

**Coastal Equipment Agencies Ltd. (Demanderesse) et The Ship «Comer»  
et al (Défendeurs)**

Présent: Le Juge Noël, en amirauté—le 28 octobre, le 1<sup>er</sup> décembre, 1969.

*Droit maritime—Approvisionnements nécessaires—Navire—Créance ordinaire—Créance garantie—Lien maritime—Action in rem—Proposition faite selon Loi sur les faillites, S.R.C. 1952, c. 14, arts. 2(r), 40(1) et (2)—Juridiction de la Cour d'Amirauté—Loi sur l'amirauté, art. 18(3)(b) et (4)—Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925 (R.-U.) s. 22(1)(a)(vii)—«Legal nexus»—Motion pour annuler procédures dirigées contre navire.*

La compagnie, propriétaire des trois navires défendeurs auxquels la demanderesse avait fourni des «approvisionnements nécessaires» («necessaries»), faisait une proposition à ses créanciers en vertu des dispositions de la *Loi sur les faillites, 1949, R.S.C. 1952, c. 14*. Le dépôt de cette proposition fut fait antérieurement aux procédures instituées par la demanderesse sous forme de brefs de sommation et de mandats de saisies des trois navires.

Par voie de motions, les défendeurs demandent à cette Cour d'annuler ces procédures pour les motifs que la demanderesse n'est pas une créancière garantie au sens de la *Loi sur les faillites* et n'a pas obtenu l'autorisation du tribunal de faillite pour tenter les poursuites en question selon que l'exige l'art. 40(1) de la loi susdite. La demanderesse, d'autre part, a soutenu le contraire en se réclamant des articles 2(r) et 40(2) de la même loi.

*Jugé:* (accueillant la motion) Quant au droit de la demanderesse d'exercer une action *in rem* devant la Cour d'amirauté alors que le propriétaire du navire est domicilié au Canada au moment où les procédures sont intentées (comme dans l'espèce), ce n'est pas à l'art. 22(1)(a)(vii) de la loi anglaise (Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925) qu'il faut s'en remettre mais bien à l'article 18(3)(b) et (4) de la *Loi sur l'amirauté* qui s'applique puisque la prohibition contenue au paragraphe (4) de cet article ne couvre pas les créances prévues au sous-paragraphe (b) qui traite des réclamations pour approvisionnement nécessaires d'un navire. Cet article 18(3)(b) donne clairement juridiction à la Cour d'amirauté nonobstant l'article 22 de la loi anglaise. *Can. Imp. Bk. of Commerce v. MacKenzie* [1969] 4 D.L.R. 405 réapprouvé.

Le fournisseur d'approvisionnements nécessaires d'un navire n'a aucun lien maritime sur le navire mais possède tout au plus le recours à l'action *in rem* contre ce navire si ce navire est encore entre les mains du même propriétaire. Cette action *in rem* ne confère aucun privilège ou lien ou préférence quelconque et le fournisseur est dans la même situation qu'un créancier chirographaire ordinaire. Lui accorder comme conséquence de ce droit d'action *in rem*, un droit et privilège particulier qui priverait les autres créanciers du même débiteur d'exercer leurs créances contre les biens saisis, surtout après le dépôt fait par la compagnie propriétaire de ses biens en vertu de la *Loi sur les faillites*, constituerait un accroc sérieux au principe qui veut que les biens d'un débiteur soient le gage commun de ses créanciers.

Même si ce «legal nexus» auquel se réfèrent certaines décisions anglaises donnait véritablement au créancier qui procède par une action *in rem* et par la saisie de la *res*, un privilège quelconque, l'action a été prise, dans l'espèce, cinq mois après le dépôt de la proposition susdite et à un moment où les navires saisis n'étaient plus sous le contrôle de son propriétaire mais bien sous celui du syndic. Ce «legal nexus» ne pouvait plus être exercé et la demanderesse s'en prévaloir. *Northcote v. Björn* (1886) 15 H. of L. 270; *The Beldis*, P. 51, analysé.

Le recours tel qu'exercé par la demanderesse contre les navires sans avoir poursuivi le propriétaire ou le syndic, ne modifie en rien la situation juridique des parties. Le sort de ce recours indirect contre le syndic, en n'attaquant que les biens que ce dernier détient dans l'intérêt général des créanciers ordinaires, sera le même que celui d'un recours direct contre le propriétaire ou le syndic.

## MOTION.

*Raynold Langlois* pour la demanderesse.

*Maurice Jacques* pour les défendeurs.

LE JUGE NOËL: Par une motion produite dans les trois causes ci-haut mentionnées, les défendeurs demandent à cette Cour d'annuler le bref d'assignation, le mandat de saisie ainsi que la saisie des trois navires, pratiquée dans les trois instances.

Cette demande est fondée sur le fait que ces navires sont la propriété de la compagnie Euclide Bouchard Ltée, qui le 11 juin 1969, soit avant la signification des brefs et la saisie des navires, fit une proposition en vertu des dispositions de la *Loi sur la faillite*. La demanderesse, selon les défendeurs, aurait une réclamation prouvable en matière de faillite, n'est pas une créancière garantie au sens de la *Loi sur la faillite* et n'a pas obtenu l'autorisation du tribunal pour intenter les présentes poursuites, tel que l'exige l'article 40(1) de la *Loi sur la faillite* (*Loi sur la faillite* S.R.C. 1953, c. 14) reproduite ci-après:

40. (1) Lors de la déposition d'une proposition faite par une personne insolvable ou lors de la faillite de tout débiteur, aucun créancier ayant une réclamation prouvable en matière de faillite n'a de recours contre le débiteur ou contre ses biens, ni ne doit intenter ou continuer une action, exécution ou autres procédures pour le recouvrement d'une réclamation prouvable en matière de faillite, tant que le syndic n'a pas été libéré ou que la proposition n'a pas été refusée, sauf avec l'autorisation du tribunal et aux conditions que ce dernier peut imposer.

La présente Cour n'aurait donc pas juridiction pour connaître de la présente action.

Le procureur de la demanderesse, d'autre part, prétend que sa cliente ayant fourni des «approvisionnements nécessaires» auxdits navires, ou ce qu'on appelle en anglais «necessaries», elle est une créancière garantie qui peut, si elle le désire, se prévaloir des dispositions de l'article 40(2) de la *Loi sur la faillite* qui se lit comme suit:

40. (2) Sous réserve des dispositions de l'article 48 et des articles 86 à 93, un créancier garanti peut réaliser sa garantie ou autrement en disposer de la même manière qu'il aurait eu droit de la réaliser ou d'en disposer si le présent article n'eût pas été adopté, à moins que le tribunal n'en ordonne autrement; mais en rendant une telle ordonnance, le tribunal ne doit pas différer le droit du créancier garanti de réaliser sa garantie ou d'en disposer autrement, sauf selon les dispositions suivantes:

Il se réclame en effet de l'article 2(r) de la *Loi sur la faillite* qui, dit-il, est très large et comprend même un lien ou privilège comme celui qu'il prétend que sa cliente possède pour assurer le paiement du prix des effets fournis aux trois navires dont il s'agit dans la présente cause.

Les parties, par leurs procureurs, ont admis que les différents items fournis, et que la demanderesse réclame dans les trois actions, ne sont pas contestés pour les fins des présentes motions et doivent, par conséquent, être considérés comme des fournitures ou des «approvisionnements nécessaires d'un navire» tel que prévu à l'article 18(3)(b) de la *Loi sur l'amirauté*.

Avant d'examiner la nature des droits d'un réclamant d'approvisionnements nécessaires d'un navire, tels que ceux que la demanderesse prétend exercer dans les trois actions devant cette Cour, question d'ailleurs qui comporte des difficultés sérieuses de solution, il faut d'abord décider si un tel réclamant peut exercer une action *in rem* devant notre Cour dans le cas où le propriétaire du navire était domicilié au Canada au moment où les procédures ont été intentées. Si, en effet, l'on s'en remet à l'article 18(2) de la *Loi sur l'amirauté* qui déclare que la juridiction de la Cour d'amirauté au Canada est rééditée comme en Angleterre par l'article 22 du *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925* du Parlement du Royaume-Uni (annexe A de la *Loi sur l'amirauté*) il faudrait dire que la demanderesse ne pourrait exercer les actions *in rem* qu'elle a prises contre les navires pour réclamer les approvisionnements fournis ailleurs qu'à leur port d'attache, puisque le sous-paragraphe (vii) de l'article 22(1)(a) déclare que cette action n'est pas possible lorsqu'un propriétaire ou co-propriétaire du navire était domicilié en Angleterre (le mot «Canada» devant être substitué au mot «Angleterre») au moment de l'introduction de l'action. L'article 18(2) déclare en effet que l'article 22 du *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925* du Parlement du Royaume-Uni s'applique *mutatis mutandis* au Canada.

L'article 18(3)(b) et (4) de la loi canadienne sur l'amirauté déclare cependant le contraire puisqu'il permet une réclamation pour approvisionnements de navire devant la Cour d'amirauté même si un propriétaire est domicilié au pays, comme l'est le propriétaire des navires saisis dans les présentes causes puisque la prohibition contenue au paragraphe (4) de l'article 18 ne s'applique pas aux réclamations prévues au sous-paragraphe (b) qui traite des réclamations pour approvisionnements nécessaires d'un navire.

Il me paraît, cependant, impossible d'accepter la prétention du procureur des défendeurs à l'effet que c'est l'article 22(1)(a)(vii) du *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1915* qui doit décider cette question pour la simple raison que le paragraphe 3 de l'article 18 comporte les mots suivants «par dérogation (notwithstanding) à toute disposition de la présente loi de l'Act mentionné au paragraphe (2) (soit l'article 22 du *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925*), la Cour a juridiction pour entendre ou décider... (b) les réclamations relatives aux approvisionnements nécessaires d'un navire». Il apparaît, en effet, clairement que c'est bien cet article qui s'applique à une réclamation pour fournitures et non l'article 22

de la cédule A puisqu'on prend la peine de dire clairement que cette Cour a juridiction dans le cas, entre autres, de fournitures nonobstant l'article 22 de la cédule A de la loi anglaise<sup>1</sup>.

Il nous faut maintenant décider si la demanderesse est une créancière garantie qui «peut réaliser sa garantie ou autrement en disposer» selon les prescriptions de l'article 40(2) de la *Loi sur la faillite*.

Il sera nécessaire, afin de déterminer les droits que peut avoir un réclamant d'approvisionnements nécessaires d'un navire, de remonter assez loin dans les statuts et les décisions anglaises qui traitent de cette matière, car l'article 18(1) et (2) de la *Loi sur l'amirauté* déclare simplement que la juridiction inhérente et statutaire en amirauté de la Cour d'amirauté au Canada s'étend et embrasse, sous certaines réserves,

... les mêmes endroits, personnes, matières et choses que la juridiction d'amirauté actuellement possédée par la Haute Cour de justice en Angleterre, qu'elle existe en vertu de quelque loi ou autrement et elle doit être exercée par la Cour de la même manière et dans la même mesure que par cette Haute Cour.

Il y a aussi, comme nous l'avons vu, en vertu du paragraphe (2) de l'article 18 une juridiction rééditée comme en Angleterre par le jeu de l'article 22 du *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925* du Parlement du Royaume-Uni qui s'applique *mutatis mutandis* au Canada.

Il serait cependant utile, avant de considérer les droits d'un réclamant pour fournitures à un navire, de mentionner la règle de base de l'exercice de la juridiction devant notre Cour, que l'on trouve au paragraphe (2) de l'article 19 de la *Loi sur l'amirauté* et qui se lit comme suit:

19. (2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4) de l'article 18 et du paragraphe (1) de l'article 20, la juridiction d'amirauté de la Cour de l'Échiquier peut être exercée, soit dans des actions *in rem*, soit dans des actions *in personam*.

Cet article, cependant, ne nous aide guère à découvrir la nature du droit que possède le réclamant pour fournitures nécessaires. Il sera, en effet, nécessaire pour découvrir la nature de ce droit de remonter à des statuts anglais et à de vieilles décisions.

Par. 3 & 4 Victoria, c. 65 (*The Admiralty Court Act, 1840*) section 6, l'on déclare:

...That the High Court of Admiralty shall have Jurisdiction to decide all Claims and Demands whatsoever...for *Necessaries* supplied to any Foreign Ship or Sea-going Vessel, and to enforce the Payment thereof,...

Dans la cause *The Alexander Larsen* (1841), Wm. Rob. 288, à la page 294, le D<sup>r</sup> Lushington disait au sujet de ce statut et de cet article que:

...in the first place the statute does not create a lien upon the vessel at all; the debt has no foundation upon the statute... The Statute therefore simply confers upon the Court a jurisdiction to be employed in every lawful mode which the Court has the power to exercise for enforcing the payment; it might be by arresting the person of the owner if he were resident here, or by arresting the property in case a necessity occurred. Secondly, the Court having this jurisdiction

<sup>1</sup> C'est d'ailleurs parce que la Cour Suprême de l'Île du Prince-Édouard dans *Canadian Imperial Bank of Commerce v. McKenzie et al* [1969] 4 D.L.R. 405 n'a pas réalisé que la prohibition du paragraphe 4 de l'article 18 de la *Loi sur l'amirauté* ne s'appliquait pas à une réclamation pour approvisionnements qu'elle a déclaré que l'ordonnance du juge de district en amirauté avait été faite sans juridiction.

conceded to it; would be bound to exercise that jurisdiction equitably; and in so doing it would protect the interests of all persons having a *bona fide* lien upon the property; as, for instance, subsequent purchasers without notice.

Selon cette décision, le statut en question n'accorderait aucun lien au fournisseur d'approvisionnements et ne ferait que donner à la Cour d'amirauté une juridiction pour en exiger ou en effectuer le paiement.

La section 5 de l'*Admiralty Court Act 1861* (24 and 25 Vict. c. 10) passé quelques années plus tard statue que:

The High Court of Admiralty shall have jurisdiction over any claim for necessaries supplied to any ship elsewhere than in the Port to which the ship belongs unless it be shown to the satisfaction of the Court that at the time of the institution of the cause, any owner or part-owner of the ship is domiciled in England or Wales.

L'article 19(2) de la *Loi sur l'amirauté* (24 and 25 Vict. c. 10) ressemble passablement à l'article 35 de ce statut qui dit que «The jurisdiction conferred by this Act on the High Court of Admiralty may be exercised either by proceedings *in rem* or by proceedings *in personam*».

Dans *The Beldis* [1936] P. 51, à la page 75, le Président déclarait au sujet de cet article 35 que:

When, therefore, by s. 35 of the Admiralty Court Act of 1861 Parliament enacted that the jurisdiction conferred by that Act upon the High Court of Admiralty might be exercised either by proceedings *in rem* or by proceedings *in personam* it was merely enlarging the jurisdiction but was not changing the forms of action by which that jurisdiction might be exercised.

Cette décision ne nous renseigne pas davantage sur la nature du droit du réclamant pour fournitures et il nous faut, par conséquent, pousser plus loin l'examen de certaines autres décisions anglaises ultérieures. Disons en passant, cependant, que le statut de 1840 ne s'appliquait qu'aux navires étrangers tandis que le statut de 1861 donnait une juridiction pour réclamations d'approvisionnements nécessaires à tout navire d'où qu'il vienne à condition, cependant, que (1) la fourniture de ces approvisionnements ne soit pas effectuée dans le port d'attache du navire et (2) qu'à la date de l'institution de l'action, aucun propriétaire du navire ne soit domicilié au pays.

Il semble qu'au début du 19<sup>e</sup> siècle, par suite d'un longue rivalité qui a existé entre les cours de droit commun et les cours d'amirauté au Royaume-Uni, les catégories de causes qui pouvaient être mues en amirauté se restreignaient à des actions en dommages, pour sauvetage, salaires de marins, emprunt à la grosse aventure (*bottomry*) et d'autres clairement définis. Il fallut par suite de ces restrictions demander au Parlement d'étendre ces causes et c'est ce que l'on fit par les statuts de 1840 et 1861 (cf. *The Beldis* [1936] P. 82).

Il y eut par la suite certaines décisions à l'effet que le statut de 1840 donnait un lien maritime pour des approvisionnements nécessaires fournis à un navire étranger tel que dans la cause de *Ella A. Clark* (1863) Br & L. 32 et dans *The Bold Buccleugh* (1851) 7 MOO P.C. 267, 284, Jervis, L.C.J. déclara même que le lien maritime et l'action *in rem* sont identiques dans leurs effets. Il semble donc que jusqu'à la décision rendue dans *The*

*Heinrich Björn* (1885) 10 P.D. 44; (1886) 11 App. cas. 270 l'on reconnaissait qu'un réclamant d'approvisionnements nécessaires possédait un lien maritime en vertu du statut de 1840. Dans la cause de *The Pacific* (1864) Br & L. 243, cependant, où des approvisionnements avaient été fournis à un navire britannique sous le statut de 1861, le D<sup>r</sup> Lushington décida qu'il n'y avait pas de lien maritime, puisqu'un tel lien existait dès la création de la dette et non pas de la date de l'intervention de la Cour, tel que celui créé par le statut. Dans la cause *The Troubadour* (1866) L.R. 1 A & E. 302, le D<sup>r</sup> Lushington réitéra que jusqu'à la prise de l'action un fournisseur d'approvisionnements n'avait aucune réclamation contre le navire. Il fut ensuite décidé par le Conseil Privé dans la cause *The Two Ellens* (1872) L.R. 4 P.C. 161 que l'article 5 du statut de 1861 ne créait aucun lien maritime. Le Conseil Privé déclara également dans *The Rio Tinto* (1884) 9 App. cas. 356 que la *Vice Admiralty Courts Act* de 1863 ne donnait pas de lien maritime pour approvisionnements nécessaires. Enfin, la Cour d'appel, et sur appel de la décision de cette Cour, la Chambre des Lords décida dans *The Heinrich Björn* (*supra*) que la section 6 du statut de 1840 ne conférait pas un lien maritime à un fournisseur d'approvisionnements nécessaires à un navire étranger. Il faut donc conclure par suite des deux dernières décisions, soit *The Heinrich Björn* et *The Two Ellens* (*supra*) que les status précités n'avaient conféré aucun lien maritime à un fournisseur d'approvisionnements nécessaires bien qu'on lui concédait un certain droit *in rem* statutaire. C'est d'ailleurs sur l'appel de la décision de *The Heinrich Björn* que la Chambre des Lords dans *Northcote v. Björn* (1886) 15 H. of L. 270 at 275, déclara:

The question whether or not a maritime lien exists is a question of right not of jurisdiction or remedy. (*The Neptune*) (3 Knapp 94, 144). The words of the Act "shall have jurisdiction to decide and to enforce payment" do not expressly confer any lien, and no lien ought to be implied unless it is absolutely necessary. Where the legislature intended to confer a maritime lien it did so clearly and expressly: see 7 & 8 Vict. C. 112 s. 16 and the Merchant Shipping Act, 1854 (17 & 18 Vict. c. 104) s. 191, and the Parlement Belge (5 P.D. pp. 197, 211).

Before the Act the Admiralty Court exercised its jurisdiction either in personam or in rem. It is not contended by the appellant where it is exercised in personam a maritime lien is created, and it is inconsistent to say there is a maritime lien when the proceedings are in rem but not if, for the same matter, they are in personam.

C'est d'ailleurs dans cette décision qu'on semble avoir cerné la véritable nature du recours et du droit que possède un fournisseur d'approvisionnements nécessaires. Lord Watson, en effet, aux pages 276 et 277 se référant à la réclamation des appelants pour approvisionnements nécessaires fournis au navire norvégien *Heinrich Björn* qui mouillait dans le port de Liverpool déclare:

The action is in rem that being as I understand the term a proceeding directed against a ship or other chattel in which the plaintiff seeks either to have the res adjudged to him in property or possession, or to have it sold, under the authority of the Court, the proceeds or part thereof adjudged to him in satisfaction of his pecuniary claims. The remedy is obviously an appropriate one in the case of a plaintiff who has a right of property or other real interest in the ship, or a claim of debt secured by a lien which the law recognizes. *We have been informed that under the recent practice of the Admiralty Court the remedy is also given to creditors of the shipowner for maritime debts which are not secured by lien;*

and in that case the attachment of the ship, by process of the Court, has the effect of giving the creditor or legal nexus over the proprietary interest of his debtor as from the date of the attachment. The position of a creditor who has a proper maritime lien differs from that of a creditor in an *unsecured* claim in this respect, that the former, unless he has forfeited the right by his own laches, can proceed against the ship notwithstanding any change in her ownership, whereas the latter cannot have an action in rem unless at the time of its institution the res is the property of his debtor.

(Les italiques sont de moi).

A la page 278 Lord Watson conclut comme suit:

I do not think it necessary to refer to authorities for the purpose of establishing that by the law of England persons who equip or provide necessities to a ship in an English Port have no preference over other creditors, and have no lien upon the ship itself, for recovery of their demands. The law upon that point is clear. But the appellants rely upon the provision of s. 6 of the Act of 1840 as evidencing the intention of the legislature, not merely to give the court of Admiralty jurisdiction to entertain claims for necessities supplied to a foreign ship within the body of a country, but also to create a new incident of the claimant's right when he elects to sue in that Court. It seems to be the necessary result of the appellant's contention that the claimant, who is an *unsecured creditor without any preference, when he seeks to enforce his claim elsewhere, becomes by virtue of the Act, a creditor preferably secured when he brings an action in the Court of Admiralty.*

The whole provisions of the Act 3 & 4 Vict. c. 65 appear to me to relate to the remedies and not to the rights of suitors. Sect. 6 merely confers "jurisdiction to decide" certain claims which the Court of Admiralty had previously no power to entertain. That enactment enables every person having a claim of the nature of one or other of those specified in sect. 6 to bring an action for its recovery in the Admiralty Court, but it cannot in my opinion have the effect of altering the nature and legal incidents of the claim. It may be that at the time when the Act of 1840 was passed it was not the practice of the Admiralty Court to sustain an action in rem, except at the instance of a plaintiff who had either a real right in, or a proper lien over, the vessel against which it was directed. The authorities cited at the Bar appear to me to bear out that proposition; but assuming it to be well founded, I do not see how it can affect the present question, because it is admitted that the Court entertained actions in personam as well as in rem, and could, therefore, give an appropriate remedy in the case of a personal claim to which no maritime lien was attached. It was argued for the appellants that inasmuch as in sect. 6 claims for necessities supplied are enumerated in connection with claims for salvage, and for damages arising from collision (which have been held to involve a maritime lien), it must be inferred that the legislature means that a right of lien should also be recognized in the case of a claim for necessities. In my opinion it is impossible to derive that inference from the terms of the clause except by assuming, as Dr. Lushington seems to have done in the case of *The Flecha* (1 Ecc. & Ad. (Spinks), 438) that the main object of the Act was to assimilate the law of England to "the general law of the maritime states of Europe".

As I have already indicated, that appears to me to be an assumption inconsistent alike with the title and preamble of the Act and with the character of its provisions. Many foreign states whose systems of jurisprudence are based on the civil law, admit a maritime lien for necessities, but the ground upon which the Courts of England have declined to recognize such a lien is not, in my opinion, that it is opposed to some rule or principle peculiar to English law, but that it is contrary to the general principles of the law merchant. The law of Scotland is to a great extent founded upon the civil law; yet in the case of *Wood v. Hamilton* (3 Paton Sc. App. Cas. 148) the Court of Session held that no hypothec existed for repairs or furnishings in the home port, being of opinion that the question ought to be determined not according to the civil law, but, as in England, upon general principles of commercial law, and the judgment was, on appeal, affirmed

by this House. To my mind it is scarcely conceivable that the legislature, if it had been their intention to assimilate our commercial law to that of the foreign states referred to by Dr. Lushington in the case of *The Flecha*, should have endeavoured to effect that object by confining the assimilation to suits instituted in the English Court of Admiralty.

(Les italiques sont de moi).

Lord Bramwell ensuite réfuta clairement une proposition qui avait été répétée dans plusieurs vieilles décisions à l'effet qu'il n'y avait de juridiction en amirauté que lorsqu'on avait un lien maritime et que l'on ne pouvait exercer une action *in rem* sans avoir un lien maritime en déclarant à la p. 283:

But the decisions must be examined. I cannot help thinking that the confusion which exists in them is attributable to a notion that Admiralty jurisdiction only existed where there was a maritime lien so that to give jurisdiction was to give a lien. That the law was so, was stoutly contended before us; but ultimately, and most properly, that was given up, on the strength of authorities shewing beyond doubt that Admiralty jurisdiction exists and always existed where there was no such lien. Proceedings might be in personam without the res being affected. And when they were in rem, *though a security might be obtained for the payment of what was recovered, it might well be that there was no lien.*

(Les italiques sont de moi).

Dans cette même cause, Lord Fitzgerald, à la page 286, terminait ses remarques en disant que l'on doit maintenant accepter qu'avant 1840 la Cour d'amirauté avait une juridiction *in rem* dans le but d'exercer une réclamation contre le propriétaire bien qu'il n'y avait pas de lien maritime et aussi *in personam*, dans certains cas.

Il apparaît de ces décisions que le fournisseur d'approvisionnements ne possède aucun lien maritime sur le navire ainsi fourni et l'on doit maintenant se demander ce que signifie exactement ce «legal nexus» dont parle Lord Watson dans *Northcote v. Björn (supra)*.

Dans *The Cella* [1888] p. 82 l'on répète à la page 85 que Lord Bramwell avait déclaré dans *The Heinrich Björn* que

It is not, indeed, a maritime lien, which arises at the moment the claims come into existence, but it was a security arising at the commencement of this action in rem

et l'on enchaîne à la page 86 que

It is true that in respect of the repairs done by the plaintiff, there was no maritime lien, but the Admiralty Division, nevertheless, has jurisdiction over such a claim as this and by s. 35 of the Admiralty Act 1861, that jurisdiction may be exercised by proceedings in rem, as was done in this case.

Et l'on ajoute, à la page 87

... though there may be no maritime lien, yet the moment that the arrest takes place, the ship is held by the Court as a security for whatsoever may be adjudged by it to be due the claimant.

Dans *Foong Tai Co. v. Buchleister & Co.* [1908] A.C. 458 il fut déclaré qu'une réclamation pour approvisionnements nécessaires ne donne aucun droit contre le navire jusqu'au moment où l'action est prise.

Dans *The Beldis* [1936] P. 51 le Président, à la page 65, se référant à *The Heinrich Björn (supra)* déclara:

But it was held that there was no maritime lien for necessaries though it was recognized that a claim for necessaries would give a right to seize the ship for



which the necessaries had been supplied in an action in rem against owners on whose behalf the debt had been incurred. This right, however, did not relate back so as to be available against strangers to the claim for necessaries to whom the property in the ship had passed before action brought.

Dans cette même cause, à la page 72, le Président se référant à la décision rendue dans *The Dictator* [1892] P. 304, 313 déclare:

The point for decision in that case was whether in an action in rem, in which bail had been given to avoid an actual arrest, the res was or was not subject to execution by writ of fieri facias in respect of a sum recovered in excess of the award of the bail. Sir Francis Jenne held that the ship was not exempt from execution.

After reviewing the early history of the action in rem, the learned President says: Actions beginning with arrest of the person became obsolete in practice, as Dr. Lushington says in *The Clara* in the last century, the last recorded instance being in 1780; and arrest of property merely to enforce appearance became rare or obsolete, though in theory, such arrest of the person or property would still seem to be permissible, per Fry L.J. in the *Heinrich Björn*. On the other hand, arrest of property over which a lien could be enforced became more common as the idea of a preexisting maritime lien developed and arrest of property in order to assert for the creditor that legal nexus over the proprietary interest of his debtor, as from the date of the attachment of which Lord Watson speaks in the *Heinrich Björn* grew up.

C'est cependant aux pages 73 et 74 que l'on voit le but de l'action *in rem* et de la saisie du navire qui compétent d'un façon spéciale aux cours d'amirauté. Le président y déclare en effet que:

By proceeding in rem the property in relation to which the claim has arisen, or the proceeds of such property when in Court, can be proceeded against, and made available to answer the claim. The method of proceeding is peculiar to Courts exercising Admiralty jurisdiction, and generally it is in order to avail themselves of the advantages thus afforded that suitors resort to their jurisdiction. But in cases where the plaintiff does not desire to proceed against the property, the method of proceeding in personam may be resorted to.

Et aux pages 73 et 74, le Président, dans cette cause précise davantage les véritables buts poursuivis par l'action *in rem* instituée par un réclamant qui ne détient qu'un simple lien statutaire lorsqu'il dit:

I am inclined to think that the solution is to be found in the passage from the Introduction to the select Pleas in Admiralty quoted above. It will be recalled that Mr. Marsden draws the conclusion that arrest was mere procedure, and that its only object was to obtain security that the judgment should be satisfied. It may be that this was not the only, or indeed the primary, object and that the original object of arrest, as Mr. Roscoe suggested in the Introduction to which I have already referred, was to found jurisdiction at a time when any attempt to assume jurisdiction in personam was prohibited by the common law courts.

Le Président soulignant que la saisie de la personne ou de la propriété ayant cessé depuis longtemps d'être nécessaire pour donner à la Cour d'amirauté une juridiction que les cours de droit commun lui refusaient, ajoute à la page 75:

Nor is arrest of property other than the thing in relation to which the claim arises<sup>2</sup>, necessary in order to obtain security that the judgment shall be satisfied. It is true that unless the defendant appears to an action in rem, satisfaction of

<sup>2</sup> Parce qu'il s'agissait dans cette cause *The Beldis* de la saisie d'un navire autre que celui relié à la cause d'action mais appartenant au même propriétaire et avant la passation du nouveau statut anglais de 1956 *The Administration of Justice Act 1956* qui permet la saisie ou la mise en chaîne de tout navire appartenant au même propriétaire.

the judgment is limited to the value of the res, but if the defendant appears, the action proceeds in personam as well as in rem. In such a case, as where the action is brought in personam in the first instance, execution can issue against any property of the defendant including any surplus value of the res over and above the amount for which bail has been given.

Il me faut donc, à l'examen exhaustif des principales décisions rendues en cette matière, conclure que le réclamant d'approvisionnements nécessaires d'un navire n'a aucun lien maritime sur le navire, mais possède tout au plus un droit d'exercer une action *in rem* contre le navire si ce navire est encore entre les mains du même propriétaire. Aucun lien n'a, en effet, comme nous l'avons vu, été créé par la statut de 1840 ou par celui de 1861 ou même par celui de 1891 ni par aucun autre statut du Royaume-Uni ou canadien subséquent. On concédait, cependant, au réclamant d'approvisionnements nécessaires, un certain droit *in rem* qu'on a vaguement appelé en certaines occasions un lien statutaire.

En effet déjà en 1886 (cf *The Beldis* (*supra*) p. 72) on donnait le remède de l'action *in rem* à des créanciers du propriétaire de navire pour des dettes maritimes qui n'étaient pas nanties ou garanties par un lien et privilège et dans ce cas, la saisie du navire avait pour effet de donner au créancier ce qu'on a appelé un «legal nexus» sur la propriété ainsi saisie de son débiteur.

Il me semble que ce droit ne va pas au-delà de celui d'un créancier ordinaire poursuivant et exécutant. C'est d'ailleurs, il me semble, le sens des mots exprimés par Lord Bramwell dans le *Northcote v. Björn* (*supra*) lorsque traitant des actions devant la Cour d'amirauté, il déclara à la p. 283:

Proceedings might be in personam without the res being affected. And when they were in rem, though a security might be obtained for the payment of what was recovered, it might well be that there was no lien.

Il serait, en effet, extraordinaire, qu'un réclamant d'approvisionnements qui est un créancier non garanti sans préférence aucune, deviendrait un créancier garanti par la seule prise d'une action *in rem* devant la Cour d'amirauté.

L'examen des status et des décisions précitées nous indique clairement, en effet, que l'action *in rem* et la saisie de la *res* en droit maritime n'était d'abord qu'un simple moyen de procédure utilisé pour assurer l'exécution du jugement et pour donner à la Cour d'amirauté une juridiction à une époque où au Royaume-Uni l'action *in rem* était le seul remède possible devant cette Cour (cf *The Beldis* (*supra*) pp. 73 et 74). Je ne vois, en effet, dans aucun des statuts ou décisions sur cette matière quoi que ce soit qui me permette de dire que cette procédure confère un privilège ou un lien quelconque, bien que le droit de prendre une action *in rem* contre un être inanimé comme un navire, constitue un droit extraordinaire et, dans certains cas, avantageux pour celui qui peut s'en prévaloir.

Cette action *in rem*, cependant, ne donne aucun privilège ou lien ou préférence quelconque et le réclamant d'approvisionnements nécessaires me paraît être dans la même situation qu'un créancier chirographaire ordinaire. S'il est créancier exécutant, il aura droit à ses frais d'action mais sa créance ne prendra rang que suivant l'ordre des priorités fixées par la loi. Lui donner, en effet par suite du simple fait qu'il possède un simple

droit d'action *in rem* un droit et privilège particulier qui priverait les autres créanciers du même débiteur d'exercer leurs créances contre les biens saisis, surtout après que la corporation propriétaire de ces biens ait fait une proposition en vertu de la *Loi sur la faillite*, me paraît inacceptable et fondé sur aucun texte légal ni décision judiciaire. Il y aurait là, en effet, un accroç sérieux au principe qui veut que les biens d'un débiteur soient le gage commun de ses créanciers.

Il se peut, tel qu'on l'a vu, qu'à une certaine époque au Royaume-Uni, époque maintenant révolue, l'on ait, pour des raisons de rivalité entre les cours de droit commun et les cours d'amirauté, donné à celui qui exerçait devant cette dernière une réclamation maritime, une action *in rem* pour conférer à la Cour d'amirauté une certaine juridiction en la matière mais depuis ce temps, les décisions nous révèlent que les choses ont bien changé et que cette action *in rem*, qui peut être exercée devant les cours d'amirauté au Canada, sans que le réclamant ne possède de lien maritime, n'est plus qu'une procédure spéciale qui lui permet dans les cas prévus à l'article 18 de la *Loi sur l'amirauté* d'exercer un recours pour recouvrer sa créance contre la *res* dans les matières y mentionnées à condition que la *res* soit encore entre les mains du même propriétaire. Ceci m'amène enfin à dire que même si ce «legal nexus» dont parlent certaines décisions donnait véritablement au réclamant qui procède par une action *in rem* et par la saisie de la *res* un privilège quelconque, elle a été prise dans le présent cas cinq mois environ après le dépôt de la proposition faite en vertu de la *Loi sur la faillite* et à un moment où les navires saisis ne sont plus sous le contrôle de son propriétaire mais bien entre les mains du syndic. Ce «legal nexus» ne peut plus, par conséquent, être exercé et la demanderesse ne peut plus s'en prévaloir et je vois là une raison additionnelle pour maintenir les motions du défendeur. Le fait que la demanderesse ait pris ces actions contre les navires eux-mêmes sans actionner les propriétaires ou le syndic ne change en rien, il me semble, la situation juridique des parties. Il ne me paraît pas, en effet, que l'on puisse de la sorte poursuivre indirectement le syndic, en n'attaquant que les biens qu'il détient dans l'intérêt général des créanciers ordinaires avec plus de succès que l'on ne pourrait le faire directement en poursuivant le propriétaire ou le syndic.

Il me faut, par conséquent, annuler les brefs d'assignation, le mandat de saisie ainsi que la saisie des navires pratiqués dans les trois instances, le tout avec dépens contre la demanderesse. Comme, cependant, les trois motions ont été entendues en même temps, il n'y aura qu'un honoraire de conseil seulement.