire et l’endroit le plus avantageux au plan économique par l’exploitation de celui-ci sont également pertinents. *Id.*, p. 309, 90 S. Ct., p. 1734.

Cette opinion a été adoptée plus tard dans une affaire concernant la fourniture de mazout en Afrique du Sud par un fournisseur basé à Londres à un navire dont les propriétaires étaient également basés à Londres: *Forsythe Intern. U.K. Ltd. v. M/V Ruth Venture*, 633 F. Supp. 74 (D. Or. 1985), à la page 77.

[39] Le juge de première instance n’a pas examiné ni soupesé la base des activités. Toutefois, au cours des

argument on appeal, at the invitation of the bench, counsel addressed this factor. When the factor is weighed with other factors connecting the transactions to Canada, that which connected the transactions to the United States i.e. the supply contracts, seems less substantial. The actual deliveries of the marine lubricants were made in Canada where the vessels were registered, where both the shipowner and the demise charterer had their respective bases of operations and centres of management and where the vessels traded. Although the parties agree that Socanav carried on its business primarily on the Great Lakes, St. Lawrence Seaway and the Canadian East Coast, it is clear from the agreement of January 26, 1993 that Socanav acquired the right under Article 6.1 thereof to provide all of the appellant's transportation requirements of liquid petroleum products in Eastern Canada. The underlying purpose of that agreement, apparently, was to provide for the continuing use of the vessels to that end while the two demise charterparties remained in effect. Nothing in the record suggests that in transporting petroleum products in Eastern Canada the vessels traded into the United States. All of this would suggest that Canada was the location most benefited economically by the business of the vessels. It is probably unnecessary to add that it was not by mere happenstance, mishap or some other fortuitous circumstance that the vessels were supplied in Canada, but more likely because the charterer's base of operations was located here.

DISPOSITION

[40] For the foregoing reasons, I would allow the appeal with costs here and below and would declare that Petromar does not have a maritime lien against the vessels *M/V Le Brave* and *M/V A.G. Farquharson*. I would also dismiss Petromar's action in Court file No. T-2675-97. As the appellant had not filed a statement of Defence in that action or incurred other party and party costs, I would make no order as to costs in that action. As I would allow the appeal, it follows that the cross-appeal should be dismissed with costs.

plaidoiries présentées en appel, les avocats ont formulé des commentaires à ce sujet à la demande de la Cour. Lorsque ce facteur est évalué de concert avec d'autres facteurs rattachant les transactions au Canada, ceux qui reliaient les transactions aux États-Unis, c'est-à-dire les contrats d'approvisionnement, semblent moins importants. Les livraisons de lubrifiants maritimes ont été faites au Canada, où les navires étaient immatriculés, où se trouvaient la base des activités et le centre de gestion du propriétaire des navires et de l'affrèteur à coque nue et où les navires voyageaient. Même si les parties conviennent que Socanav poursuivait ses activités principalement sur les Grands Lacs, sur la Voie maritime du Saint-Laurent et sur la côte est canadienne, il appert clairement de l'accord du 26 janvier 1993 qu'elle a acquis, en vertu de l'article 6.1 de ce même accord, le droit de satisfaire à tous les besoins en produits de pétrole liquide de l'appelante pour les activités de transport de celle-ci dans l'est du Canada. L'objet sous-jacent de cet accord consistait apparemment à assurer une utilisation constante des navires à cette fin tant que les deux chartes-parties demeureraient en vigueur. Aucun élément du dossier ne donne à entendre qu'au cours du transport des produits de pétrole dans l'est du Canada, les navires voyageaient aux États-Unis. Tous ces éléments semblent indiquer que le Canada était l'endroit le plus avantageux au plan économique par l'exploitation des navires. Il n'est probablement pas nécessaire d'ajouter que ce n'est pas par suite d'un accident, d'un événement fortuit ou d'une autre circonstance imprévue que les navires ont été approvisionnés au Canada; cela s'explique probablement davantage par le fait que la base des activités de l'affrèteur se trouvait ici.

DÉCISION

[40] Pour les motifs exposés ci-dessus, j'accueillerais l'appel, j'accorderais à l'appelante les dépens de l'appel et de première instance et je déclarerais que Petromar ne possède pas de privilège maritime contre les navires *MS Le Brave* et *MS A.G. Farquharson*. Je rejetterais également l'action que Petromar a engagée dans le dossier de la Cour n° T-2675-97. L'appelante n'ayant pas déposé de défense dans cette action ni engagé d'autres frais entre parties, je ne rendrais aucune ordonnance au sujet des dépens dans cette action. Étant donné que j'accueillerais l'appel, il s'ensuit que l'appel incident devrait être rejeté avec dépens.

DÉCARY J.A.: I agree.

LE JUGE DÉCARY, J.C.A.: J'y souscris.

ROTHSTEIN J.A.: I agree.

LE JUGE ROTHSTEIN, J.C.A.: J'y souscris.

¹ (2000), 187 F.T.R. 208 (F.C.T.D.).

¹ (2000), 187 F.T.R. 208 (C.F. 1^{re} inst.).