

A-204-82

A-204-82

Marlex Petroleum, Inc. (Appellant)

v.

The Ship *Har Rai* and The Shipping Corporation of India Ltd. (Respondents)

Court of Appeal, Heald, Urie and Le Dain JJ.—
Vancouver, October 4 and 5, 1983; Ottawa, January 13, 1984.

Maritime law — Conflict of Laws — Oil supplied to chartered ship at American port — Prohibition-of-lien clause in charter party — Presumption under American law that charterer authorized to subject vessel to maritime lien for necessities — Lien arising under American law enforceable by Canadian action in rem despite absence of shipowner's in personam liability — Canadian test for recognition of foreign maritime lien differing from English test — Supreme Court applying equivalent of American presumption — Where necessities supplied in Canada claim in rem unenforceable if shipowner not personally liable — Restrictions on exercise of statutory right in rem inapplicable to enforcement of maritime lien — Ss. 2 and 22(1) conferring jurisdiction to enforce maritime lien for necessities by action in rem — S. 22(2)(m) conferring jurisdiction only where necessities not secured by lien — Lien remaining enforceable on change in vessel's ownership — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 22(1),(2)(m), 43(3) — Ship Mortgage Act, 1920 (being s. 30 of the Merchant Marine Act, 1920), subss. P, R (as am. by Pub. L. No. 92-79, 85 Stat. 285 (1971)), 46 U.S.C. ss. 971, 973 (1976).

Conflict of laws — Whether American lien for necessities recognized as enforceable by action in rem only if owner when supplied personally liable — Recognition of maritime liens important policy question — Differences of view among maritime nations — Canadian test for recognition of foreign maritime liens differing from English — Supreme Court of Canada decisions holding maritime lien for necessities arising under proper law of contract enforceable in Canada although supply of necessities in Canada not giving rise to maritime lien — Recognition not to be confined to cases where owner personally liable — American principle of presumed authority not so offensive to Canadian law as to demand denial of recognition.

Marlex Petroleum, Inc. (appelante)

a c.

Le navire *Har Rai* et The Shipping Corporation of India Ltd. (intimés)

b Cour d'appel, juges Heald, Urie et Le Dain—
Vancouver, 4 et 5 octobre 1983; Ottawa, 13 janvier 1984.

Droit maritime — Conflit de lois — Mazout fourni dans un port américain à un navire affrété — Charte-partie interdisant tout privilège — En vertu du droit américain, un affrèteur est c présumé être autorisé à assujettir le navire à un privilège pour fourniture d'approvisionnements nécessaires — Le privilège fondé sur le droit américain peut être exercé par une action in rem au Canada même si le propriétaire du navire n'est pas personnellement responsable — Le critère appliqué au Canada d relativement à la reconnaissance d'un privilège maritime étranger diffère de celui qui s'applique en Angleterre — La Cour suprême a appliqué une présomption équivalente à celle appliquée aux États-Unis — Lorsque les approvisionnements nécessaires ont été fournis au Canada, la demande in rem ne peut être exercée si le propriétaire du navire n'est pas personnellement responsable — Les restrictions concernant l'exercice d'un droit in rem accordé par la loi ne s'appliquent pas à e l'exercice d'un privilège maritime — La compétence pour exercer un privilège maritime concernant la fourniture d'approvisionnements nécessaires par action in rem est conférée par les art. 2 et 22(1) — L'art. 22(2)(m) ne confère compétence que f si les fournitures nécessaires ne sont pas garanties par un privilège — Le privilège continue de pouvoir être exercé même si la propriété du navire a changé de mains — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 2, 22(1),(2)(m), 43(3) — Ship Mortgage Act, 1920 (qui constitue l'art. 30 du Merchant Marine Act, 1920), par. P, R (modifiés par Pub. L. No. 92-79, 85 Stat. 285 (1971)), 46 U.S.C., art. 971, 973 (1976).

Conflit de lois — Doit-on considérer le privilège américain pour fourniture d'approvisionnements nécessaires comme pouvant être exercé par action in rem uniquement lorsque le propriétaire au moment où les approvisionnements ont été h fournis est personnellement responsable? — La reconnaissance des privilèges maritimes est une question de principe importante — Différences de vue parmi les nations maritimes — Le critère appliqué au Canada concernant la reconnaissance des privilèges maritimes étrangers diffère de celui qui s'applique en Angleterre — La Cour suprême du Canada a rendu des i décisions portant que le privilège maritime pour des approvisionnements nécessaires découlant du droit en vertu duquel le contrat a été passé est exécutoire au Canada même si la fourniture d'approvisionnements nécessaires au Canada ne donne pas lieu à un privilège maritime — Il ne faut pas limiter cette reconnaissance aux seuls cas où le propriétaire est personnellement responsable — Le principe américain de l'autorisation j présumée ne va pas à l'encontre du droit canadien à tel point qu'il faille refuser la reconnaissance.

Jurisdiction — Maritime law — Maritime lien for necessities — Ss. 2 and 22(1) conferring jurisdiction to enforce by action in rem — S. 22(2) conferring jurisdiction only where necessities not secured by lien — Lien remaining enforceable on change in vessel's ownership — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 22(1),(2)(m), 43(3).

The appellant supplied oil to the respondent ship at a port in California. At the time, the ship was owned by the respondent corporation, but was under time charter to a second company. The brokers with whom the appellant dealt appeared to be acting on behalf of that second company, and it was agreed that the actual purchaser would be a third company. The plaintiff was unaware, when it supplied the oil, that the ship was under charter, and that the charter party contained a prohibition-of-lien clause. Payment for the oil was not forthcoming; therefore, with a view to recovering the cost of the oil, the appellant instituted an action in the Federal Court. This comprised: (a) a proceeding *in rem* against the ship, to enforce a maritime lien for necessities which allegedly had arisen under American law; and (b) a proceeding *in personam* against the respondent corporation (which was still the vessel's owner).

The Trial Judge found that American law did give the appellant the lien alleged, but, having dismissed the *in personam* claim against the corporation, he held that the lien was not enforceable by an action *in rem* in Canada because the shipowner was not liable *in personam*.

On appeal from the dismissal of the action *in rem*,
Held, the appeal should be allowed.

Under American law as it has stood since 1971, a charterer is presumed to have had authority from the shipowner to subject the vessel to a maritime lien for necessities, unless the supplier had actual knowledge of a prohibition-of-lien clause in the charter party. Pursuant to this principle, a maritime lien for necessities may arise in circumstances in which the person who owns the ship at the time of supply is not personally liable for the necessities. This was less likely to occur before the enactment of the 1971 amendments; nonetheless, even under the earlier law, which was the law considered by the Supreme Court of Canada in *The Strandhill* and *The Ioannis Daskalelis*, such a situation could obtain. The issue is whether a lien for necessities which arises under American law is to be regarded as enforceable by action *in rem* in Canada only if the shipowner would be personally liable for the necessities.

The decisions in *The Strandhill* and *The Ioannis Daskalelis* do not preclude the recognition of a lien where liability *in personam* is absent. Indeed, it may be that those decisions afford implicit support for the view that recognition should not be confined to cases in which the owner would be liable *in personam*.

Compétence — Droit maritime — Privilège maritime concernant la fourniture d'approvisionnements nécessaires — Les art. 2 et 22(1) confèrent la compétence voulue pour exercer ce privilège par l'action in rem — L'art. 22(2) confère cette compétence uniquement dans les cas où les approvisionnements nécessaires ne sont pas garantis par un privilège — Le privilège continue de pouvoir être exercé quand la propriété du navire a changé de mains — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.) chap. 10, art. 2, 22(1),(2)m, 43(3).

L'appelante a fourni du mazout au navire intimé alors qu'il se trouvait dans un port de Californie. À cette époque, le navire appartenait à la compagnie intimée mais il était assujéti à un contrat de charte-partie conclu avec une deuxième compagnie. Les courtiers avec qui l'appelante a fait affaire ont, semble-t-il, agi pour le compte de cette deuxième compagnie et il a été convenu que l'acheteur véritable serait une troisième compagnie. Au moment de fournir le pétrole, la demanderesse ignorait que le navire était assujéti à une charte-partie et que celle-ci comportait une clause interdisant tout privilège. Comme le pétrole demeurait impayé, l'appelante a intenté des poursuites devant la Cour fédérale dans le but de recouvrer le prix du mazout. Ces poursuites comportaient: (a) une action *in rem* contre le navire dans le but d'exercer un privilège maritime qui, a-t-on prétendu, aurait pris naissance en vertu du droit américain; et (b) une action *in personam* contre la compagnie intimée (qui était toujours propriétaire du navire).

Le juge de première instance a conclu que le privilège allégué existait en vertu du droit américain mais, après avoir rejeté la demande *in personam* contre la compagnie, il a statué que le privilège n'était pas exécutoire au Canada par action *in rem* parce que le propriétaire du navire n'était pas personnellement responsable.

En appel du rejet de l'action *in rem*,
Arrêt: l'appel est accueilli.

En vertu du droit américain en vigueur depuis 1971, un affrèteur est présumé être autorisé par le propriétaire à assujéti le navire à un privilège maritime pour fourniture d'approvisionnement nécessaires à moins que le fournisseur ne sache que la charte-partie comporte une clause interdisant tout privilège. En vertu de ce principe, un privilège maritime pour fourniture d'approvisionnement nécessaires peut prendre naissance dans des circonstances où le propriétaire du navire, au moment de la fourniture des approvisionnements, n'est pas personnellement responsable de ces approvisionnements. Il était peu vraisemblable que cette situation se produise avant que la modification de 1971 ne soit apportée, toutefois, même en vertu de la législation antérieure qu'a examinée la Cour suprême dans les affaires *The Strandhill* et *The Ioannis Daskalelis*, une telle situation pouvait se produire. Il s'agit de savoir s'il faut considérer qu'un privilège pour la fourniture d'approvisionnement nécessaires qui prend naissance en vertu du droit américain ne peut être exercé par action *in rem* au Canada que dans les cas où le propriétaire du navire serait personnellement responsable des approvisionnements nécessaires.

Les arrêts *The Strandhill* et *The Ioannis Daskalelis* ne font pas obstacle à la reconnaissance du privilège lorsque la responsabilité *in personam* est inexistante. En fait, ces décisions pourraient implicitement étayer le point de vue selon lequel la reconnaissance ne se limite pas aux seuls cas où le propriétaire est personnellement responsable.

In each of the two cases, the Court did adopt the principle that a maritime lien for necessities arising under the proper (albeit foreign) law of the contract would be recognized as enforceable in Canada even if the supplying of the necessities in this country would not have given rise to a maritime lien. (The test governing recognition of a foreign maritime lien in Canada is different from the test now applied in England.) Given the position taken by the Supreme Court, there is no sound reason of policy for restricting recognition to those cases in which the person who owned the ship at the time when the necessities were supplied would be liable *in personam*. The result which might accompany the presumption of American law as to the charterer's authority is not so offensive to Canadian maritime law that it requires the refusal of recognition. In fact, what is essentially the same principle has been approved and applied by our Supreme Court. Although a claim for necessities furnished in Canada cannot be enforced by action *in rem* unless the ship's owner is personally liable, this is not a reason for denying recognition to a foreign maritime lien where personal liability is absent. Restrictions that apply to the exercise of a mere statutory right *in rem* are not necessarily applicable to the enforcement of a maritime lien; consequently, even if the decision in *The Armar* was correct, it is not determinative of the recognition issue herein.

The jurisdiction of the Federal Court to enforce a maritime lien for necessities by an action *in rem* derives from subsection 22(1) of the *Federal Court Act*, taken together with the definition of "Canadian maritime law" in section 2. This jurisdiction must be regarded as issuing from a source other than paragraph 22(2)(m), which must be understood as conferring jurisdiction in respect only of those claims for necessities that are not secured by maritime liens. Subsection 43(3) imposes a limitation upon the jurisdiction which the Court has in respect of a claim referred to in paragraph 22(2)(m), and by interpreting the paragraph in this manner, one avoids the limitation where there is a lien. The lien's enforceability by action *in rem* is thereby preserved even if beneficial ownership of the vessel changes hands between the origination of the cause of action and the commencement of the suit.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

The Ship "Strandhill" v. Walter W. Hodder Company, [1926] S.C.R. 680; *Todd Shipyards Corporation v. Altama Compania Maritima S.A.*, [1974] S.C.R. 1248.

DISTINGUISHED:

Westcan Stevedoring Ltd. v. The ship "Armar", [1973] F.C. 1232 (T.D.).

CONSIDERED:

The Ripon City, [1897] P. 226 (Eng. H.C.—Adm.); *Goodwin Johnson Limited v. The Ship (Scow) AT & B No. 28, et al.*, [1954] S.C.R. 513.

REFERRED TO:

The Halcyon Isle, [1981] A.C. 221 (P.C.).

Dans ces deux affaires, la Cour a reconnu le principe selon lequel un privilège maritime pour la fourniture d'approvisionnements nécessaires découlant du droit (même étranger) en vertu duquel le contrat a été passé serait reconnu exécutoire au Canada même si cette fourniture d'approvisionnements nécessaires ne donnait pas lieu ici à un privilège maritime. (Le critère applicable au Canada en ce qui concerne la reconnaissance d'un privilège maritime étranger diffère de celui qui s'applique actuellement en Angleterre.) Étant donné la position adoptée par la Cour suprême, il n'existe aucune raison de principe valable pour n'admettre cette position que dans les cas où le propriétaire du navire à l'époque où les approvisionnements nécessaires ont été fournis serait personnellement responsable. Les conséquences qui peuvent résulter de la présomption du droit américain concernant l'autorisation donnée à l'affrèteur ne vont pas à l'encontre du droit maritime canadien à un point tel qu'il faille refuser la reconnaissance. En fait, le principe qu'a reconnu et appliqué la Cour suprême est essentiellement le même. Bien qu'une demande relative à des approvisionnements nécessaires fournis au Canada ne puisse être exercée par action *in rem* à moins que le propriétaire du navire ne soit personnellement responsable, cela ne constitue pas un motif suffisant pour ne pas reconnaître un privilège maritime étranger en l'absence de toute responsabilité personnelle. Les restrictions applicables à l'exercice d'un simple droit *in rem* reconnu par la loi ne s'appliquent pas nécessairement à l'exécution d'un privilège maritime. Par conséquent, même si la décision rendue dans l'affaire *Armar* est fondée, elle ne tranche pas la question de la reconnaissance qui se pose en l'espèce.

La compétence de la Cour fédérale pour donner effet à un privilège maritime relatif à des approvisionnements nécessaires par action *in rem* se fonde sur le paragraphe 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* et sur la définition de «droit maritime canadien» à l'article 2. Cette compétence doit être considérée comme provenant d'une source autre que l'alinéa 22(2)m, qui ne vise que les demandes relatives à des approvisionnements nécessaires qui ne sont pas garantis par des privilèges maritimes. Le paragraphe 43(3) impose une restriction à la compétence de la Cour pour connaître d'une demande mentionnée à l'alinéa 22(2)m, et en interprétant ainsi cet alinéa, on évite la restriction prévue lorsqu'on se trouve en présence d'un privilège. La possibilité d'exercer le privilège par action *in rem* est ainsi maintenue même si la propriété en *equity* du navire change de mains entre le moment où la cause d'action a pris naissance et celui où l'action est intentée.

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

The Ship «Strandhill» v. Walter W. Hodder Company, [1926] R.C.S. 680; *Todd Shipyards Corporation c. Altama Compania Maritima S.A.*, [1974] R.C.S. 1248.

DISTINCTION FAITE AVEC:

Westcan Stevedoring Ltd. c. Le navire «Armar», [1973] C.F. 1232 (1^{re} inst.).

DÉCISIONS EXAMINÉES:

The Ripon City, [1897] P. 226 (H.C.—Amirauté Angl.); *Goodwin Johnson Limited v. The Ship (Scow) AT & B No. 28, et al.*, [1954] R.C.S. 513.

DÉCISION CITÉE:

The Halcyon Isle, [1981] A.C. 221 (P.C.).

COUNSEL:

R. G. Morgan for appellant.
J. W. Perrett for respondents.

SOLICITORS:

Davis & Company, Vancouver, for appellant.
Campney & Murphy, Vancouver, for respondents.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

LE DAIN J.: This is an appeal from a judgment of the Trial Division ([1982] 2 F.C. 617) dismissing an action *in rem* to enforce a maritime lien for necessaries arising under United States law on the ground that such an action will not lie where the owner of the vessel is not liable *in personam* for the necessaries.

The appellant Marlex Petroleum, Inc. ("Marlex") supplied bunker fuel oil and marine diesel oil to the respondent ship *Har Rai* at the port of Los Angeles/Long Beach, California, in May 1979 when the ship was owned by the respondent, The Shipping Corporation of India Ltd., but was under time charter to Libra Shipping and Trading Corporation Limited ("Libra"). The inquiry concerning the oil came from Universal Bunker Services Inc., broker in New Jersey who appeared to be acting for Libra. The purchaser of the oil was originally to be Libra but because Marlex lacked credit information concerning this company it was agreed that the purchaser would be Global Bulk Handling Limited ("Global"), with which Marlex had had a satisfactory credit experience. Global's address for billing was shown as c/o Libra. The delivery of the oil was arranged by agents for Libra at Long Beach and receipt of delivery was acknowledged by the chief engineer of the ship. At the time Marlex supplied the oil it did not know that the *Har Rai* was under charter and that the charter party contained a prohibition-of-lien clause. When the oil was not paid for, Marlex instituted proceedings *in rem* against the *Har Rai* in Vancouver, where the ship was arrested, and proceedings *in personam* against the owner, The

AVOCATS:

R. G. Morgan pour l'appelante.
J. W. Perrett pour les intimés.

PROCUREURS:

Davis & Company, Vancouver, pour l'appelante.
Campney & Murphy, Vancouver, pour les intimés.

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

LE JUGE LE DAIN: Appel est interjeté d'un jugement de la Division de première instance ([1982] 2 C.F. 617) qui a rejeté une action *in rem* visant à l'exécution d'un privilège maritime fondé sur le droit américain, concernant la fourniture d'approvisionnements nécessaires, pour le motif qu'une telle action est irrecevable lorsque le propriétaire du navire n'est pas responsable *in personam* de ces approvisionnements.

Au mois de mai 1979, l'appelante Marlex Petroleum, Inc. («Marlex») a fourni du mazout et du carburant diesel au navire intimé *Har Rai* alors qu'il se trouvait au port de Los Angeles/Long Beach (Californie), ledit navire appartenant à l'intimée, The Shipping Corporation of India Ltd. mais étant assujéti à un contrat de charte-partie conclu avec Libra Shipping and Trading Corporation Limited («Libra»). L'enquête relative au pétrole a été effectuée par Universal Bunker Services Inc., courtiers du New Jersey qui ont, semble-t-il, agi pour le compte de Libra. Initialement celle-ci devait acheter le pétrole mais comme Marlex ne possédait pas suffisamment de renseignements au sujet du crédit de cette compagnie, il a été convenu que l'acheteur serait Global Bulk Handling Limited («Global»), à qui Marlex avait déjà fait crédit sans difficulté. L'adresse de Global pour fins de facturation portait la mention a/s Libra. Les mandataires de Libra se sont occupés de la livraison du pétrole à Long Beach et l'ingénieur chef du navire en a accusé réception. Au moment de fournir le pétrole, Marlex ne savait pas que le *Har Rai* était assujéti à une charte-partie et que celle-ci comportait une clause interdisant tout privilège. Le pétrole demeurant impayé, Marlex a intenté une action *in rem* contre le *Har*

Shipping Corporation of India Ltd. The statement of claim alleged that Marlex had a maritime lien for necessaries under United States law.

On these facts it was the expert opinion of Mr. Carter Quinby, a specialist in American maritime law, that the supply of the oil to the *Har Rai* gave rise under sections 971 and following of Title 46 of the *United States Code* [*Ship Mortgage Act, 1920* (being s. 30 of the *Merchant Marine Act, 1920*), subss. Pff. (as amended), 46 U.S.C. ss. 971ff. (1976)] to a maritime lien which could be enforced by action *in rem* in the United States although the owner was not personally liable. Under these sections, as amended in 1971 [46 U.S.C. s. 973 (1976) incorporates amendments to the *Ship Mortgage Act, 1920*, subs. R, 46 U.S.C. s. 973 (1970), effected by an Act of August 10, 1971, Pub. L. No. 92-79, 85 Stat. 285], a charterer is presumed to have authority from the owner to subject the ship to a maritime lien for necessaries in the absence of actual knowledge by the supplier of a prohibition-of-lien clause in the charter party.

It was agreed at trial that the Court would determine the question of liability, the quantum of damages to be the subject of a reference if necessary. On motion at the close of the plaintiff's case, the Trial Judge held that the owner of the *Har Rai*, the Shipping Corporation of India Ltd., was not personally liable for the cost of the oil and dismissed the *in personam* claim against it. On the question of liability *in rem* the Trial Judge found, on the basis of the expert evidence, that the appellant had a maritime lien under United States law but held that the lien was not enforceable by action *in rem* in Canada because the owner of the ship was not liable *in personam*.

The Trial Judge based this conclusion on the judgment of Collier J. in *Westcan Stevedoring Ltd. v. The ship "Armar"*, [1973] F.C. 1232 (T.D.), where it was held that a claim for stevedoring services rendered in Canada, assuming it to be

Rai à Vancouver où le navire a été saisi, ainsi qu'une action *in personam* contre le propriétaire, The Shipping Corporation of India Ltd. La déclaration alléguait que Marlex avait, en vertu du droit américain, un privilège maritime pour fourniture d'approvisionnement nécessaires.

À partir de ces faits, M. Carter Quinby, spécialiste du droit maritime américain, s'est dit d'avis que, en vertu des articles 971 et suivants du titre 46 du *United States Code* [*Ship Mortgage Act, 1920* (qui constitue l'art. 30 du *Merchant Marine Act, 1920*), par. P et s. (modifiés), 46 U.S.C. art. 971 et s. (1976)], la fourniture de pétrole au *Har Rai* créait un privilège maritime qui pouvait être exercé par action *in rem* aux États-Unis, même si le propriétaire n'était pas personnellement responsable. En vertu de ces articles, modifiés en 1971 [46 U.S.C. art. 973 (1976) incorpore les modifications apportées au *Ship Mortgage Act, 1920*, par R, 46 U.S.C. art. 973 (1970) par une loi en date du 10 août 1971, Pub. L. No. 92-79, 85 Stat. 285], un affrèteur est présumé être autorisé par le propriétaire à assujettir le navire à un privilège maritime pour fourniture d'approvisionnement nécessaires lorsque le fournisseur ignore que la charte-partie comporte une clause interdisant tout privilège.

Il a été convenu, au cours du procès, que la Cour déterminerait la question de la responsabilité, le montant des dommages-intérêts devant faire l'objet d'un renvoi, le cas échéant. En réponse à une requête présentée à la fin de l'argumentation de la demanderesse, le juge de première instance a décidé que le propriétaire du *Har Rai*, The Shipping Corporation of India Ltd., n'était personnellement responsable du coût du pétrole et il a rejeté l'action *in personam* intentée contre elle. Quant à la responsabilité *in rem*, le juge de première instance a conclu, à la lumière de la preuve d'expert, que l'appelante avait un privilège maritime fondé sur le droit américain mais que ce privilège ne pouvait pas être exercé par action *in rem* au Canada parce que le propriétaire du navire n'était pas responsable *in personam*.

Le juge de première instance a fondé sa conclusion sur la décision *Westcan Stevedoring Ltd. c. Le navire «Armar»*, [1973] C.F. 1232 (1^{re} inst.), dans laquelle le juge Collier a statué qu'une demande relative à des services d'aconage fournis au

one for necessities, could not be enforced by action *in rem* where the owners of the vessel were not personally liable. The plaintiff in that case did not have a maritime lien because the necessities were furnished in Canada, but was attempting to exercise a statutory right *in rem*. Collier J. held, relying particularly on the decision in *The Mogileff*, [1921] P. 236 (Eng. H.C.-Adm.) and *The "Heiwa Maru" v. Bird & Co.* (1923), I.L.R. 1 Ran. 78 (H.C.), that the statutory right *in rem* to enforce a claim for necessities which existed under Canadian maritime law prior to the enactment of the admiralty provisions of the *Federal Court Act* [R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10] could only be exercised if the owner of the vessel was personally liable for the claim, and that the applicable provisions of the Act—paragraph 22(2)(m) conferring jurisdiction with respect to a claim for necessities and subsection 43(2) providing that the jurisdiction conferred by section 22 may be exercised *in rem*—did not change the law in that respect.

The appellant contends that *The Armar* is not applicable because it dealt with a mere statutory right *in rem* and not with a maritime lien, and that on the authority of the decisions of the Supreme Court of Canada in *The Ship "Strandhill" v. Walter W. Hodder Company*, [1926] S.C.R. 680, and *Todd Shipyards Corporation v. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] S.C.R. 1248 [hereinafter referred to as "*The Ioannis Daskalelis*"], the maritime lien arising in the present case under United States law must be recognized as enforceable by action *in rem* in Canada, although the owner is not personally liable. The Trial Judge considered *The Strandhill* and *The Ioannis Daskalelis*, but distinguished them as cases in which, on the facts disclosed by the pleadings and statements of the Court, the owners of the vessels would have been personally liable.

In *The Strandhill* the Supreme Court of Canada held that a maritime lien arising under

Canada, dans l'hypothèse où il s'agit d'approvisionnement nécessaires, ne peut être exercée par action *in rem* lorsque les propriétaires du navire ne sont pas personnellement responsables. Dans ce cas, la demanderesse n'avait pas de privilège maritime parce que les approvisionnements nécessaires ont été fournis au Canada mais elle a tenté d'exercer un droit *in rem* accordé par la loi. Se fondant surtout sur les décisions *The Mogileff*, [1921] P. 236 (H.C.-Amirauté Angl.) et *The "Heiwa Maru" v. Bird & Co.* (1923), I.L.R. 1 Ran. 78 (H.C.), le juge Collier a conclu que le droit *in rem* accordé par la loi de faire valoir une demande relative à des approvisionnements nécessaires qui existait en vertu du droit maritime canadien avant l'adoption des dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale* [S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10] en matière d'amirauté ne peut être exercé que si le propriétaire du navire est personnellement responsable de la demande et il a ajouté que les dispositions applicables de la Loi—l'alinéa 22(2)m qui confère à la Cour compétence pour connaître d'une demande relative à des approvisionnements nécessaires et le paragraphe 43(2) qui prévoit que la compétence conférée par l'article 22 peut être exercée en matière réelle—ne changent pas le droit à cet égard.

L'appelante prétend que la décision *Le "Armar"* ne s'applique pas parce qu'il s'agissait, dans ce cas, d'un simple droit *in rem* accordé par la loi et non d'un privilège maritime et que, suivant les arrêts de la Cour suprême du Canada *The Ship "Strandhill" v. Walter W. Hodder Company*, [1926] R.C.S. 680 et *Todd Shipyards Corporation c. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] R.C.S. 1248 [ci-après appelé "*The Ioannis Daskalelis*"], on doit reconnaître que le privilège maritime en l'espèce fondé sur le droit américain peut être exercé par action *in rem* au Canada, même si le propriétaire n'est pas personnellement responsable. Le juge de première instance a pris en considération les arrêts *The Strandhill* et *The Ioannis Daskalelis*, mais il a établi une distinction avec ces causes dans lesquelles, suivant les faits révélés dans les actes de procédure et les déclarations de la Cour, les propriétaires des navires auraient été personnellement responsables.

Dans l'arrêt *The Strandhill*, la Cour suprême du Canada a jugé qu'un privilège maritime fondé

United States law for necessities furnished in the United States would be recognized as enforceable by action *in rem* in Canada, and that the Exchequer Court of Canada had jurisdiction to entertain such an action. The statement of claim alleged that the necessities were furnished upon the order of the owner of the ship or a person authorized by the owner to order necessities for the ship. While such authority from the owner, whether actual or presumed, was a condition of the existence of the maritime lien under United States law, there is no suggestion in the judgment that the recognition of the lien as enforceable by action *in rem* in Canada and the jurisdiction of the Exchequer Court to entertain such action depended on whether, on the facts, the owner of the ship at the time the necessities were supplied would have been personally liable for them. There was no reference to the question of personal liability. On the question of recognition Newcombe J., who spoke for a majority of the Court, said at pages 686-687:

It cannot of course be said that the contract is void on the ground of immorality, nor is it contrary to such positive law as would prohibit the making of it, and therefore I think that the right which has accrued under or incident to it, may be recognized and enforced, if the tribunal to which the plaintiff has resorted have the requisite jurisdiction.

On the question of jurisdiction, Newcombe J., after referring to the jurisdiction in respect of a claim for necessities conferred by *The Admiralty Court Act, 1840*, 3 & 4 Vict., c. 65, section 6(U.K.), and *The Admiralty Court Act, 1861*, 24 Vict., c. 10, section 5(U.K.), and exercisable by the Exchequer Court of Canada by virtue of subsection 2(2) of the *Colonial Courts of Admiralty Act, 1890*, 53 & 54 Vict., c. 27 (U.K.), said at page 689:

Now in view of these enactments I apprehend that if a provision, corresponding to that of the United States statute which I have quoted, had been enacted in England, the High Court of Admiralty would have found itself adequately equipped to enforce it, in the cases provided for in the Acts of 1840 and 1861. And, seeing that equivalent local jurisdiction exists, the Exchequer Court of Canada is empowered, when, in those cases, the claim for necessities is secured by a maritime lien, to enforce that lien, notwithstanding that the right may have been acquired under the law of a foreign country.

sur le droit américain, concernant des approvisionnements nécessaires fournis aux États-Unis, peut être exercé par action *in rem* au Canada et que la Cour de l'Échiquier du Canada a compétence pour connaître d'une telle action. La déclaration alléguait que les approvisionnements nécessaires ont été fournis sur l'ordre du propriétaire du navire ou d'une personne autorisée par ce dernier. Bien que cette autorisation du propriétaire, qu'elle soit réelle ou présumée, fût une condition de l'existence du privilège maritime en vertu du droit américain, le jugement ne laisse aucunement entendre que pour que le privilège puisse être exercé par action *in rem* au Canada et que la Cour de l'Échiquier ait compétence sur une telle action, il faut déterminer si, à la lumière des faits, le propriétaire du navire aurait été personnellement responsable des approvisionnements nécessaires au moment où ils ont été fournis. Il n'y a pas été question de la responsabilité personnelle. En ce qui concerne la question de la reconnaissance, le juge Newcombe qui a parlé au nom de la majorité de la Cour a dit aux pages 686 et 687:

[TRADUCTION] Bien sûr, on ne peut pas dire que le contrat est nul pour cause d'immoralité ni qu'il va à l'encontre du droit positif qui l'interdit et j'estime par conséquent que le droit découlant de ce contrat ou créé à titre accessoire peut être reconnu et exercé, si le tribunal auquel le demandeur s'est adressé a la compétence requise.

En ce qui concerne la question de la compétence, après avoir fait mention de la compétence relative à une demande pour fourniture d'approvisionnements nécessaires qui est conférée par *The Admiralty Court Act, 1840*, 3 & 4 Vict., chap. 65, article 6 (R.-U.), et *The Admiralty Court Act, 1861*, 24 Vict., chap. 10, article 5 (R.-U.), et qui peut être exercée par la Cour de l'Échiquier du Canada en vertu du paragraphe 2(2) de la *Colonial Courts of Admiralty Act, 1890*, 53-54 Vict., chap. 27 (R.-U.), le juge Newcombe a dit à la page 689:

[TRADUCTION] Maintenant, vu ces textes législatifs, je crains que si une disposition, correspondant à celle de la loi des États-Unis que j'ai citée, avait été adoptée en Angleterre, la High Court of Admiralty se serait trouvée en mesure de l'appliquer, dans les cas prévus dans les lois de 1840 et de 1861. Et vu qu'il existe une juridiction locale équivalente, la Cour de l'Échiquier du Canada a le droit lorsque, dans ces cas, la réclamation relative à des choses nécessaires se fonde sur un privilège maritime, de faire droit à l'exercice de ce privilège, même si le droit a été acquis sous le régime du droit d'un pays étranger.

In *The Ioannis Daskalelis*, which involved the question of priority between a maritime lien for necessary repairs arising under United States law and a mortgage registered in Greece, the Supreme Court reaffirmed the principle adopted in *The Strandhill* that a foreign maritime lien for necessities or repairs arising under the proper law of the contract will be recognized as enforceable in Canada although the contract if made in Canada would not give rise to a maritime lien. After quoting from the judgment of Newcombe J. in *The Strandhill*, Ritchie J., who delivered the judgment of the Court, said at page 1254: "I do not find it necessary to go further than the decision in *The Strandhill* to find authority for holding that the necessary repairs furnished by Todd Shipyards Corporation in New York gave rise to a maritime lien against the defendant ship which is enforceable in this country. . . ." In *The Ioannis Daskalelis* Todds Shipyards alleged [page 1251] that the necessary repairs were furnished to the ship " . . . at the request of her Owners and their aforesaid representatives . . . ", and Ritchie J., in his statement of the facts, said [at page 1250] that the repairs had been performed "at the request of those responsible for the management of the ship . . . ", but once again, while these facts were a condition of the existence of the lien under United States law, there is no suggestion in the judgment that the personal liability of the owner of the ship at the time of the repairs was a condition of the recognition of the lien as enforceable in Canada.

Under the United States law that applied in *The Strandhill* and *The Ioannis Daskalelis*, a charterer was presumed to have authority to subject a ship to a maritime lien for necessities although the supplier had a duty to use reasonable diligence to determine whether the charter party contained a prohibition-of-lien clause, which in practice largely nullified the presumed authority, until this duty was removed by amendment in 1971. See Gilmore and Black, *The Law of Admiralty*, 2nd ed., 1975, pages 670 ff. It was nevertheless possible under the law before 1971 for a maritime lien for necessities to arise under United States law in circumstances

Dans l'affaire *The Ioannis Daskalelis*, qui soulevait la question de la priorité de rang entre un privilège maritime fondé sur le droit américain concernant des réparations nécessaires et une hypothèque enregistrée en Grèce, la Cour suprême a réaffirmé le principe adopté dans l'arrêt *The Strandhill*, selon lequel un privilège maritime étranger portant sur des approvisionnements ou des réparations nécessaires et fondé sur le droit régissant le contrat peut être exercé au Canada, même si le contrat ne donne pas lieu à un privilège maritime lorsqu'il est conclu au Canada. Après avoir cité le juge Newcombe dans l'arrêt *The Strandhill*, le juge Ritchie qui a rendu le jugement de la Cour a dit à la page 1254: «Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de se fonder sur autre chose que l'arrêt *Strandhill* pour être en mesure de décider que les réparations nécessaires effectuées par Todd Shipyards Corporation à New York ont donné lieu, contre le navire défendeur, à un privilège maritime qu'elle peut exercer en notre pays. . . » Dans l'affaire *The Ioannis Daskalelis*, Todd Shipyards a allégué [page 1251] que les réparations nécessaires ont été fournies au navire « . . . à la demande de ses propriétaires et de leurs mandataires susdits . . . », et le juge Ritchie a dit dans son exposé des faits [à la page 1250] que les réparations ont été effectuées «à la demande des responsables de l'administration du navire . . . », mais une fois de plus, même si ces faits étaient une condition nécessaire à l'existence du privilège en vertu du droit américain, le jugement ne laisse aucunement entendre qu'il fallait établir la responsabilité personnelle du propriétaire du navire au moment où les réparations ont été effectuées pour que le privilège puisse être reconnu comme pouvant être exercé au Canada.

En vertu du droit américain qui s'appliquait aux arrêts *The Strandhill* et *The Ioannis Daskalelis*, un affrèteur était présumé être autorisé à assujettir un navire à un privilège maritime pour fourniture d'approvisionnements nécessaires, même si le fournisseur devait faire preuve de diligence raisonnable aux fins de déterminer si la charte-partie comportait une clause interdisant tout privilège, ce qui, en pratique, annulait en grande partie l'autorisation présumée, jusqu'à ce que cette obligation soit supprimée par modification en 1971. Voir l'ouvrage de Gilmore et Black, *The Law of Admiralty*, 2^e éd., 1975, pages 670 et s. En vertu de la législation

in which the owner of the ship at the time they were supplied would not be personally liable for them. As the expert evidence in this case indicates this is more likely to occur in practice because of the 1971 amendment. The issue, as I see it, is whether an American lien for necessaries is to be recognized as enforceable by action *in rem* only where the owner of the ship at the time the necessaries were supplied would be personally liable for them, or whether it is to be recognized as enforceable in all cases. For the reasons I have indicated I do not, with respect, think that the judgments of the Supreme Court of Canada in *The Strandhill* and *The Ioannis Daskalelis* preclude its recognition in all cases, if they do not imply, because of the absence of any reference to personal liability or the policy underlying the American law, that such was the view of recognition assumed by the Court. There is no question that the recognition of maritime liens is an important question of policy in maritime law on which there have been strong differences of view among the maritime nations. It is also clear that the test applied in Canada to the recognition of a foreign maritime lien differs from which now applies in England. See *The Halcyon Isle*, [1981] A.C. 221 (P.C.). In view of the position that has been adopted by the Supreme Court of Canada in *The Strandhill* and *The Ioannis Daskalelis*—that a maritime lien for necessaries arising under the proper law of the contract will be recognized as enforceable in Canada although the supply of necessaries in Canada does not give rise to a maritime lien—there is in my respectful opinion no sound reason of policy for confining that recognition to cases where the owner of the ship at the time the necessaries were supplied would be personally liable. The result to which the principle of presumed authority may lead under United States law is not so offensive to Canadian maritime law as to require the refusal of recognition. It is essentially the same principle as that expressed by Gorell Barnes J. in *The Ripon City*, [1897] P. 226 (Eng. H.C.-Adm.), where in holding that a master had a maritime lien for liability incurred to obtain necessaries on the credit of persons who were not the owners of the ship but had been put in possession of it by the owners, he said at page 244:

antérieure à 1971, un privilège maritime pour fourniture d'approvisionnements nécessaires pouvait néanmoins prendre naissance en droit américain dans des circonstances où le propriétaire du navire ne serait pas personnellement responsable des approvisionnements au moment où ils ont été fournis. Comme l'indique la preuve d'expert en l'espèce, il est plus vraisemblable qu'on rencontre cette situation en pratique en raison de la modification apportée en 1971. Il s'agit de savoir, selon moi, si un privilège américain pour fourniture d'approvisionnements nécessaires doit être reconnu comme pouvant être exercé par action *in rem* dans tous les cas ou uniquement lorsque le propriétaire du navire serait personnellement responsable de ces approvisionnements au moment où ils sont fournis. Pour les motifs que j'ai indiqués, je ne crois pas, en toute déférence, que les arrêts *The Strandhill* et *The Ioannis Daskalelis* de la Cour suprême du Canada fassent obstacle à la reconnaissance de ce privilège dans tous les cas, si ces arrêts ne signifient pas que la Cour a adopté ce point de vue au sujet de la reconnaissance parce qu'il n'est fait mention ni de la responsabilité personnelle ni du principe sous-jacent au droit américain. Il ne fait aucun doute que la reconnaissance des privilèges maritimes est une question de principe importante en droit maritime, au sujet de laquelle il y a eu des divergences de vue considérables parmi les nations maritimes. Il est également manifeste que le critère appliqué au Canada en ce qui concerne la reconnaissance d'un privilège maritime étranger diffère de celui qui s'applique actuellement en Angleterre. Voir *The Halcyon Isle*, [1981] A.C. 221 (P.C.). Étant donné la position adoptée par la Cour suprême du Canada dans les affaires *The Strandhill* et *The Ioannis Daskalelis*—c'est-à-dire, que le privilège maritime pour des approvisionnements nécessaires découlant du droit en vertu duquel le contrat a été passé sera reconnu exécutoire au Canada même si la fourniture d'approvisionnements nécessaires au Canada ne donne pas lieu à un privilège maritime—il n'existe, à mon avis, aucune raison de principe valable pour n'admettre cette position que dans les cas où le propriétaire du navire à l'époque où les approvisionnements nécessaires ont été fournis serait personnellement responsable. Les conséquences qui peuvent résulter du principe de l'autorisation présumée sous le régime du droit américain ne vont pas à l'encontre du droit maritime

canadien à tel point qu'il faille refuser la reconnaissance. Il s'agit essentiellement du même principe que celui qui est énoncé par le juge Gorell Barnes dans l'arrêt *The Ripon City*, [1897] P. 226
 a (H.C.-Amirauté Angl.); en décidant dans cette affaire qu'un capitaine de navire a un privilège maritime lorsqu'il s'agit d'une dette contractée pour obtenir des approvisionnements nécessaires au bénéfice de personnes qui ne sont pas les propriétaires du navire mais qui ont été mises en possession dudit navire par ces derniers, il a dit à la page 244:

The principle upon which owners who have handed over the possession and control of a vessel to charterers, and upon which mortgagees and others interested in her who have allowed the owners to remain in possession are liable to have their property taken to satisfy claims in respect of matters which give rise to maritime liens, may, in my opinion, be deduced from the general principles I have above stated and thus expressed. As maritime liens are recognized by law, persons who are allowed by those interested in a vessel to have possession of her for the purpose of using or employing her in the ordinary manner, must be deemed to have received authority from those interested in her to subject the vessel to claims in respect of which maritime liens may attach to her arising out of matters occurring in the ordinary course of her use or employment, unless the parties have so acted towards each other that the party asserting the lien is not entitled to rely on such presumed authority.

This principle was quoted with approval and applied by the Supreme Court of Canada in *Goodwin Johnson Limited v. The Ship (Scow) AT & B No. 28, et al.*, [1954] S.C.R. 513, where it was held that an action *in rem* would lie to enforce a maritime lien for damage caused by a ship when it was under demise charter. It was held that the existence of the lien and the right to enforce it did not depend on the owners of the ship at the time the damage occurred being personally liable for it, but that it was sufficient if the owners had voluntarily entrusted the control of the ship to charterers or others.

The fact that a claim for necessities furnished in Canada is not enforceable by action *in rem* unless the owner of the ship is personally liable is not a reason under Canadian law, any more than the fact that such a claim does not give rise to a maritime lien, for not recognizing a foreign maritime lien for necessities as enforceable by action *in rem* in the absence of liability *in personam*. The limitations applicable to a mere statutory right *in*

[TRADUCTION] Le principe en vertu duquel les propriétaires qui ont cédé la possession et le contrôle d'un navire aux affréteurs et en vertu duquel les créanciers hypothécaires et autres personnes intéressées qui ont permis aux propriétaires d'en garder la possession peuvent voir leurs biens saisis pour satisfaire aux demandes concernant les questions qui donnent lieu aux privilèges maritimes, peut, à mon avis, se déduire des principes généraux que j'ai déjà énoncés. Les privilèges maritimes étant reconnus en droit, les personnes qui sont autorisées par les propriétaires d'un navire à conserver la possession de ce navire en vue de l'utiliser de la façon ordinaire, sont réputées avoir reçu l'autorisation de ces derniers d'assujettir le navire à des créances qui peuvent donner lieu à un privilège maritime par suite de circonstances survenant dans le cours normal de cette utilisation, à moins que les parties n'agissent l'une envers l'autre de telle façon que celle qui invoque le privilège n'a pas le droit de se fonder sur cette autorisation présumée.

La Cour suprême du Canada a cité et appliqué ce principe dans l'arrêt *Goodwin Johnson Limited v. The Ship (Scow) AT & B No. 28, et al.*, [1954] R.C.S. 513, où il a été jugé qu'on pouvait intenter une action *in rem* pour exercer un privilège maritime par suite de dommages causés par un navire affrété coque-nue. On a jugé que l'existence du privilège et le droit de l'exercer ne reposent pas sur la question de savoir si les propriétaires du navire étaient personnellement responsables des dommages au moment où ceux-ci ont été causés, mais il suffit que les propriétaires aient volontairement cédé le contrôle du navire aux affréteurs ou à d'autres personnes.

Le fait qu'une demande relative à des approvisionnements nécessaires fournis au Canada ne peut être exercée par action *in rem* à moins que le propriétaire du navire ne soit personnellement responsable, pas plus que le fait qu'une telle demande ne donne pas lieu à un privilège maritime, ne constitue pas en droit canadien un motif pour ne pas reconnaître qu'un privilège maritime créé sous le régime d'un droit étranger pour des approvision-

rem are not in principle necessarily applicable to a maritime lien. They are two different things. I am, therefore, of the view that the issue is not determined by the principle affirmed in *The Armar*, assuming that case to have been correctly decided.

As for the question of jurisdiction to enforce a maritime lien for necessities by action *in rem*, I think it must rest, in view of the decision in *The Strandhill*, on the general terms of subsection 22(1) of the *Federal Court Act*, as completed by the definition of "Canadian maritime law" in section 2 of the Act. These provisions read as follows:

22. (1) The Trial Division has concurrent original jurisdiction as well between subject and subject 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. ...

"Canadian maritime law" means the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute, or that would have been so administered if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters, as that law has been altered by this or any other Act of the Parliament of Canada;

Under these provisions the jurisdiction of the Federal Court includes any jurisdiction in maritime matters that was exercisable by the Exchequer Court of Canada. In my view the jurisdiction to enforce a maritime lien for necessities must be considered to be in addition to the jurisdiction conferred by paragraph 22(2)(*m*) of the Act with respect to a claim for necessities that is unsecured by maritime lien. Otherwise, the limitation imposed by subsection 43(3) of the Act on the *in rem* jurisdiction of the Court with respect to a claim mentioned in paragraph 22(2)(*m*)—that it shall not be exercised unless at the time of the commencement of the action the ship is beneficially owned by the person who was the beneficial owner at the time when the cause of action arose—would deprive the lien of one of its principal effects. It was an implication, on the facts in *The Strandhill*, that the Court assumed the lien to be

nements nécessaires est exécutoire par action *in rem* en l'absence de toute responsabilité personnelle. Les restrictions applicables à un simple droit *in rem* prévu par la loi ne s'appliquent pas nécessairement, en principe, à un privilège maritime. Il s'agit de deux choses différentes. Par conséquent, je suis d'avis que le principe énoncé dans *Le «Armar»*, à supposer que la décision rendue dans cette affaire soit correcte, ne tranche pas le litige.

En ce qui concerne la compétence pour exercer un privilège maritime relatif à des approvisionnements nécessaires par action *in rem*, j'estime qu'il faut s'en remettre, compte tenu de l'arrêt *The Strandhill*, aux termes généraux du paragraphe 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, et à la définition de «droit maritime canadien» à l'article 2 de la Loi. Ces dispositions prévoient:

22. (1) La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

2. ...

«droit maritime canadien» désigne le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi, ou qui en aurait relevé si cette Cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté, compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada;

En vertu de ces dispositions, la compétence de la Cour fédérale comprend la compétence en matière maritime qui pouvait être exercée par la Cour de l'Échiquier du Canada. À mon avis, la compétence pour donner effet à un privilège maritime concernant des approvisionnements nécessaires doit être considérée comme un domaine de compétence qui s'ajoute à celui que confère l'alinéa 22(2)(*m*) de la Loi relativement à une demande relative à des approvisionnements nécessaires qui n'est pas garantie par un privilège maritime. S'il en était autrement, la restriction imposée par le paragraphe 43(3) de la Loi à la compétence en matière réelle de la Cour concernant une demande mentionnée à l'alinéa 22(2)(*m*)—cette compétence ne pouvant être exercée à moins que, au moment où l'action est intentée, le navire n'ait pour propriétaire en *equity* celui qui en était le propriétaire en *equity* au moment où la cause d'action a pris

enforceable by action *in rem* despite a subsequent transfer of ownership.

For these reasons I am of the opinion that an action *in rem* will lie to enforce the maritime lien in the present case. I would accordingly allow the appeal, set aside the judgment of the Trial Division, and refer the matter back to the Trial Division for determination of the claim, the whole with costs in this Court and in the Trial Division.

HEALD J.: I concur.

URIE J.: I concur.

naissance—enlèverait au privilège l'un de ses principaux effets. Il ressort implicitement des faits de l'arrêt *The Strandhill* que la Cour a présumé que le privilège pouvait être exercé par action *in rem* malgré le transfert subséquent de propriété.

Par ces motifs, je suis d'avis que le privilège maritime peut être exercé en l'espèce par action *in rem*. J'accueillerais par conséquent l'appel, j'annulerais le jugement de la Division de première instance et je renverrais l'affaire à cette dernière pour qu'elle tranche la demande, le tout avec dépens en appel et en première instance.

LE JUGE HEALD: Je souscris à ces motifs.

LE JUGE URIE: Je souscris à ces motifs.