

A-409-05  
2006 FCA 1

A-409-05  
2006 CAF 1

**Kremikovtzi Trade also known as Kremikovski Trade (Appellant)**

**Kremikovtzi Trade, également appelée Kremikovski Trade (appelante)**

v.

c.

**Phoenix Bulk Carriers Limited, the Cargo of Coal loaded on the Ship “M/V Swift Fortune” and the Owners of the Cargo and All Others Interested in the Cargo of Coal loaded on the Ship “M/V Swift Fortune” (Respondents)**

**Phoenix Bulk Carriers Limited, la cargaison de charbon chargée sur le navire « M/V Swift Fortune » et les propriétaires de la cargaison de charbon chargée sur le navire « M/V Swift Fortune » et toutes autres personnes intéressées dans ladite cargaison (intimés)**

**INDEXED AS: KREMIKOV TZI TRADE v. SWIFT FORTUNE (THE) (F.C.A.)**

**RÉPERTORIÉ : KREMIKOV TZI TRADE c. SWIFT FORTUNE (LE) (C.A.F.)**

Federal Court of Appeal, Nadon, Sharlow and Malone JJ.A.—Ottawa, October 5, 2005 and January 6, 2006.

Cour d’appel fédérale, juges Nadon, Sharlow et Malone, J.C.A.—Ottawa, 5 octobre 2005 et 6 janvier 2006.

*Maritime Law — Contracts — Appeal from Federal Court decision dismissing appellant’s motion to strike in rem claim, warrant of arrest against cargo — Appellant entering into agreement of affreightment with respondent Phoenix Bulk Carriers Limited for shipment of coal cargo — Appellant subsequently entering into contract with owners of another ship for shipment of same cargo — Phoenix alleging breach of contract, filing in rem claim against cargo, causing it to be arrested — Appellant arguing Federal Court of Appeal decision in Paramount Enterprises International, Inc. v. An Xin Jiang (The) applicable, and therefore proceedings in rem against cargo not possible as cargo not “subject of the action” as required by Federal Courts Act, s. 43(2) — That decision, facts of which almost identical to facts in present case, criticized, but binding — Appeal allowed.*

*Droit maritime — Contrats — Appel formé contre la décision de la Cour fédérale qui a rejeté la requête de l’appelante en radiation de la déclaration in rem et en annulation du mandat de saisie de la cargaison — L’appelante a conclu une convention d’affrètement avec l’intimée Phoenix Bulk Carriers Limited pour l’expédition d’une cargaison de charbon — L’appelante a par la suite conclu un contrat avec les propriétaires d’un autre navire pour l’expédition de la même cargaison — Phoenix a allégué la rupture du contrat, a déposé une déclaration in rem contre la cargaison et l’a fait saisir — L’appelante a soutenu que l’arrêt de la Cour d’appel fédérale dans l’affaire Paramount Enterprises International, Inc. c. An Xin Jiang (Le) était applicable et que, par conséquent, qu’il n’était pas possible d’introduire une instance in rem contre la cargaison, puisque l’action ne « portait » pas sur celle-ci comme l’exige l’art. 43(2) de la Loi sur les Cours fédérales — Cet arrêt, dont les faits sont presque identiques à ceux de la présente affaire, a été critiqué mais il était contraignant — Appel accueilli.*

*Federal Court Jurisdiction — Appellant entering into agreement of affreightment with respondent Phoenix Bulk Carriers Limited for shipment of coal cargo — Phoenix filing in rem claim against cargo after appellant allegedly breaching contractual obligations by entering into contract with owners of different ship with respect to same cargo — Appellant relying on Federal Court of Appeal decision in Paramount Enterprises International, Inc. v. An Xin Jiang (The) to argue proceedings in rem could not be commenced against cargo — Facts in Paramount almost identical to those*

*Compétence de la Cour fédérale — L’appelante a conclu une convention d’affrètement avec l’intimée Phoenix Bulk Carriers Limited pour l’expédition d’une cargaison de charbon — Phoenix a déposé une déclaration in rem contre la cargaison après que l’appelante aurait contrevenu à ses obligations contractuelles en concluant un contrat avec les propriétaires d’un autre navire concernant la même cargaison — L’appelante s’est fondée sur l’arrêt de la Cour d’appel fédérale dans l’affaire Paramount Enterprises International, Inc. c. An Xin Jiang (Le) pour faire valoir*

*herein — Paramount holding Federal Courts Act, s. 43(2) requirement cargo be “subject of the action” for jurisdiction conferred by Act, s. 22 to be exercised in rem not met as these words implying property arrested be “cause of” action, and fact charter party pertaining to cargo under arrest not sufficient connection — Circumstances herein not warranting overruling Paramount — Paramount criticized, but binding — Court would have decided case in favour of Phoenix as of view Act, s. 43(2) not requiring physical nexus between cargo, vessel in order to give rise to in rem rights — Rather, action in rem must relate to specific property contemplated in contract at issue — Here, cargo contemplated under contract, thus “subject of the action.”*

This was an appeal from a decision of the Federal Court dismissing the appellant's motion for an order striking the respondent Phoenix Bulk Carriers Limited's (Phoenix) *in rem* claim against the appellant's cargo and setting aside the warrant of arrest of that cargo. Phoenix had brought this claim in response to the appellant's alleged breach of contract: The appellant, which had entered into an agreement of affreightment with Phoenix in July 2005 to ship a cargo of coal, entered into a contract with the owners of another ship with respect to that same cargo, which it loaded on that ship in September 2005. The issue was whether failure to deliver cargo to a nominated vessel could lead to the arrest of the intended cargo by the owners/operators of the nominated vessel.

*Held*, the appeal should be allowed.

The factual situation here was, for all intents and purposes, identical to that in the Federal Court of Appeal case of *Paramount Enterprises International, Inc. v. An Xin Jiang (The)*. In that case, Décaré J.A. held that, while the claim fell under the Federal Court's jurisdiction pursuant to paragraph 22(2)(i) of the *Federal Courts Act* (“any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to the use or hire of a ship . . . by charter party”), the requirements of subsection 43(2) of the Act, which provides that “[s]ubject to subsection (3), the jurisdiction conferred on the Federal Court by section 22 may be exercised *in rem* against the ship . . . or other property that is the subject of the action,” had not been met because the cargo at issue was not “the subject of the action.” He stated that the words “the

*qu'une instance in rem ne pouvait pas être introduite contre la cargaison — Les faits dans l'arrêt Paramount étaient presque identiques à ceux de l'espèce — Il a été jugé dans l'arrêt Paramount que l'exigence de l'art. 43(2) de la Loi sur les Cours fédérales, selon laquelle l'action devait « porter » sur la cargaison pour qu'il y ait compétence in rem aux termes de l'art. 22, n'avait pas été observée, puisque cela supposait que les biens saisis devaient être la « cause de » l'action, et que le fait qu'il y ait eu une charte-partie se rapportant à la cargaison saisie ne constituait pas un lien suffisant — Les circonstances de l'espèce ne justifiaient pas d'infirmer l'arrêt Paramount — L'arrêt Paramount a été critiqué mais il était contraignant — La Cour aurait tranché l'affaire en faveur de Phoenix, puisqu'elle était d'avis que l'art. 43(2) de la Loi ne requerrait pas de lien matériel entre la cargaison et le navire pour donner naissance à des droits in rem — Le recours in rem doit plutôt se rapporter au bien précis envisagé dans le contrat en cause — En l'espèce, la cargaison étant le bien envisagé dans le contrat, l'action « portait » donc sur elle.*

Il s'agissait d'un appel formé contre la décision de la Cour fédérale qui avait rejeté la requête de l'appelante en radiation de la déclaration *in rem* de l'intimée Phoenix Bulk Carriers Limited (Phoenix) introduite contre la cargaison de l'appelante et en annulation du mandat de saisie de cette cargaison. Phoenix avait présenté cette demande en réponse à une présumée rupture de contrat de la part de l'appelante : celle-ci, qui avait conclu une convention d'affrètement avec Phoenix en juillet 2005 pour l'expédition d'une cargaison de charbon, a conclu un contrat avec les propriétaires d'un autre navire relativement à la même cargaison, qu'elle a fait embarquer sur ce navire en septembre 2005. Le point soulevé était de savoir si la non-livraison d'une cargaison à un navire nommé désigné pouvait conduire à la saisie de la cargaison en cause par les propriétaires et/ou les exploitants du navire nommé désigné.

*Arrêt* : l'appel doit être accueilli.

Les faits en l'espèce étaient, à toutes fins utiles, identiques à ceux de l'arrêt de la Cour d'appel fédérale dans l'affaire *Paramount Enterprises International, Inc. c. An Xin Jiang (Le)*. Dans cette affaire, le juge Décaré a jugé que la demande entrainait dans la compétence de la Cour fédérale aux termes de l'alinéa 22(2)(i) de la *Loi sur les Cours fédérales* (« une demande fondée sur une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire, à l'usage ou au louage d'un navire [. . .] par charte-partie »), mais les exigences du paragraphe 43(2) de la Loi, qui prévoit que « [s]ous réserve du paragraphe (3), elle peut, aux termes de l'article 22, avoir compétence en matière réelle dans toute action portant sur un navire [. . .] ou d'autres biens », n'avaient pas été observées parce que l'action ne « portait » pas sur la cargaison en cause.

subject of the action” imply that the property arrested has to be the “cause of” the action, and that “[i]t must be possible to say that it is the use of this ship or the carriage of this cargo that justifies the action *in rem* brought against the property arrested.” The fact that the charter party pertains to the cargo under arrest was not, in Décary J.A.’s opinion, a sufficient connection.

Although *Paramount* may have been wrongly decided, it was binding, as only in exceptional cases will the Court overrule a prior decision. Décary J.A. took a too narrow view of the words “subject of the action” and distorted the plain meaning of these words. The fact that the contract of affreightment pertaining to the carriage of the cargo under arrest has allegedly been breached is sufficient to render the cargo “the subject of the action” within the meaning of subsection 43(2). Subsection 43(2) does not require a physical nexus between the cargo and the vessel in order to give rise to *in rem* rights. What it requires is that the action *in rem* relate to the specific property contemplated in the contract at issue. The cargo was at the very heart of the contract in both *Paramount* and the case at bar. These actions were concerned with loss of profits on the freight which would have been earned had the cargo owners fulfilled their contractual undertakings. To the extent that the cargo could be clearly identified as the one contemplated under the contract, the cargo under arrest was the “subject of the action.”

Il a déclaré que les mots « toute action portant sur » supposent que les biens saisis doivent être la « cause de » l’action et qu’« [i]l faut [. . .] que l’on puisse dire que c’est l’utilisation de ce navire ou le transport de cette cargaison qui justifie l’action *in rem* prise contre le bien saisi ». Le fait que la charte-partie se rapportait à la cargaison saisie n’était pas, de l’avis du juge Décary, un lien suffisant.

L’arrêt *Paramount* était peut-être erroné, mais il était contraignant, puisque la Cour n’infirmait une décision antérieure que dans des cas exceptionnels. Le juge Décary avait adopté une vue trop étroite des mots « toute action portant sur » et il avait faussé le sens ordinaire de ces mots. Le fait que le contrat d’affrètement se rapportait au transport de la cargaison saisie et qu’il avait censément été rompu suffisait à faire de la cargaison l’objet de l’action selon ce que prévoit le paragraphe 43(2). Le paragraphe 43(2) ne requiert pas un lien matériel entre la cargaison et le navire pour donner naissance à des droits *in rem*. Ce qu’il requiert, c’est que le recours *in rem* se rapporte au bien précis envisagé dans le contrat en cause. La cargaison était au cœur même de la relation contractuelle, tant dans l’arrêt *Paramount* que dans la présente affaire. Ces actions se rapportaient à un manque à gagner sur le fret, manque à gagner qui ne se serait pas produit si les propriétaires de la cargaison avaient respecté leurs engagements contractuels. Dans la mesure où la cargaison pouvait être clairement localisée comme le bien envisagé dans le contrat, alors l’« action port[ait] sur » la cargaison saisie.

#### STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

*Federal Courts Act*, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 1 (as am. by S.C. 2002, c. 8, s. 14), 22(1) (as am. *idem*, s. 31), (2)(i) (as am. *idem*), (o) (as am. *idem* (E)), 43 (as am. *idem*, s. 40).

*Federal Courts Rules*, SOR/98-106, rr. 1 (as am. by SOR/2004-283, s. 2), 221.

#### CASES JUDICIALLY CONSIDERED

##### FOLLOWED:

*Paramount Enterprises International, Inc. v. An Xin Jiang (The)*, [2001] 2 F.C. 551; (2000), 198 D.L.R. (4th) 719; 265 N.R. 354 (C.A.).

##### APPLIED:

*Miller v. Canada (Attorney General)* (2002), 220 D.L.R. (4th) 149; [2003] CLLC 240-003; 293 N.R. 391; 2002 FCA 370.

#### LOIS ET RÈGLEMENTS CITÉS

*Loi sur les Cours fédérales*, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 1 (mod. par L.C. 2002, ch. 8, art. 14), 22(1) (mod., *idem*, art. 31), (2)(i) (mod., *idem*), (o) (mod., *idem* (A)), 43 (mod., *idem*, art. 40).

*Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106, règles 1 (mod. par DORS/2004-283, art. 2), 221.

#### JURISPRUDENCE CITÉE

##### DÉCISION SUIVIE :

*Paramount Enterprises International, Inc. c. An Xin Jiang (Le)*, [2001] 2 C.F. 551 (C.A.).

##### DÉCISION APPLIQUÉE :

*Miller c. Canada (Procureur général)*, 2002 CAF 370; [2002] A.C.F. n° 1375 (QL).

## CONSIDERED:

*Paramount Enterprises International, Inc. v. An Xin Jiang (The)* (1997), 146 F.T.R. 161 (F.C.T.D.); *Paramount Enterprises International, Inc. v. An Xin Jiang (The)* (1997), 147 F.T.R. 162 (F.C.T.D.); *Mathew v. Canada*, [2004] 1 C.T.C. 115; (2003), 110 C.R.R. (2d) 299; 2003 D.T.C. 5644; 2003 FCA 371; *Wannan v. Canada* (2003), 1 C.B.R. (5th) 117; [2004] 1 C.T.C. 326; 2003 D.T.C. 5715; 312 N.R. 247; 2003 FCA 423; *Amado-Cordeiro v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration)* (2004), 36 Imm. L.R. (3d) 35; 320 N.R. 319; 2004 FCA 120.

## AUTHORS CITED

*Shorter Oxford English Dictionary*, 3rd ed. Oxford: Clarendon Press, 1973, "subject".

Tetley, William, Q.C. "Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures" (1999), 73 *Tul. L. Rev.* 1895.

APPEAL from a Federal Court decision dismissing the appellant's motion to strike the respondent Phoenix Bulk Carriers Limited's statement of claim *in rem* against its cargo and to set aside the warrant of arrest of that cargo. Appeal allowed.

## APPEARANCES:

*J. William Perrett* for appellant.  
*Jean-Marie Fontaine* for respondents.

## SOLICITORS OF RECORD:

*Bromley Chapelski*, Vancouver, for appellant.  
*Borden Ladner Gervais LLP*, Montréal, for respondents.

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

[1] NADON J.A.: This is an appeal from a decision of Rouleau J. of the Federal Court, dated September 15, 2005, which dismissed the appellant's motion for an order striking the respondent Phoenix Bulk Carriers

## DÉCISIONS EXAMINÉES :

*Paramount Enterprises International, Inc. c. An Xin Jiang (Le)*, [1997] A.C.F. n° 1269 (1<sup>re</sup> inst.) (QL); *Paramount Enterprises International, Inc. c. An Xin Jiang (Le)*, [1997] A.C.F. n° 1770 (1<sup>re</sup> inst.) (QL); *Mathew c. Canada*, 2003 CAF 371; [2003] A.C.F. n° 1470 (QL); *Wannan c. Canada*, 2003 CAF 423; [2003] A.C.F. n° 1693 (QL); *Amado-Cordeiro c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)*, 2004 CAF 120; [2004] A.C.F. n° 514 (QL).

## DOCTRINE CITÉE

*Petit Robert : dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, nouvelle édition revue, corr. et mise à jour en 1991. Paris : Le Robert, 1991, « porter sur ».

Tetley, William, c.r. « Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures » (1999), 73 *Tul. L. Rev.* 1895.

APPEL formé contre une décision de la Cour fédérale qui a rejeté la requête de l'appelante visant à obtenir la radiation de la déclaration *in rem* de l'intimée Phoenix Bulk Carriers Limited introduite contre sa cargaison et l'annulation du mandat de saisie de cette cargaison. Appel accueilli.

## ONT COMPARU :

*J. William Perrett* pour l'appelante.  
*Jean-Marie Fontaine* pour les intimés.

## AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

*Bromley Chapelski*, Vancouver, pour l'appelante.  
*Borden Ladner Gervais LLP*, Montréal, pour les intimés.

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

[1] LEJUGENADON, J.C.A.: Il s'agit d'un appel formé contre la décision du juge Rouleau, de la Cour fédérale, en date du 15 septembre 2005, qui rejetait la requête de l'appelante en radiation de la déclaration *in rem* de

Limited's (Phoenix) statement of claim *in rem* and setting aside the warrant of arrest of the cargo.

[2] The appeal raises an issue of interpretation concerning section 43 [as am. by S.C. 2002, c. 8, s. 40] of the *Federal Courts Act*, R.S.C., 1985, c. F-7 [s. 1 (as am. by S.C. 2002, c. 8, s. 14)] (the Act), and in particular, of subsection 43(2), which provides as follows:

43. (1) Subject to subsection (4), the jurisdiction conferred on the Federal Court by section 22 may in all cases be exercised *in personam*.

(2) Subject to subsection (3), the jurisdiction conferred on the Federal Court by section 22 may be exercised *in rem* against the ship, aircraft or other property that is the subject of the action, or against any proceeds from its sale that have been paid into court.

(3) Despite subsection (2), the jurisdiction conferred on the Federal Court by section 22 shall not be exercised *in rem* with respect to a claim mentioned in paragraph 22(2)(e), (f), (g), (h), (i), (k), (m), (n), (p) or (r) unless, at the time of the commencement of the action, the ship, aircraft or other property 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. [Emphasis added.]

[3] Subsection 22(1) [as am. *idem*, s. 31] and paragraph 22(2)(i) [as am. *idem*] of the Act are also of relevance to the issue in this appeal. They read as follows:

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

(2) Without limiting the generality of subsection (1), for greater certainty, the Federal Court has jurisdiction with respect to all of the following:

...

(i) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to the use or hire of

l'intimée Phoenix Bulk Carriers Limited (Phoenix) et en annulation du mandat de saisie de la cargaison.

[2] L'appel met en cause l'interprétation de l'article 43 [mod. par L.C. 2002, ch. 8, art. 40] de la *Loi sur les Cours fédérales*, L.R.C. (1985), ch. F-7 [art. 1 (mod. par L.C. 2002, ch. 8, art. 14)] (la Loi), et en particulier celle du paragraphe 43(2). L'article 43 prévoit ce qui suit :

43. (1) Sous réserve du paragraphe (4), la Cour fédérale peut, aux termes de l'article 22, avoir compétence en matière personnelle dans tous les cas.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), elle peut, aux termes de l'article 22, avoir compétence en matière réelle dans toute action portant sur un navire, un aéronef ou d'autres biens, ou sur le produit de leur vente consigné au tribunal.

(3) Malgré le paragraphe (2), elle ne peut exercer la compétence en matière réelle prévue à l'article 22, dans le cas des demandes visées aux alinéas 22(2)e), f), g), h), i), k), m), n), p) ou r), que si, au moment où l'action est intentée, le véritable propriétaire du navire, de l'aéronef ou des autres biens en cause est le même qu'au moment du fait générateur. [Non souligné dans l'original.]

[3] Le paragraphe 22(1) [mod., *idem*, art. 31] et l'alinéa 22(2)i) [mod., *idem*] de la Loi intéressent eux aussi la question soulevée dans cet appel. Ils sont ainsi rédigés :

22. (1) La Cour fédérale a compétence concurrente, en première instance, dans les cas—opposant notamment des administrés—où une demande de réparation ou un recours est présenté en vertu du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande, sauf attribution expresse contraire de cette compétence.

(2) Il demeure entendu que, sans préjudice de la portée générale du paragraphe (1), elle a compétence dans les cas suivants :

[. . .]

i) une demande fondée sur une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire, à l'usage

a ship whether by charter party or otherwise; [Emphasis added.]

ou au louage d'un navire, notamment par charte-partie; [Non souligné dans l'original.]

[4] These proceedings arise from the alleged breach of a contract of affreightment dated July 22, 2005, pursuant to which the appellant agreed to ship on the respondent Phoenix' ship, the *Far Eastern Marina*, a cargo of approximately 70,000 to 75,000 metric tons of coal (the cargo) for carriage from Vancouver, Canada, to Bourgas, Bulgaria.

[4] La présente instance découle de la présumée rupture d'un contrat d'affrètement daté du 22 juillet 2005, par lequel l'appelante s'engageait à faire embarquer sur le navire de l'intimée Phoenix, le *Far Eastern Marina*, une cargaison d'environ 70 000 à 75 000 tonnes métriques de charbon (la cargaison), pour un transport depuis Vancouver, au Canada, jusqu'à Bourgas, en Bulgarie.

[5] Phoenix says that in breach of its contractual obligations, the appellant entered into a contract with the owners of the ship *Swift Fortune* and loaded its cargo on that ship between September 3 and 5, 2005 in Vancouver.

[5] Phoenix dit que, au mépris de ses obligations contractuelles, l'appelante a conclu un contrat avec les propriétaires du navire *Swift Fortune* et a fait embarquer sa cargaison sur ce navire, à Vancouver, entre le 3 et le 5 septembre 2005.

[6] On September 13, 2005, Phoenix filed a statement of claim *in rem* against the aforesaid cargo and *in personam* against the owners of the cargo and all others interested therein, and on that day, caused the cargo to be arrested while on board the *Swift Fortune* in Vancouver.

[6] Le 13 septembre 2005, Phoenix déposait une déclaration *in rem* contre ladite cargaison, et *in personam* contre les propriétaires de la cargaison et toutes autres personnes intéressées dans ladite cargaison et, le même jour, Phoenix faisait saisir la cargaison alors qu'elle se trouvait à bord du *Swift Fortune*, à Vancouver.

[7] On September 14, 2005, the appellant applied to the Federal Court for an order striking the statement of claim *in rem* and setting aside the warrant of arrest, and on September 15, 2005, Rouleau J. dismissed the appellant's motion. This is the judgment appealed from.

[7] Le 14 septembre 2005, l'appelante priait la Cour fédérale d'ordonner la radiation de la déclaration *in rem* et l'annulation du mandat de saisie et, le 15 septembre 2005, le juge Rouleau rejetait la requête de l'appelante. C'est de ce jugement qu'il est fait appel.

[8] I should point out that as the underlying motion before this Court is a motion to strike, pursuant to Rule 221 of the *Federal Courts Rules* [SOR/98-106, s. 1 (as am. by SOR/2004-283, s. 2)], I have assumed without deciding that the appellant was, at all times material to this appeal, the owner of the cargo or its beneficial owner. Whether or not this assumption turns out to be correct will be one of the issues which will have to be decided at the trial.

[8] Je dois faire remarquer que, puisque la requête originale soumise à la Cour est une requête en radiation présentée conformément à la règle 221 des *Règles des Cours fédérales* [DORS/98-106, art. 1 (mod. par DORS/2004-283, art. 2)], j'ai présumé, sans trancher la question, que l'appelante était, pendant toute la période intéressant le présent appel, le véritable propriétaire de la cargaison. Le point de savoir si cette présomption est juste ou non sera l'un des points qui devront être décidés au procès.

[9] The appellant makes a number of submissions as to why the order of Rouleau J. should be set aside. For the reasons that follow, I need only address one of these

[9] L'appelante invoque plusieurs moyens pour dire que l'ordonnance du juge Rouleau devrait être annulée. Pour les motifs qui suivent, il me suffira d'examiner l'un

submissions, which, in my view, is sufficient to dispose of the appeal in the appellant's favour.

[10] The appellant says that, on the facts of this case, Phoenix could not commence proceedings *in rem* against the cargo of coal and, hence, that the cargo could not be arrested. In making that submission, the appellant relies on this Court's decision in *Paramount Enterprises International, Inc. v. An Xin Jiang (The)*, [2001] 2 F.C. 551 (C.A.), and says that there is nothing to distinguish *Paramount*, from the case before us. I agree.

[11] The issue in *Paramount*, was whether, as in the case before us, failure to deliver cargo to a nominated vessel could lead to the arrest of the intended cargo by the owners and/or operators of the nominated vessel.

[12] In *Paramount*, the shipper of the goods, Beston Chemical Corporation, had agreed with Paramount Enterprises to ship onto the latter's vessel *Len Speer* a cargo of explosives for carriage from China to Grande-Anse, Quebec. In compliance with its obligations under the aforesaid agreement, Paramount took steps to present its vessel at the port of loading between April 10 and April 12, 1997. However, prior to the vessel's arrival at the port of loading, Beston informed Paramount that its cargo of explosives would not be loaded on board the *Len Speer*, but rather would be loaded on the ship *An Xin Jiang*, owned and/or operated by a different entity.

[13] As a result, Paramount commenced, *inter alia*, proceedings *in rem* against both the cargo and the ship *An Xin Jiang* in the Federal Court, alleging a breach of the contract of affreightment by the owners of the cargo and wrongful interference with their contract of affreightment by the owners of the *An Xin Jiang*.

[14] On May 9, 1997, a warrant of arrest was issued and served against both the cargo and the *An Xin Jiang*.

de ces moyens, lequel, à mon avis, suffit pour trancher l'appel en faveur de l'appelante.

[10] L'appelante dit que, vu les circonstances de l'affaire, Phoenix ne pouvait pas introduire une instance *in rem* contre la cargaison de charbon et que la cargaison ne pouvait donc pas être saisie. Au soutien de cet argument, l'appelante se fonde sur la décision rendue par la Cour dans l'affaire *Paramount Enterprises International, Inc. c. An Xin Jiang (Le)*, [2001] 2 C.F. 551 (C.A.), et, selon elle, rien ne distingue l'affaire *Paramount* de celle dont nous sommes saisis. Je suis du même avis.

[11] Le point soulevé dans l'affaire *Paramount* était de savoir si, comme c'est le cas dans la présente affaire, la non-livraison d'une cargaison à un navire nommé désigné pouvait conduire à la saisie de la cargaison en cause par les propriétaires et/ou les exploitants du navire nommé désigné.

[12] Dans l'affaire *Paramount*, l'expéditeur des marchandises, Beston Chemical Corporation, s'était entendu avec Paramount Enterprises pour faire charger sur le navire de Paramount Enterprises, le *Len Speer*, une cargaison de dynamite en vue de son transport depuis la Chine jusqu'à Grande-Anse, au Québec. De par ses obligations selon l'entente susdite, Paramount avait pris des mesures pour présenter son navire au port d'embarquement entre le 10 avril et le 12 avril 1997. Toutefois, avant l'arrivée du navire au port d'embarquement, Beston informa Paramount que sa cargaison de dynamite ne serait pas chargée sur le *Len Speer*, mais plutôt sur le navire *An Xin Jiang*, dont un autre armateur était le propriétaire et/ou l'exploitant.

[13] Paramount a donc introduit, entre autres, une procédure *in rem* à la fois contre la cargaison et contre le navire *An Xin Jiang*, devant la Cour fédérale, en alléguant que les propriétaires de la cargaison avaient violé le contrat d'affrètement et que les propriétaires du *An Xin Jiang* s'étaient ingérés indûment dans son contrat d'affrètement.

[14] Le 9 mai 1997, un mandat de saisie était décerné et signifié à la fois contre la cargaison et contre le *An Xin Jiang*.

[15] The defendants filed a motion seeking an order striking the statement of claim *in rem* and setting aside the warrant of arrest. The motion was heard by Prothonotary Morneau who, on September 30, 1997, allowed the defendants' application in its entirety. This decision is reported at (1997), 146 F.T.R. 161 (F.C.T.D.).

[16] Paramount appealed Prothonotary Morneau's decision and, on December 17, 1997, Madam Justice Tremblay-Lamer allowed Paramount's appeal in part. In her view, the Prothonotary had erred in striking the action *in rem* against the cargo and, hence, in setting aside the warrant for its arrest. This decision is reported at (1997), 147 F.T.R. 162 (F.C.T.D.).

[17] Beston appealed Madam Justice Tremblay-Lamer's decision and, on December 15, 2000, this Court restored the Prothonotary's order.

[18] A brief overview of the reasons underlying the decisions of Prothonotary Morneau and Madam Justice Tremblay-Lamer will be useful before reviewing this Court's decision in *Paramount*. As we are not concerned in this appeal with the arrest of the ship on which the cargo originally intended for the *Far Eastern Marina* was loaded on, i.e. the *Swift Fortune*, I will omit from my discussion of *Paramount*, those parts of the decisions which deal with the arrest of the vessel *An Xin Jiang*.

[19] The Prothonotary began his analysis by stating that an action *in rem* could only be brought against a ship or cargo if the ship or cargo were "covered by the agreement on which the plaintiffs' action is based" (paragraph 10 of his reasons). He then proceeded to apply that principle to the facts before him, which led him to conclude that the requirements of subsection 43(2) of the Act had not been met because the cargo of explosives was not "property that [was] the subject of the action." In his view, there was not a sufficient connection between Paramount and the cargo over which it sought to exercise *in rem* rights, because the cargo had neither been loaded on board the *Len Speer* nor had it been carried by that ship.

[15] Les défendeurs ont déposé une requête en radiation de la déclaration *in rem* et en annulation du mandat de saisie. La requête fut instruite par le protonotaire Morneau qui, le 30 septembre 1997, y fit droit dans son intégralité. Cette décision est reproduite en français : [1997] A.C.F. n° 1269 (1<sup>o</sup> inst.) (QL).

[16] Paramount a fait appel de la décision du protonotaire Morneau et, le 17 décembre 1997, la juge Tremblay-Lamer accueillait en partie l'appel de Paramount. Selon elle, le protonotaire avait erré en radiant la procédure *in rem* introduite contre la cargaison et donc en annulant le mandat de saisie de la cargaison. Cette décision est reproduite en français : [1997] A.C.F. n° 1770 (1<sup>o</sup> inst.) (QL).

[17] Beston a fait appel de la décision de la juge Tremblay-Lamer et, le 15 décembre 2000, la Cour rétablissait l'ordonnance du protonotaire.

[18] Avant d'examiner l'arrêt de la Cour dans l'affaire *Paramount*, il est utile d'exposer brièvement les motifs à l'origine de la décision du protonotaire Morneau et de celle de la juge Tremblay-Lamer. Puisque le présent appel ne concerne pas la saisie du navire sur lequel la cargaison d'abord destinée au *Far Eastern Marina* fut embarquée, c'est-à-dire le *Swift Fortune*, j'omettrai, dans mes propos concernant l'affaire *Paramount*, les parties des deux décisions qui portent sur la saisie du navire *An Xin Jiang*.

[19] Le protonotaire a commencé son analyse en disant qu'une procédure *in rem* ne pouvait être introduite contre un navire ou une cargaison que si le navire ou la cargaison était « visé par la convention sur laquelle se fonde l'action de la partie demanderesse » (paragraphe 10 de ses motifs). Puis il a entrepris d'appliquer ce principe aux faits qu'il avait devant lui, ce qui le conduisit à conclure que les exigences du paragraphe 43(2) de la Loi n'avaient pas été observées parce que la cargaison de dynamite n'était pas le bien sur lequel portait l'action. De l'avis du protonotaire, il n'y avait pas entre Paramount et la cargaison un lien suffisant qui eût permis à Paramount d'exercer des droits *in rem*, et cela parce que la cargaison n'avait pas

[20] Madam Justice Tremblay-Lamer did not agree with the position taken by the Prothonotary regarding the *in rem* action against the cargo and, as a result, she set aside that part of his order. The essence of her reasoning appears in paragraphs 24 and 28 of her reasons, where she states:

In the instant case, subsection 43(2) is not ambiguous. The word “property” is clearly defined in section 2 of the Act. It refers to “property of any kind, whether real or personal or corporeal or incorporeal, and, without restricting the generality of the foregoing, includes a right of any kind, a share or a chose in action”. Subsection 43(2) therefore allows an action *in rem* against a cargo, which is personal property. The language does not require either that the cargo be on board or not on board a ship, or that there be a maritime or possessory lien in order to file an action *in rem* against the cargo. If Parliament had intended to impose such a requirement, it would have expressly so indicated in the Act.

...

Thus, under subsection 43(2), it is sufficient that the cargo be the subject of the action in order for the plaintiff to exercise its rights *in rem*, as it has done in the instant case. The plaintiff’s action arose out of the defendants’ failure to fulfil the contractual obligations under the Conlinebooking charter-party. The cargo of dynamite was the actual subject of that charter-party. In addition, the plaintiff had started to perform its contractual obligations.

[21] As I indicated earlier, our Court, in reasons delivered by Décary J.A., restored the order of Prothonotary Morneau. In Décary J.A.’s view, as it could not be said that the cargo of explosives was the subject of Paramount’s action, no rights *in rem* could be exercised against the cargo and, hence, it necessarily followed that the statement of claim *in rem* had to be struck and the warrant of arrest quashed.

[22] Décary J.A.’s ultimate conclusion stems from the following rationale. Firstly, he acknowledges that there is no issue before the Court regarding the Federal Court’s jurisdiction, as Paramount’s claim is, without

été embarquée à bord du *Len Speer* ni n’avait été transportée par ce navire.

[20] La juge Tremblay-Lamer n’a pas souscrit à la position adoptée par le protonotaire à propos du recours *in rem* déposé contre la cargaison, et elle a donc annulé cette partie de son ordonnance. Le raisonnement de la juge Tremblay-Lamer apparaît dans les paragraphes 24 et 28 de ses motifs, où elle écrit :

En l’espèce, le paragraphe 43(2) n’est pas ambigu. Le mot « biens » est clairement défini à l’article 2 de la Loi. Il désigne les « biens de toute nature, meubles ou immeubles, corporels ou incorporels, notamment les droits et les parts ou actions ». Le paragraphe 43(2) permet donc un recours *in rem* contre une cargaison qui est un bien meuble. Le libellé n’exige ni que la cargaison soit à bord d’un navire ou non, ni qu’il y ait un privilège maritime ou possessoire pour donner lieu à une action *in rem* contre la cargaison. Si le législateur avait voulu imposer une telle condition, il l’aurait indiquée expressément dans la Loi.

[. . .]

Ainsi, selon le paragraphe 43(2), il suffit que la cargaison soit le sujet de l’action pour que la demanderesse exerce ses droits *in rem*, ce qui est le cas en l’espèce. C’est le défaut des défenderesses de remplir leurs obligations contractuelles en vertu de la charte-partie Conlinebooking qui a donné naissance à l’action de la demanderesse. La cargaison de dynamite était le sujet même de cette charte-partie. De plus, la demanderesse avait commencé à exécuter ses obligations contractuelles.

[21] Comme je l’ai dit plus haut, la Cour, pour les motifs exposés par le juge Décary, a rétabli l’ordonnance du protonotaire Morneau. Selon le juge Décary, puisque l’on ne pouvait pas dire que l’action de Paramount portait sur la cargaison de dynamite, il ne pouvait pas être exercé de droits *in rem* à l’encontre de la cargaison, et il s’ensuivait donc nécessairement que la déclaration *in rem* devait être radiée et le mandat de saisie annulé.

[22] La conclusion ultime du juge Décary découle du raisonnement suivant. D’abord, il reconnaît que la Cour n’est saisie d’aucune question intéressant la compétence de la Cour fédérale, puisque la demande de Paramount

doubt, one that arises out of an agreement, i.e. a charter party in the Conlinebooking form, which relates to the carriage of goods in or on a ship. Thus, the claim clearly falls under paragraph 22(2)(i) of the Act.

[23] Décary J.A. also acknowledges that since the words “other property” found in subsection 43(2) encompass cargo, an action *in rem* can be brought against that type of property.

[24] After stating that to the extent that the cargo is not the “subject of the action” the action *in rem* will be struck, Décary J.A. then proceeds to examine the meaning of those words which, in his view, must be examined in terms of “the field of jurisdiction applicable in a specific case” (paragraph 17 of his reasons), i.e. in the case before him, subsection 22(2)(i) of the Act.

[25] He then poses, at paragraph 23 of his reasons, the question which must be answered: “[c]an it be said of this claim, which ‘arises out of’ a charter-party, that its ‘subject’ is the ship and the cargo, so as to permit an action *in rem*? Put otherwise, are the ship and cargo the ‘subject’ or the ‘cause’ of the action?”

[26] A review of the words “arising out of” found in paragraph 22(2)(i) and the words “the subject of the action” found in subsection 43(2) lead Décary J.A. to observe that the words found in subsection 43(2) are narrower in scope than the words found in paragraph 22(2)(i). He then states that the words “the subject of the action” imply that the property arrested has to be the “cause of” the action and, hence, that there has to be a connection between the property under arrest and the cause of action. He then states, at the end of paragraph 24 of his reasons that “[i]n my opinion, it must be possible to say that it is the use of this ship or the carriage of this cargo that justifies the action *in rem* brought against the property arrested.”

[27] He then applies these principles to the facts before him and concludes that the cargo is not “the subject of the action,” which, in his view, is the charter

est, sans aucun doute, une demande fondée sur une convention, c’est-à-dire une charte-partie sous la forme Conlinebooking, relative au transport de marchandises à bord d’un navire. La demande entre donc manifestement dans le champ de l’alinéa 22(2)i) de la Loi.

[23] Le juge Décary reconnaît aussi que, puisque les mots « autres biens », dans le paragraphe 43(2), comprennent une cargaison, un recours *in rem* peut être déposé contre ce genre de biens.

[24] Après avoir dit que, dans la mesure où l’action ne « porte » pas sur la cargaison, le recours *in rem* sera radié, le juge Décary entreprend alors d’examiner le sens de ces mots, qui, selon lui, doivent être examinés « en fonction du champ de compétence applicable dans un cas donné » (paragraphe 17 de ses motifs), en l’occurrence, pour l’affaire qu’il avait devant lui, en fonction de l’alinéa 22(2)i) de la Loi.

[25] Il pose alors, au paragraphe 23 de ses motifs, la question à laquelle il faut répondre : « Peut-on dire de cette réclamation qui se “fonde” sur une charte-partie, qu’elle “porte” sur le navire et la cargaison, de manière à permettre un recours *in rem*? Dit autrement, le navire et la cargaison sont-ils “l’objet” ou “la cause” de l’action? »

[26] Un examen des mots « fondée sur », dans l’alinéa 22(2)i), et des mots « toute action portant sur », dans le paragraphe 43(2), a conduit le juge Décary à faire observer que les mots du paragraphe 43(2) ont une portée plus étroite que ceux de l’alinéa 22(2)i). Il dit ensuite que les mots « toute action portant sur » supposent que les biens saisis doivent être la « cause de » l’action, et donc qu’il doit exister un lien entre le bien saisi et la cause d’action. Il dit ensuite, à la fin du paragraphe 24 de ses motifs, que « [i]l faut, à mon avis, que l’on puisse dire que c’est l’utilisation de ce navire ou le transport de cette cargaison qui justifie l’action *in rem* prise contre le bien saisi ».

[27] Il applique alors ces principes aux faits qu’il a devant lui et il conclut que l’action ne porte pas sur la cargaison, mais plutôt, selon lui, sur la charte-partie et

party and the personal actions of the defendants. Although he recognizes that the charter party pertains to the cargo under arrest, he is of the view that that does not constitute a sufficient connection, since “the only nexus existing between the action and the cargo is the fact that it was this cargo which would have been transported if the contract had been carried out” (paragraph 28 of his reasons). To buttress his position, he then indicates that the contract had not been carried out, that carriage had never begun, that the cargo had not been the subject of a maritime lien, and that Paramount had never been in possession of the cargo. Further, he adds that the cargo has not caused any damage, that it has not received any benefit and that it has not been involved in any incident relating to the action.

[28] Paragraphs 22-24, 28-29 of Décary J.A.’s reasons, which provide the essence of his analysis, read as follows:

Subsection 43(2) does not permit an action *in rem* in every case where the Court has jurisdiction under section 22. If that had been the case, Parliament, in referring to the action *in rem*, would have used the general terms it used in subsection 43(1) in respect of the action *in personam*. The very wording of subsection 43(2) indicates that the action *in rem* is only possible, by definition, in a field of jurisdiction covered by section 22, if the “subject” of the action is the ship or cargo (to simplify matters, I exclude aircraft or property other than cargo).

In the case at bar the jurisdiction of the Court relied on by Paramount is that described in paragraph 22(2)(i), that is “any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to the use or hire of a ship whether by charter party or otherwise”. The parties here agreed that Paramount’s claim was based on such an agreement and that the Court accordingly has jurisdiction which it may exercise by an action *in personam* under subsection 43(1). Can it be said of this claim, which “arises out of” a charter-party, that its “subject” is the ship and the cargo, so as to permit an action *in rem*? Put otherwise, are the ship and cargo the “subject” or the “cause” of the action?

The words “fondée”/“arising out of” in paragraph 22(1)(i) are broad in scope (see *Cormorant Bulk-Carriers Inc. v. Canficorp (Overseas Projects) Ltd.* (1984), 54 N.R. 66, at 78 (F.C.A.) . . .). The words “portant sur”/“subject of” in

sur les agissements personnels des défendeurs. Il reconnaît que la charte-partie se rapporte à la cargaison saisie, mais il est d’avis que cela ne constitue pas un lien suffisant, puisque « le seul lien qui existe entre l’action et la cargaison est le fait que c’est cette cargaison qui aurait été transportée si le contrat avait été respecté » (paragraphe 28 de ses motifs). Pour étayer sa position, il précise alors que le contrat n’avait pas été exécuté, que le transport n’avait jamais commencé, que la cargaison n’avait pas été l’objet d’un privilège maritime et que Paramount n’avait jamais été en possession de la cargaison. Il ajoute aussi que la cargaison n’a causé aucun dommage, qu’elle n’a bénéficié d’aucun avantage et qu’elle n’a été impliquée dans aucun incident se rapportant à l’action.

[28] Les paragraphes 22 à 24, 28 et 29 des motifs du juge Décary, qui constituent le cœur de son analyse, se présentent ainsi :

Le paragraphe 43(2) ne permet pas l’action *in rem* dans tous les cas où la Cour a par ailleurs compétence en vertu de l’article 22. Si tel avait été le cas, le législateur eût utilisé à l’égard de l’action *in rem* les termes généraux qu’il a utilisés au paragraphe 43(1) à l’égard de l’action *in personam*. Le texte même du paragraphe 43(2) indique que l’action *in rem* n’est possible, par définition dans un champ de compétence visé par l’article 22, que si l’action « porte » sur le navire ou la cargaison (j’exclus, pour simplifier la formulation, l’aéronef ou les biens autres que la cargaison).

En l’espèce, la compétence de la Cour qu’invoque Paramount est celle décrite à l’alinéa 22(2)i), soit « une demande fondée sur une convention relative au transport de marchandises à bord d’un navire, à l’usage ou au louage d’un navire, notamment par charte-partie ». Les parties s’accordent à dire, ici, que la réclamation de Paramount se fonde sur semblable convention et qu’en conséquence la Cour a compétence, qu’elle peut exercer par voie d’action *in personam* aux termes du paragraphe 43(1). Peut-on dire de cette réclamation qui se « fonde » sur une charte-partie, qu’elle « porte » sur le navire et la cargaison, de manière à permettre un recours *in rem*? Dit autrement, le navire et la cargaison sont-ils « l’objet » ou « la cause » de l’action?

Les mots « fondée », « arising out », à l’alinéa 22(2)i) ont une large portée. (voir *Cormorant Bulk-Carriers Inc. c. Canficorp (Overseas Projects) Ltd.* (1984), 54 N.R. 66 (C.A.F.), à la page 78). Les mots « portant sur », « subject

subsection 43(2) have a more limited meaning. They imply that the property arrested is “the cause of” the action (as subsection 43(3) puts it so clearly), and thus that there is some connection between the property arrested and the cause of action. In my opinion, it must be possible to say that it is the use of this ship or the carriage of this cargo that justifies the action *in rem* brought against the property arrested.

...

Paramount’s action *in rem* against the Beston cargo is based on an allegation of a contractual nature that Beston did not perform the charter-party. It is true that this contract related to that cargo, but the only nexus existing between the action and the cargo is the fact that it was this cargo which would have been transported if the contract had been carried out. The contract was not carried out, the carriage never began, the cargo was not subject to a maritime lien and Paramount was never in possession of the cargo. The cargo as such did not cause any damage, it did not receive any benefit and it was not involved in any incident relating to the action. The action for breach of contract, if it is to succeed, will succeed regardless of whether the cargo was carried or not and, if it was carried, regardless of the ship carrying it. Allowing seizure of the cargo in the case at bar would be to allow the seizure of any property owned by a defendant even where no property is the subject of the action.

In short, I have come to the conclusion that there is no “nexus or causal relationship” between the action and the ship and cargo arrested such that it can be said that the ship or cargo is the “subject” of the action. The subject of the action is the charter-party and the personal actions of the defendants. If there is a nexus between the action and the ship and cargo arrested, it is “merely incidental or fortuitous”, to use the words of Major J.

[29] Phoenix takes the position that *Paramount*, can be distinguished. Unfortunately, I see no merit in this submission. In my view, there are no distinguishing factors between *Paramount* and the present case. To the contrary, the factual situation in both cases is, for all intents and purposes, identical.

[30] In the alternative, Phoenix submits that if *Paramount* cannot be distinguished, we should reconsider the meaning of the expression “subject of the action” found in subsection 43(2) of the Act. In other

of», au paragraphe 43(2) ont un sens plus limité. Ils supposent que le bien saisi soit « en cause » dans l’action (comme le dit si bien le paragraphe 43(3)), donc qu’il y ait une connexité certaine entre le bien saisi et la cause d’action. Il faut, à mon avis, que l’on puisse dire que c’est l’utilisation de ce navire ou le transport de cette cargaison qui justifie l’action *in rem* prise contre le bien saisi.

[. . .]

L’action *in rem* de Paramount contre la cargaison de Beston est fondée sur une allégation de nature contractuelle de non-exécution par Beston d’un contrat de charte-partie. Il est vrai que ce contrat visait cette cargaison, mais le seul lien qui existe entre l’action et la cargaison est le fait que c’est cette cargaison qui aurait été transportée si le contrat avait été respecté. Or le contrat n’a pas été respecté, le transport n’a jamais commencé, la cargaison n’est pas grevée d’un privilège maritime et Paramount n’a jamais été en possession de la cargaison. La cargaison en tant que telle n’a causé aucun dommage, elle n’a bénéficié d’aucun avantage et elle n’a été impliquée dans aucun incident qui soient reliés à l’action. L’action pour bris de contrat, si elle doit réussir, réussira peu importe que la cargaison ait été par la suite transportée ou non et peu importe, si elle a été transportée, le navire sur lequel elle l’aura été. Permettre la saisie de la cargaison, en l’espèce, serait permettre la saisie de tout bien appartenant à un défendeur quand bien même aucun bien ne serait en cause dans l’action.

Bref, j’en arrive à la conclusion qu’il n’y a pas, entre l’action et le navire et la cargaison saisis, ce « lien de causalité » qui permettrait de dire de ce navire ou de cette cargaison qu’ils sont « l’objet » de l’action ou qu’ils sont « en cause » dans l’action. L’objet de l’action est la charte-partie et les agissements personnels des défendeurs. Si lien il y a entre l’action et le navire et la cargaison saisis, il est « simplement accidentel ou fortuit », pour reprendre les mots du juge Major.

[29] Phoenix dit que l’arrêt *Paramount*, se distingue de la présente affaire. Malheureusement, je ne vois nul bien-fondé dans cet argument. À mon avis, rien ne distingue les circonstances de l’affaire *Paramount* des circonstances de la présente affaire. Au contraire, dans les deux cas, les faits sont, à toutes fins utiles, identiques.

[30] Subsidiairement, Phoenix fait valoir que, si les circonstances de l’affaire *Paramount* ne peuvent être distinguées de celles de la présente affaire, alors nous devons réexaminer le sens des mots « toute action

words, Phoenix is asking us to overturn *Paramount*.

[31] In a number of recent decisions, different panels of this Court have clearly indicated that we would not overrule a prior decision unless the decision was manifestly wrong, i.e. that the Court had overlooked a relevant statutory provision or a case that ought to have been followed.

[32] In *Miller v. Canada (Attorney General)* (2002), 220 D.L.R. (4th) 149 (F.C.A.), at paragraphs 8-10, the Court explained its approach in the following terms:

There is no doubt that this Court may overrule its own decisions. However, the values of certainty and consistency lie close to the heart of the orderly administration of justice in a system of law and government based on the rule of law. Accordingly, one panel of this Court ought not to depart from a decision of another panel merely because it considers that the first case was wrongly decided. The Supreme Court of Canada will normally be the appropriate forum for correcting the errors of intermediate courts of appeal.

The jurisprudence on the overruling of prior decisions was reviewed by Urie J. in *Canada (Minister of Employment and Immigration) v. Widmont*, [1984] 2 F.C. 274 (C.A.) at 278-282, and his comments have been approved in subsequent cases: see, for example, *Eli Lilly and Co. v. Novopharm Ltd.* (1996), 197 N.R. 291 (F.C.A.) at 293. To summarize, the jurisprudence cited by Urie J. holds that, in the interests of certainty and consistency, sound judicial administration requires that, save in exceptional circumstances, a Court of intermediate appellate jurisdiction should follow its prior decisions. The Court is responsible for the stability, consistency and predictability of the law.

The test used for overruling a decision of another panel of this Court is that the previous decision is manifestly wrong, in the sense that the Court overlooked a relevant statutory provision, or a case that ought to have been followed: see, for example, *Eli Lilly and Co.*, and *Janssen Pharmaceutica Inc. v. Apotex Inc.* (1997), 208 N.R. 395 (F.C.A.) at 396. The same test has been applied by provincial Courts of Appeal: see, for example, *R. v. White* (1996), 29 O.R. (3d) 577 (C.A.) at 604-5; *Bell v. Cessna Aircraft Co.* (1983), 149 D.L.R. (3d)

portant sur », dans le paragraphe 43(2) de la Loi. Autrement dit, Phoenix nous demande de désavouer l'arrêt *Paramount*.

[31] Dans plusieurs décisions récentes, diverses formations de la Cour ont clairement fait savoir que nous n'infirmerions pas une décision antérieure à moins qu'elle ne soit manifestement erronée, c'est-à-dire à moins que la Cour n'ait passé outre à une disposition légale applicable ou à un précédent qui aurait dû être suivi.

[32] Dans l'arrêt *Miller c. Canada (Procureur général)*, 2002 CAF 370, aux paragraphes 8 à 10, la Cour expliquait ainsi sa manière de voir :

Il n'y a aucun doute que notre Cour peut renverser [*sic*] ses propres décisions. Toutefois, les valeurs de certitude et de cohérence sont très près du cœur même de l'administration de la justice dans un système de droit et de gouvernement fondé sur la primauté du droit. En conséquence, une formation de notre Cour ne devrait pas s'écarter d'une décision d'une autre formation simplement parce qu'elle considère que l'affaire s'est soldée par une décision erronée. C'est la Cour suprême du Canada qui est normalement l'instance appropriée pour corriger les erreurs commises par des cours d'appel intermédiaires.

La jurisprudence portant sur le renversement [*sic*] de décisions antérieures a été examinée par le juge Urie dans *Canada (Ministre de l'Emploi et de l'Immigration) c. Widmont*, [1984] 2 C.F. 274 (C.A.), aux pages 278 à 282. Ses commentaires ont été cités avec approbation dans des arrêts subséquents, par exemple l'arrêt *Eli Lilly and Co. c. Novopharm Ltd.* (1996), 197 N.R. 291 (C.A.F.), à la page 293. En bref, la jurisprudence citée par le juge Urie a établi qu'afin d'assurer la constance et l'uniformité, une saine administration de la justice exige que les cours d'appel intermédiaires suivent leurs précédents, sauf circonstances exceptionnelles. La Cour a la responsabilité d'assurer la stabilité, l'uniformité et l'invariabilité du droit.

Le critère utilisé pour renverser [*sic*] la décision d'une autre formation de notre Cour exige que la décision en cause soit manifestement erronée, du fait que la Cour n'aurait pas tenu compte de la législation applicable ou d'un précédent qui aurait dû être respecté : voir, à titre d'exemple, les arrêts *Eli Lilly and Co.*, et *Janssen Pharmaceutica Inc. c. Apotex Inc.* (1997), 208 N.R. 395 (C.A.F.), à la page 396. Les cours d'appel provinciales ont utilisé ce même critère : voir, à titre d'exemple, *R. c. White* (1996), 29 O.R. (3d) 577 (C.A.), aux

509 (B.C.C.A.) at 511; *R. v. Grumbo* (1988), 159 D.L.R. (4th) 577 (Sask. C.A.) at para. 21; and *Lefebvre c. Québec (Commission des Affaires Sociales)* (1991), 39 Q.A.C. 206.

[33] In *Mathew v. Canada*, [2004] 1 C.T.C. 115 (F.C.A.), *Wannan v. Canada* (2003), 1 C.B.R. (5th) 117 (F.C.A.); *Amado-Cordeiro v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration)* (2004), 36 Imm. L.R. (3d) 35 (F.C.A.), panels of this Court have reiterated the principles enunciated in *Miller*.

[34] Consequently, in order to successfully argue that a prior decision of this Court should be overturned, it will not suffice to simply argue, as Phoenix argues before us, that the prior case was wrongly decided. I have therefore not been persuaded that *Paramount* is one of those exceptional cases where this Court will overturn a decision of another panel.

[35] Before concluding, however, I wish to add that were I not bound by *Paramount*, I would have been inclined to decide the issue in favour of Phoenix. Since I suspect that the issue before us is of some importance to the maritime community and, hence, that leave to appeal to the Supreme Court of Canada might be sought, it will be useful for me to elaborate as to why I believe *Paramount* was wrongly decided.

[36] The question to be answered, as in *Paramount*, is whether the cargo is the “subject of the action” within the meaning of subsection 43(2) of the Act. I must say at the outset that I agree entirely with Madam Justice Tremblay-Lamer’s interpretation of subsection 43(2) and, in particular, when she states, at paragraph 24 of her reasons, that the subsection is not ambiguous. In her view, the subsection cannot be read as requiring, for the exercise of the *in rem* jurisdiction, that the cargo be loaded on board the ship, that it be carried or that there be in existence a maritime or possessory lien. The fact that the contract of affreightment pertains to the carriage of the cargo under arrest and that that contract has allegedly been breached, is sufficient to render the cargo “the subject of the action” within the meaning of subsection 43(2).

pages 604 et 605; *Bell c. Cessna Aircraft Co.* (1983), 149 D.L.R. (3d) 509 (C.A.C.-B.), à la page 511; *R. c. Grumbo* (1988), 159 D.L.R. (4th) 577 (C.A. Sask.), au paragraphe 21; et *Lefebvre c. Québec (Commission des affaires sociales)* (1991), 39 C.A.Q. 206.

[33] Dans l’arrêt *Mathew c. Canada*, 2003 CAF 371; l’arrêt *Wannan c. Canada*, 2003 CAF 423; et l’arrêt *Amado-Cordeiro c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l’Immigration)*, 2004 CAF 120, diverses formations de la Cour ont réaffirmé les principes exposés dans l’arrêt *Miller*.

[34] Par conséquent, pour soutenir avec succès qu’un arrêt antérieur de la Cour devrait être réformé, il ne suffira pas de dire simplement, comme le fait Phoenix devant nous, que cet arrêt était erroné. Je n’ai donc pas été persuadé que l’arrêt *Paramount*, est l’un des cas exceptionnels où la Cour reformera la décision rendue par une autre formation.

[35] Avant de conclure toutefois, je voudrais ajouter que, si je n’étais pas lié par l’arrêt *Paramount*, j’aurais incliné à statuer en faveur de Phoenix. Je soupçonne que la question dont nous sommes saisis présente quelque importance pour les milieux maritimes, et donc qu’un pourvoi pourrait bien être déposé devant la Cour suprême du Canada, et c’est la raison pour laquelle je crois utile d’expliquer pourquoi, selon moi, l’arrêt *Paramount* fut une décision erronée.

[36] Comme dans l’affaire *Paramount*, le point à décider ici est de savoir si l’« action port[e] sur » la cargaison, selon ce que prévoit le paragraphe 43(2) de la Loi. Je dois dire d’entrée de jeu que je souscris totalement à la manière dont la juge Tremblay-Lamer interprète le paragraphe 43(2), en particulier lorsqu’elle dit, au paragraphe 24 de ses motifs, que le paragraphe 43(2) n’est pas ambigu. À son avis, le paragraphe 43(2) ne peut pas être interprété comme une disposition exigeant, pour l’exercice de la compétence en matière réelle, que la cargaison soit embarquée à bord du navire, qu’elle soit transportée ou qu’il existe un privilège maritime ou possessoire. Le fait que le contrat d’affrètement se rapporte au transport de la cargaison saisie et que ce contrat a censément été rompu suffit à faire de la cargaison l’objet de l’action selon ce que prévoit le paragraphe 43(2).

[37] I am satisfied that Madam Justice Tremblay-Lamer's approach constitutes the correct interpretation of subsection 43(2) of the Act. I therefore make mine her reasoning and would only add the following remarks.

[38] In my view, Décarry J.A. has taken too narrow a view of the words "subject of the action." To say, as he does, that the contract of carriage itself and the personal actions of the defendant are the "subject of the action," rather than the cargo, is, in my respectful opinion, a distortion of the plain meaning of those words.

[39] Décarry J.A. uses the words of paragraph 22(2)(i) to limit the scope of application of the words in subsection 43(2). After stating that the words "arising out of" are broad in scope and that the words "subject of" have a narrower meaning, he comes to the view that the property to be arrested under subsection 43(2) must be the "cause of the action." This leads him to the conclusion that in order to justify an arrest of property, it must somehow be possible to conclude that "it is the use of this ship or the carriage of this cargo" that justifies the action *in rem* brought against the property arrested.

[40] In my view, there is simply no basis for that approach. In other words, I cannot see any rationale for interpreting the words "subject of the action" by reference to the words "arising out of" found in paragraph 22(2)(i). In proceeding as he did, Décarry J.A. did not give the words "subject of the action" their plain meaning. One of the definitions given in the *Shorter Oxford English Dictionary*, 3rd edition, 1973, at page 2167 of the word "subject" is: "That which forms or is chosen as the matter of thought, consideration, or inquiry; a topic, theme." I find this definition to be most apposite. On the basis of this broad definition, I see no basis for limiting the scope of the words "subject of the action." I therefore cannot see how it can be argued that to be the "subject of the action," the cargo or other property has to be the cause of the action.

[37] Je suis d'avis que le raisonnement de la juge Tremblay-Lamer représente la bonne manière d'interpréter le paragraphe 43(2) de la Loi. Je fais donc mien son raisonnement, me limitant à ajouter les remarques suivantes.

[38] À mon avis, le juge Décarry a adopté une vue trop étroite des mots « toute action portant sur ». Dire, comme il le fait, que l'action porte sur le contrat de transport même et sur les agissements personnels du défendeur, plutôt que sur la cargaison, c'est, à mon humble avis, fausser le sens ordinaire de ces mots.

[39] Le juge Décarry utilise les mots de l'alinéa 22(2)i) pour limiter le champ d'application des mots du paragraphe 43(2). Ayant dit que les mots « fondée sur » sont de large portée et que les mots « portant sur » ont un sens plus étroit, il exprime l'avis que les biens à saisir en application du paragraphe 43(2) doivent être la « cause du litige ». Il arrive donc à la conclusion que, pour justifier la saisie de biens, il faut de quelque manière que l'on puisse dire que « c'est l'utilisation de ce navire ou le transport de cette cargaison » qui justifie le recours *in rem* déposé contre le bien saisi.

[40] À mon avis, cette manière de voir ne repose tout simplement sur aucun fondement. Autrement dit, je ne puis voir de raison d'interpréter les mots « toute action portant sur » par référence aux mots « fondée sur », dans l'alinéa 22(2)i). En raisonnant comme il l'a fait, le juge Décarry n'a pas donné leur sens ordinaire aux mots toute action « portant sur ». L'une des définitions données dans le *Petit Robert : dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, nouvelle édition revue, corrigée et mise à jour en 1991, à la page 1488, définit ainsi l'expression « porter sur » : « avoir pour objet ».\* Je trouve cette définition tout à fait à propos. Me fondant sur cette définition générale, je ne vois aucune raison de limiter la portée des mots « toute action portant sur ». Il m'est donc impossible de voir comment l'on pourrait soutenir que la cargaison ou autre

\* Note de l'arrêviste : Dans les présents motifs rendus en anglais, la Cour se réfère à la définition de « *subject* » donnée dans le *Shorter Oxford English Dictionary*, 3<sup>ème</sup> édition, 1973, à la page 2167.

bien doit être la cause du litige pour que l'action « porte sur » ladite cargaison ou ledit bien.

[41] Paragraph 22(2)(i) simply provides that the Federal Court has concurrent original jurisdiction with respect to claims which arise out of agreements relating to the carriage in or on a ship, or to the use or hire of such a ship. Once a claimant has crossed that hurdle, he may then, pursuant to subsections 43(1) and (2), ask the Federal Court to exercise its jurisdiction *in personam* and *in rem*. In the case of *in personam* actions, the Court may exercise its jurisdiction in all cases which fall under section 22. In the case of subsection 43(2), the Court may exercise its jurisdiction *in rem* if the property against which a claimant seeks to exercise its *in rem* rights is the “subject of the action.” The only exception to this rule is the one enunciated in subsection 43(3), which provides that certain claims which fall under the Court’s maritime jurisdiction under section 22 cannot be exercised *in rem* unless, at the time of the commencement of the action, the ship or property “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.”

[42] It should be noted, however, that certain claims can be exercised *in rem*, notwithstanding a change in the beneficial ownership of the ship and/or cargo sought to be arrested. For example, the claims falling under paragraphs 22(2)(i) and (o) [as am. by S.C. 2002, c. 8, s. 31(E)] of the Act, i.e. claims for salvage and for crew wages, can be exercised *in rem*, notwithstanding a change in beneficial ownership. I have deliberately taken these two examples because both of these claims fall under the category of maritime liens, which Professor William Tetley, Q.C., has defined in the following terms in “Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures”, *Tul. L. Rev.*, Vol. 73, 1999, page 1895, at pages 1909-1910:

Maritime liens arise with the claims that they secure without any registration, notification, or other formalities; they are

[41] L’alinéa 22(2)i prévoit simplement que la Cour fédérale a compétence concurrente en première instance à l’égard d’une demande fondée sur une convention relative au transport de marchandises à bord d’un navire ou au louage d’un tel navire. Lorsqu’un demandeur a franchi cet obstacle, il peut alors, conformément aux paragraphes 43(1) et (2), prier la Cour fédérale d’exercer sa compétence *in personam* et *in rem*. S’agissant des recours *in personam*, la Cour peut exercer sa compétence dans tous les cas qui relèvent de l’article 22. S’agissant du paragraphe 43(2), la Cour peut exercer sa compétence *in rem* si « l’action port[e] sur » le bien contre lequel le demandeur entend exercer ses droits *in rem*. La seule exception à cette règle est celle qui est énoncée dans le paragraphe 43(3), lequel prévoit que, pour certaines demandes, la Cour ne peut exercer la compétence en matière réelle que lui confère l’article 22 que si, lorsque l’action est intentée, « le véritable propriétaire du navire [. . .] ou des autres biens en cause est le même qu’au moment du fait générateur ».

[42] Il convient de noter toutefois que, pour certaines demandes, la Cour peut exercer sa compétence en matière réelle même si le véritable propriétaire du navire et/ou de la cargaison que l’on veut faire saisir n’est pas le même qu’au moment du fait générateur. Par exemple, la Cour peut exercer sa compétence en matière réelle à l’égard des demandes invoquant les alinéas 22(2)i) et o) [mod. par L.C. 2002, ch. 8, art. 31(A)] de la Loi, c’est-à-dire les demandes d’indemnisation pour sauvetage et les demandes de versement des salaires de l’équipage, et cela même si le véritable propriétaire du navire ou de la cargaison n’est pas le même qu’au moment du fait générateur. J’ai choisi délibérément ces deux exemples parce qu’il s’agit de deux demandes qui entrent dans la catégorie des privilèges maritimes, que le professeur William Tetley, c.r., a définis ainsi dans son article intitulé « Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures », *Tul. L. Rev.*, vol. 73, 1999, page 1895, aux pages 1909 et 1910 :

[TRADUCTION] Les privilèges maritimes naissent avec les créances qu’ils garantissent, sans qu’il soit besoin d’un

independent of possession and follow the ship into whoever's hands it passes (therefore surviving a sale of the ship by mutual agreement, although not a judicial sale); and they rank immediately after special legislative rights, the costs of arrest and judicial sale and *custodia legis* expenses and prior possessory liens. They therefore take precedence over ship mortgages and hypothecs in the distribution of the proceeds of the judicial sale of the arrested res. Under English maritime law, maritime liens are limited to salvage, damage, seamen's and master's wages, master's disbursements, bottomry, and respondentia (the last two being virtually obsolete).

[43] Although Professor Tetley, in the above passage, is dealing with English law, there are no relevant distinctions to be made in so far as Canadian law is concerned (see Tetley, at pages 1920-1924).

[44] Thus, once it has been determined that the action relates to an agreement which falls within the purview of section 22, the inquiry then turns to what constitutes the subject of that particular action. The plaintiffs, both in *Paramount*, and in the case before us, were suing cargo owners who had allegedly refused, notwithstanding their contractual obligations, to ship their cargo on board the plaintiffs' vessels. As a result, they proceeded to arrest the cargo which was at the very heart of the contract. It should not be forgotten that both actions were concerned with loss of profits on the freight which would have been earned had the cargo owners fulfilled their contractual undertakings. In the case before us, the freight, which includes a component of profit, was payable per metric ton. Indeed, the fixture recap provided that freight was US\$24.25 per metric ton. That amount bears a direct relation to the amount of coal which should have been loaded on the nominated vessel. Consequently, in this light, I have great difficulty with Décary J.A.'s view that there is not a sufficient connection between the property under arrest and the cause of action.

[45] It would be difficult to characterize the cargo under arrest as anything but the "subject of the action." In my view, it is not possible to separate the cargo from

enregistrement, d'une notification ou d'autres formalités, ils ne dépendent pas de la possession et suivent le navire en quelques mains qu'il se trouve (ils survivent donc à la vente du navire par entente mutuelle, mais non par décision de justice); et ils prennent rang immédiatement après les droits spéciaux d'origine légale, les coûts de la saisie et de la vente judiciaire, les frais *custodia legis* et les privilèges possessoires prioritaires. Ils ont donc priorité sur les hypothèques maritimes dans la distribution du produit de la vente judiciaire de la chose saisie. En droit maritime anglais, les privilèges maritimes se limitent aux sauvetages, aux avaries, aux salaires des marins et du capitaine, aux débours du capitaine, aux prêts à la grosse aventure et aux prêts sur la cargaison (ces deux sortes de prêts sont pour ainsi dire obsolètes).

[43] Le professeur Tetley, dans le passage ci-dessus, parle du droit anglais, mais aucune distinction véritable ne peut être faite pour ce qui concerne le droit canadien (voir Tetley, aux pages 1920 à 1924).

[44] Ainsi, après que l'on a déterminé que l'action se rapporte à une convention qui ressortit à l'article 22, il faut ensuite se demander ce qui constitue l'objet de cette action donnée. Dans l'affaire *Paramount*, comme dans la présente affaire, les demanderessees poursuivaient les propriétaires de la cargaison qui avaient prétendument refusé, au mépris de leurs obligations contractuelles, d'embarquer leur cargaison à bord des navires des demanderessees. Celles-ci ont donc entrepris de saisir la cargaison qui était au cœur même de la relation contractuelle. Il ne faut pas oublier que les deux actions se rapportaient à un manque à gagner sur le fret, manque à gagner qui ne se serait pas produit si les propriétaires de la cargaison avaient respecté leurs engagements contractuels. Dans le cas dont nous sommes saisis, le fret, qui comprend le bénéfice, était payable à raison du nombre de tonnes métriques. Le contrat d'affrètement prévoyait d'ailleurs que le fret était de 24,25 \$US la tonne métrique. Ce chiffre présente un rapport direct avec la quantité de charbon qui aurait dû être chargée sur le navire nommément désigné. Par conséquent, dans cette perspective, j'ai beaucoup de mal à souscrire à l'opinion du juge Décary selon laquelle il n'existe pas un lien suffisant entre le bien saisi et la cause d'action.

[45] Il serait difficile de prétendre que l'« action port[e] » sur tout sauf la cargaison saisie. Selon moi, il n'est pas possible de séparer l'action de la cargaison, et

the action, by reason of the existence of a close nexus between the breach of contract and the cargo.

[46] Needless to say, I disagree with Décary J.A.'s assertion that there is some relevance to the fact that the cargo was never loaded on board the intended ship, nor that it was not subject to a maritime or possessory lien. The only relevant question is whether the property sought to be arrested is the "subject of the action."

[47] I am therefore of the view that subsection 43(2) does not require a physical nexus between the cargo and the vessel in order to give rise to *in rem* rights. Rather, subsection 43(2) proposes identifiability of the property as the controlling factor so as to ensure that the scope of the *in rem* proceedings is not unduly enlarged. In other words, the action *in rem* must relate to the specific property contemplated in the contract at issue. To the extent that the cargo can be clearly identified as being the one contemplated under the contract, the breach of which is alleged by Phoenix in its statement of claim (as was alleged by Paramount in *Paramount*), the cargo under arrest is the "subject of the action." I should emphasize that there is no issue in this appeal with regard to the identity of the cargo arrested by Phoenix.

[48] In conclusion, in view of this Court's decision in *Paramount* and notwithstanding my own view of subsection 43(2) of the Act, I would allow the appeal with costs in this Court and in the Federal Court, set aside the warrant of arrest and strike the *in rem* statement of claim. I would also order that the security posted in the trust account of Bromley Chapelski, the appellant's solicitors, be released to the appellant, but not before the expiry of a delay of 60 days from the date of the judgment.

SHARLOW J.A.: I agree.

MALONE J.A.: I agree.

cela parce qu'il existe un lien étroit entre la rupture du contrat et la cargaison.

[46] Inutile de dire que je ne partage pas les propos du juge Décary lorsqu'il affirme qu'il faut tenir compte du fait que la cargaison n'a jamais été embarquée à bord du navire prévu, ou que cette cargaison n'était pas l'objet d'un privilège maritime ou possessoire. Le seul point pertinent est celui de savoir si l'action portait sur le bien que l'on voulait faire saisir.

[47] Je suis donc d'avis que le paragraphe 43(2) ne requiert pas un lien matériel entre la cargaison et le navire pour donner naissance à des droits *in rem*. Le paragraphe 43(2) dit plutôt que le facteur déterminant est le caractère unique du bien, de telle sorte que le champ du recours *in rem* ne soit pas indûment élargi. Autrement dit, le recours *in rem* doit se rapporter au bien précis envisagé dans le contrat en cause. Dans la mesure où la cargaison peut être clairement localisée comme le bien envisagé dans le contrat, dont Phoenix allègue la rupture dans sa déclaration (et dont Paramount avait allégué la rupture dans l'affaire *Paramount*), alors l'« action port[e] sur » la cargaison saisie. Je dois souligner qu'il n'est pas contesté dans le présent appel que la cargaison saisie est celle envisagée dans le contrat en cause.

[48] En conclusion, vu l'arrêt *Paramount* rendu par la Cour, et en dépit de mon propre point de vue sur le paragraphe 43(2) de la Loi, j'accueillerais l'appel, avec dépens devant la Cour et devant la Cour fédérale, j'annulerais le mandat de saisie et je radierais la déclaration *in rem*. J'ordonnerais aussi que la garantie déposée dans le compte en fidéicommiss du cabinet Bromley Chapelski, les avocats de l'appelante, soit remise à l'appelante, mais non avant l'expiration d'un délai de 60 jours à compter de la date du jugement.

LA JUGE SHARLOW, J.C.A. : Je souscris aux présents motifs.

LE JUGE MALONE, J.C.A. : Je souscris aux présents motifs.