

T-196-86

T-196-86

Fairway Life & Marine Insurance Limited, also doing business under the name of Fairway Insurance Services (*Plaintiff*)

v.

The Fishing Vessel *Susan Darlene* and its owners, charterers, and all others interested in her including Savories Fisheries Ltd. (*Defendants*)

INDEXED AS: FAIRWAY LIFE & MARINE INSURANCE LTD. v. SUSAN DARLENE (THE)

Trial Division, Giles A.S.P.—Toronto, June 17, 1986.

Federal Court jurisdiction — Trial Division — Action in rem against vessel for insurance premiums — Court having jurisdiction — Federal Court Act, s. 42 continuing in force Canadian maritime law existing prior to June 1, 1971 — Discussion of origins of Canadian maritime law — In Lower Canada, matters of marine insurance decided by maritime law — 1866 codification providing for privilege upon vessels for insurance premiums — If privilege existing for premium of insurance in maritime law, insurance premium obligation which can be subject of action in rem — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 22(2)(r), 42, 43(2) — Civil Code of Lower Canada, art. 2383.

Maritime law — Insurance — Whether action in rem for unpaid insurance premiums — Federal Court Act, ss. 22(2)(r) and 43(2) not conclusive — Discussion of origins of Canadian maritime law — 1866 Civil Code of Quebec referred to as statement of pre-existing maritime law — Art. 2383 providing for privilege upon vessels for payment of insurance premiums — Insurance premium can be subject of action in rem — Broker, which was personally responsible for payment of premiums arranged with insurer, entitled to bring action in rem — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 22(2)(r), 42, 43(2) — Civil Code of Lower Canada, art. 2383.

This is a motion for default judgment in an action *in rem* against a fishing vessel. The claim is for premiums payable on an insurance policy. The issues are whether the Court has jurisdiction to hear this matter, and whether there is a right to sue *in rem*.

Held, the motion should be allowed.

Although paragraph 22(2)(r) of the *Federal Court Act*, which provides jurisdiction in respect of any claim arising out of a contract of marine insurance, may confirm the jurisdiction of the Court with respect to the present claim, it does not necessarily indicate a right to bring suit *in rem*. Nor does

Fairway Life & Marine Insurance Limited, faisant également affaire sous la raison sociale Fairway Insurance Services (*demanderesse*)

a

c.

Le navire de pêche *Susan Darlene*, ses propriétaires, ses affréteurs et toutes les autres parties intéressées, y compris Savories Fisheries Ltd. (*défendeurs*)

b

RÉPERTORIÉ: FAIRWAY LIFE & MARINE INSURANCE LTD. c. SUSAN DARLENE (LE)

c Division de première instance, protonotaire-chef adjoint Giles—Toronto, 17 juin 1986.

Compétence de la Cour fédérale — Division de première instance — Action in rem intentée contre un navire en vue d'un remboursement de primes — La Cour a compétence — L'art. 42 de la Loi sur la Cour fédérale fait en sorte que le droit maritime canadien existant avant le 1^{er} juin 1971 reste en vigueur — Discussion des origines du droit maritime canadien — Au Bas-Canada, les litiges en matière d'assurance maritime ont été tranchés en vertu du droit maritime — Le Code de 1866 disposait qu'il y a un privilège sur les bâtiments pour le paiement des primes d'assurance — Si le droit maritime reconnaît l'existence d'un privilège pour le paiement d'une prime d'assurance, une telle prime d'assurance constitue une obligation qui peut faire l'objet d'une action in rem — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 2, 22(2)(r), 42, 43(2) — Code civil du Bas-Canada, art. 2383.

Droit maritime — Assurance — La question se pose de savoir si un droit d'action in rem existe lorsqu'il s'agit de primes d'assurance impayées — Les art. 22(2)(r) et 43(2) de la Loi sur la Cour fédérale ne sont pas concluants — Discussion des origines du droit maritime canadien — Il faut tenir compte du Code civil du Québec de 1866 parce qu'il établit l'existence d'un droit maritime préexistant — L'art. 2383 disposait qu'il y a un privilège sur les bâtiments pour le paiement des primes d'assurance — Une prime d'assurance peut faire l'objet d'une action in rem — Un courtier, qui est personnellement responsable du paiement des primes pour tout contrat d'assurance négocié avec l'assureur, est investi du droit d'intenter une action in rem — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 2, 22(2)(r), 42, 43(2) — Code civil du Bas-Canada, art. 2383.

Il s'agit d'une requête en jugement par défaut dans une action *in rem* intentée contre un navire de pêche. On y réclame des primes exigibles en vertu d'une police d'assurance. Il y a deux questions à trancher: la Cour est-elle compétente pour connaître de l'affaire et existe-t-il un droit d'action *in rem*.

Jugement: la requête devrait être accueillie.

Bien que l'alinéa 22(2)(r) de la *Loi sur la Cour fédérale*, qui attribue compétence relativement à toute demande née d'un contrat d'assurance maritime, puisse confirmer la compétence de la Cour à l'égard de la demande en cause, il ne confère pas nécessairement un droit d'action *in rem*. Le paragraphe 43(2)

j

subsection 43(2) definitively answer the question. It provides that the jurisdiction conferred on the Court by section 22 may be exercised *in rem* against the ship that is the subject of the action, but a question arises as to whether the ship is the subject of the action. The action appears to be for repayment of monies advanced.

Section 42 continues in force the Canadian maritime law which existed prior to June 1, 1971. Section 2 defines Canadian maritime law as the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side. The problem is to discover what the maritime law with respect to insurance was, and is, in Canada. When the Colonial Courts of Admiralty commenced exercising jurisdiction in the colonies they exercised the jurisdiction exercised by the Admiralty Court in England. In those colonies where the common law of England was in effect, matters involving marine insurance would be decided by common law, as was the practice in England. In those colonies where the common law was not in effect, matters of marine insurance would not have been decided by common law. In Lower Canada, matters of marine insurance were decided by maritime law. Maritime law was included in the codification of 1866 which contained an article respecting marine insurance. The Code should be referred to because it is a statement of the pre-existing maritime law. Article 2383 provided that there was a privilege upon vessels for payment of insurance premiums for the last voyage. If a privilege exists for a premium of insurance in maritime law, an insurance premium is an obligation which by its nature can be the subject of an action *in rem*.

A question remains as to who has a right to bring an action *in rem*. The claim is made by the broker, the agent of the insured. The broker was personally obligated to pay the insurer premiums in respect of all insurance it has arranged. It is therefore entitled to the insurer's right to bring an action *in rem* for the premiums.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

CONSIDERED:

Sailing Ship "Blairmore" Company Limited and others v. Macredie, [1898] A.C. 593 (H.L.); *DeLovio v. Boit et al.*, 7 Fed. Cas. 418 (Mass. 1815) (No. 3776); *Provincial Insurance Company v. Joel Leduc* (1874), L.R. 6 P.C. 224; *Smith v. Robertson* (1814), 2 Dow 474; 3 E.R. 936 (H.L.).

COUNSEL:

Tosh Hayashi for plaintiff.
No one appearing for defendants.

SOLICITOR:

Metcalf, Holm, Halifax, for plaintiff.
No one appearing for defendants.

n'apporte pas non plus de solution au problème. Il prévoit que la compétence conférée à la Cour par l'article 22 peut être exercée en matière réelle pour toute demande relative à un navire, mais on peut se demander si la demande est relative à un navire. Il semble que ce soit une action en remboursement de sommes avancées.

L'article 42 fait en sorte que le droit maritime canadien existant avant le 1^{er} juin 1971 reste en vigueur. L'article 2 définit le droit maritime canadien comme étant le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'Amirauté. Il s'agit de découvrir ce qu'était et ce qu'est le droit maritime en matière d'assurance au Canada. Lorsque les cours coloniales d'Amirauté ont exercé leur compétence dans les colonies, elles ont exercé la compétence de la Cour d'amirauté anglaise. Dans les colonies où la *common law* d'Angleterre était en vigueur, les affaires ayant trait à l'assurance maritime étaient tranchées en vertu de la *common law*, selon la pratique d'Angleterre, ce qui n'était pas le cas dans les colonies où la *common law* n'était pas en vigueur. Au Bas-Canada, les litiges en matières d'assurance maritime ont été tranchés en vertu du droit maritime. Le droit maritime a été codifié dans le Code de 1866 qui contenait un article portant sur l'assurance maritime. Il faut tenir compte du Code parce qu'il établit l'existence d'un droit maritime préexistant. L'article 2383 disposait qu'il y a un privilège sur les bâtiments pour le paiement des primes d'assurance pour le dernier voyage. Si le droit maritime reconnaît l'existence d'un privilège pour le paiement d'une prime d'assurance, une telle prime d'assurance constitue une obligation qui, de par sa nature même, peut faire l'objet d'une action *in rem*.

Il reste à déterminer qui peut intenter une action *in rem*. La demande est faite par le courtier, qui représente l'assuré. Le courtier était personnellement responsable du paiement des primes envers l'assureur pour tout contrat d'assurance qu'il a négocié. Il est donc investi du droit reconnu à l'assureur d'intenter une action *in rem* pour le paiement desdites primes.

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS EXAMINÉES:

Sailing Ship «Blairmore» Company Limited and others v. Macredie, [1898] A.C. 593 (H.L.); *DeLovio v. Boit et al.*, 7 Fed. Cas. 418 (Mass. 1815) (No. 3776); *Provincial Insurance Company v. Joel Leduc* (1874), L.R. 6 P.C. 224; *Smith v. Robertson* (1814), 2 Dow 474; 3 E.R. 936 (H.L.).

AVOCAT:

Tosh Hayashi pour la demanderesse.
Personne n'a comparu pour le compte des défendeurs.

PROCUREUR:

Metcalf, Holm, Halifax, pour la demanderesse.
Personne n'a comparu pour le compte des défendeurs.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

GILES A.S.P.: The motion before me is for judgment in default of defence in an action *in rem* against the fishing vessel *Susan Darlene*. The plaintiff is a marine insurance broker and the claim is for premiums payable on an insurance policy on the *Susan Darlene*. It is alleged that the premiums were paid by the broker to the underwriters who were various underwriters at Lloyd's of London. It is further alleged that the premiums together with a service charge and survey fee were to be paid to the broker in installments which if not paid were to bear interest at 2% a month or 24% a year.

This motion originally came before me in March of this year, at which time I declined to dispose of it because the amounts claimed for interest could not be justified by the allegations in the statement of claim. At a later date I directed the Registry to advise counsel that I would appreciate representations as to the jurisdiction of this Court and, should that matter be resolved, as to the existence of a right to sue *in rem*. Subsequently, counsel directed my attention to paragraph 22(2)(r) of the *Federal Court Act* [R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10] which provides jurisdiction in respect of "any claim arising out of or in connection with a contract of marine insurance".

That paragraph may provide or confirm the jurisdiction of this Court with respect to the present claim but the mere grant or confirmation of jurisdiction under paragraph 22(2)(r) would not necessarily indicate a right to bring suit *in rem* for unpaid premiums against the vessel insured. Counsel also directed my attention to subsection 43(2) of the *Federal Court Act* which provides in part that "Subject to subsection (3), the jurisdiction conferred on the Court by section 22 may be exercised *in rem* against the ship . . . that is the subject of the action . . ."

The above quoted section does not answer the problem but merely raises another, namely is the ship the "subject of the action"? The action appears on the face of it to be for the repayment of

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

LE PROTONOTAIRE-CHEF ADJOINT GILES: La requête dont je suis saisi vise à obtenir un jugement par défaut vu l'omission de déposer une défense dans l'action *in rem* intentée contre le navire de pêche *Susan Darlene*. La demanderesse est un courtier d'assurance maritime qui réclame des primes exigibles en vertu d'une police d'assurance relative au *Susan Darlene*. Les primes auraient été versées par le courtier aux différents assureurs qui sont affiliés à la Lloyd's de Londres. Il est de plus allégué que les primes et les frais de gestion ainsi que les honoraires d'experts devaient être payés au courtier en plusieurs versements qui, s'ils n'étaient pas faits, portaient intérêt au taux de 2 % par mois ou de 24 % par année.

J'ai d'abord été saisi de cette requête au mois de mars dernier et j'ai alors refusé de me prononcer, les sommes réclamées à titre d'intérêt ne pouvant être justifiées par les allégations contenues dans la déclaration. Par la suite, j'ai demandé au greffe d'informer les avocats que je leur serais reconnaissant de formuler des observations sur la compétence de la Cour et, advenant que cette question soit réglée, sur l'existence d'un droit d'action *in rem*. Les avocats ont subséquemment attiré mon attention sur l'alinéa 22(2)r) de la *Loi sur la Cour fédérale* [S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10] qui reconnaît la compétence de la Cour relativement à «toute demande née d'un contrat d'assurance maritime ou y relative».

Bien que cet alinéa dispose ou confirme que la Cour est compétente, relativement à la demande en cause, cette seule attribution ou confirmation de compétence ne confère pas nécessairement un droit d'action contre le navire assuré *in rem* en ce qui concerne les primes impayées. Les avocats ont également porté à mon attention le libellé du paragraphe 43(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* qui prévoit notamment que «Sous réserve du paragraphe (3), la compétence conférée à la Cour par l'article 22 peut être exercée en matière réelle pour toute demande relative à un navire. . . »

Le paragraphe susmentionné n'apporte pas de solution au problème mais en soulève tout simplement un autre, c'est-à-dire celui d'établir si la demande est «relative à un navire». À première

monies paid by a broker to an insurer for insurance premiums payable in respect of a policy of insurance. That is to say for repayment of monies advanced. I do not consider that subsection 43(2) definitively determines whether or not an action *in rem* exists with regard to unpaid insurance premiums.

Section 42 of the *Federal Court Act* continues in force the Canadian maritime law which existed prior to the 1st day of June 1971. It is to be noted that what is continued by that section is the Canadian maritime law not the Admiralty jurisdiction. Section 22 provides jurisdiction where a claim is made by virtue of Canadian maritime law. Canadian maritime law is defined in section 2 of the *Federal Court Act* as "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". I take the reference to unlimited jurisdiction to refer to the fact that access to the Admiralty Courts in England was for many years limited in practice by the Common Law Courts and various statutes of the reigns of Richard II and Henry IV where, as in the case of insurance, the Common Law Courts took effective jurisdiction. The law they administered was the common law and not maritime law. What then is the maritime law of Canada which is administered by the Federal Court on its Admiralty side, and where is it to be found?

The maritime law of Canada has its origins in the maritime law of England and with respect to those matters to which maritime law was applied in England the law can be to a large extent determined by reference to the reported decisions of the English courts. Marine insurance was a matter to which the English courts applied common law and not maritime law. It is necessary to look to some source other than the recent

vue, il semble que ce soit une action en remboursement de sommes payées par un courtier à un assureur relativement à des primes d'assurance exigibles aux termes d'une police d'assurance, c'est-à-dire une action en remboursement de sommes avancées par la demanderesse. Or, je ne crois pas que le paragraphe 43(2) est concluant quant à la question de savoir si un droit d'action *in rem* existe lorsqu'il s'agit de primes d'assurance impayées.

L'article 42 de la *Loi sur la Cour fédérale* fait en sorte que le droit maritime canadien existant avant le 1^{er} juin 1971 reste en vigueur; or il convient de préciser qu'il s'agit du droit maritime canadien et non de la juridiction d'amirauté. Par ailleurs, l'article 22 habilite la Cour fédérale à connaître de toute demande faite en vertu du droit maritime canadien. Celui-ci est défini à l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* comme étant «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». Je suppose que s'il est précisé que la compétence est illimitée c'est à cause du fait que pendant plusieurs années, l'accès aux cours d'amirauté d'Angleterre était en pratique restreint par les cours de *common law* ainsi que par diverses lois adoptées sous les règnes de Richard II et d'Henri IV pendant lesquels les cours de *common law* avaient compétence notamment en matière d'assurance. Celles-ci appliquaient la *common law* et non le droit maritime. Qu'en est-il alors du droit maritime canadien que la Cour fédérale applique en matière d'amirauté, et quelle en est sa source?

Le droit maritime canadien tire ses origines du droit maritime anglais, et, pour ce qui concerne les domaines dans lesquels le droit maritime s'appliquait en Angleterre, les règles de droit peuvent, dans une large mesure, être déterminées à partir de la jurisprudence des tribunaux britanniques. L'assurance maritime était un domaine dans lequel ceux-ci appliquaient la *common law* et non le droit maritime. Il est cependant nécessaire d'examiner

decisions of English courts to ascertain the maritime law.

I note that maritime law was not repealed in England with regard to those matters to which the courts applied common law. The fact was that access to the Admiralty and to the right to have cases decided by maritime law was denied. That maritime law existed in England with regard to marine insurance is shown by the fact that insurance was mentioned in the patent appointing the last Judge of the Admiralty, The Right Honourable Sir Robert Phillimore, as being a matter over which he had jurisdiction.

Lord Watson pointed out in a speech to the House of Lords, which was considering the case of *Sailing Ship "Blairmore" Company Limited and others v. Macredie*, [1898] A.C. 593, that in Scotland the Admiralty Court continued to exercise the jurisdiction with regard to marine insurance until Victorian times and that the law which was administered in that Court was maritime law. Unfortunately no Scottish case has been directed to my attention which indicates whether or not an action existed *in rem* for the unpaid premiums for marine insurance. A review of the early English maritime law is to be found in the case *DeLovio v. Boit et al.*, 7 Fed. Cas. 418 (Mass. 1815) (No. 3776). This case was decided by Story J. in Massachusetts in 1815 and reviews the early history of English maritime law and the dispute between the common lawyers and the maritime lawyers. This case itself was one in which it was found that there was admiralty jurisdiction in matters of marine insurance. From the *DeLovio* case it is apparent that English maritime law originated in the Laws of Oleron. These are said to have been written on the order of Eleanor of Aquitaine and brought to England variously by her son Richard I or various other sovereigns to and including Edward III. It is to be noted that the enactment of Edward III did not enact the Laws of Oleron but gave the English Admiralty the jurisdiction and instructions to enforce the Laws of Oleron. An inspection of the Laws of Oleron in the edition of the *Black Book of Admiralty* prepared by Sir Travis Twiss indicates that the Laws of Oleron were not a code of laws but a collection of decisions made in various cases. From the same book it is apparent that the Purple Book of Bruges also consisted of a collection of

d'autres sources que la jurisprudence britannique récente, pour définir le droit maritime.

Je constate qu'en Angleterre le droit maritime n'a pas été abrogé en ce qui concerne les domaines dans lesquels les tribunaux appliquaient la *common law*. Ce sont en fait l'accès aux cours d'amirauté et le droit d'invoquer le droit maritime qui étaient niés. Le fait que le droit maritime anglais s'appliquait en matière d'assurance maritime ressort du document de nomination du dernier juge de l'Amirauté, Sir Robert Phillimore, où il est fait mention de l'assurance que l'on considère comme un domaine sur lequel il avait compétence.

Lors d'un discours prononcé devant la Chambre des lords et portant sur l'affaire *Sailing Ship «Blairmore» Company Limited and others v. Macredie*, [1898] A.C. 593, lord Watson a fait remarquer que, en Écosse, la Cour d'amirauté avait continué d'exercer sa compétence en matière d'assurance maritime jusqu'à l'époque victorienne et que le droit appliqué par ce tribunal était le droit maritime. Malheureusement, on ne m'a cité aucune affaire écossaise permettant de déterminer si on peut intenter une action *in rem* pour réclamer le montant de primes d'assurance maritime impayées. Dans l'affaire *DeLovio v. Boit et al.*, 7 Fed. Cas. 418 (Mass. 1815) (No. 3776), on a procédé à une étude du droit maritime anglais tel qu'il existait à ses origines. Cette affaire, qui a été tranchée par le juge Story du Massachusetts, en 1815, fait l'historique du droit maritime anglais en remontant à ses origines et analyse le différend qui opposait les avocats de *common law* à ceux qui étaient spécialisés en droit maritime. Il a été statué dans cette affaire que la compétence d'amirauté pouvait être exercée dans les cas d'assurance maritime. Il ressort de l'affaire *DeLovio* que le droit maritime anglais tire ses origines des Rôles d'Oléron. Ceux-ci auraient été rédigés sur l'ordre d'Aliénor d'Aquitaine et introduits en Angleterre en diverses occasions par son fils Richard I ou par Edouard III et divers autres souverains ayant régné avant celui-ci. Il convient de préciser que l'édit d'Edouard III n'a pas adopté les Rôles d'Oléron, mais il a habilité l'amirauté anglaise à les appliquer tout en lui donnant les instructions nécessaires à cette fin. L'examen des Rôles d'Oléron fait dans l'édition du *Black Book of Admiralty* rédigée par Sir Travis Twiss, permet de constater

decisions, possibly the same decisions as those of Oleron. The maritime laws of the various Baltic cities, also reproduced in the Black Book, also are, for a large part, reproductions of judgments. From this it is apparent that maritime law and particularly the maritime law of England was not an unchanging code but was a developing system of law. That the maritime law of England was undoubtedly related to that of other countries is borne out by the *dicta* of Lord Watson in the case of *Sailing Ship "Blairmore" Company Limited and others* [*supra*] where, at page 606, he said that he would have been unwilling to decide a point of maritime law upon which there were no recent Scottish cases without argument going beyond the English and Scottish cases and "embracing the rationes which have governed the practice and decisions of other countries which have not adopted the English rule". The problem is to discover what the maritime law with respect to insurance was, and is, in Canada. I note that when the Colonial Courts of Admiralty commenced exercising jurisdiction in various colonies they exercised the jurisdiction in fact exercised by the Admiralty Court in England. In those colonies where the common law of England was in effect, matters involving marine insurance would be decided by common law. In those colonies where the common law was not in effect, matters of marine insurance would not have been decided by common law.

In Lower Canada matters of marine insurance appear to have been decided by maritime law which law is said to have been based on the laws in Bordeaux, in turn based on the Laws of Oleron. It would therefore seem possible that by reference to the laws concerning marine insurance in Lower Canada one could ascertain the development of maritime law at that time. The maritime law of Lower Canada was codified at the time that the other laws of Lower Canada were codified. The *Civil Code* of 1866 contains an article which makes provisions respecting marine insurance. While the Code enacted as law its various provi-

qu'il s'agit non pas d'un recueil de lois mais d'un ensemble de décisions rendues dans diverses affaires. Il ressort du même ouvrage que le Livre pourpre de Bruges était également constitué d'un ensemble de décisions, qui étaient probablement les mêmes que celles qui figuraient dans les Rôles d'Oléron. Le droit maritime des diverses villes baltes, que l'on trouve également dans le *Black Book*, consiste aussi, en bonne partie, en un recueil de jugements. Il appert dès lors que le droit maritime, et en particulier le droit maritime anglais, était non pas une codification figée, mais un système de droit en constante évolution. Le fait que le droit maritime anglais était clairement apparenté à celui des autres pays est corroboré par l'opinion incidente faite par lord Watson à la page 606 de l'affaire *Sailing Ship «Blairmore» Company Limited and others* [précitée]; il a en effet déclaré qu'il n'aurait pas été disposé à trancher un point de droit maritime à l'égard duquel il n'existait aucune jurisprudence écossaise récente, en l'absence de plaidoiries portant sur des arrêts autres qu'anglais et écossais et [TRADUCTION] «adhérant à des raisonnements sur lesquels se fondent la pratique et les décisions d'autres pays qui n'ont pas adopté le droit anglais». Il s'agit donc de déterminer ce qu'était et ce qu'est le droit maritime en matière d'assurance au Canada. Je note que lorsque les cours coloniales d'Amirauté ont commencé à exercer leur compétence dans les diverses colonies, elles ont en fait exercé la compétence de la Cour d'amirauté anglaise. Dans les colonies où la *common law* d'Angleterre était en vigueur, les affaires ayant trait à l'assurance maritime étaient tranchées en vertu de la *common law*, ce qui n'était pas le cas dans les colonies où la *common law* n'était pas en vigueur.

Au Bas-Canada, les litiges en matière d'assurance maritime semblent avoir été tranchés en vertu du droit maritime, lequel aurait découlé des lois de Bordeaux qui, elles, tiraient leur origine des Rôles d'Oléron. Il semble donc possible de connaître l'état du droit maritime à cette époque à partir des lois relatives à l'assurance maritime en vigueur au Bas-Canada. Le droit maritime du Bas-Canada a été codifié en même temps que les autres lois du Bas-Canada. Un article du *Code civil* de 1866 porte sur l'assurance maritime. Même si les diverses dispositions de ce Code constituaient le droit alors en vigueur, ce n'est pas pour cette raison qu'il

sions it is not for that reason that it should be referred to. The Code should be referred to because it in fact is a statement of the pre-existing maritime law and possibly the most authoritative statement as to the maritime law at the time of the writing of the *Civil Code*. The Judicial Committee of the Privy Council appears to have considered the *Civil Code* of Quebec or Lower Canada to have been definitive of the maritime law of marine insurance with regard to the matter of abandonment in 1874 when it decided the case, *Provincial Insurance Company v. Joel Léduc* (1874), L.R. 6 P.C. 224. That case concerned the loss of a vessel insured on the 3rd of January 1867 lost some time in December 1867 and subsequently driven ashore. The matter of salvage was adjudicated in the Court of Admiralty at Quebec but the matter of interpretation of a marine insurance policy was adjudicated in the Superior Court of the Province of Quebec. From there appeals were taken to the Court of Queen's Bench of the Province of Quebec and thence to the Privy Council. That case, which, as previously noted, involved abandonment was decided on the basis of the articles concerning abandonment in the *Civil Code*. In construing article 2549 their Lordships referred to *Smith v. Robertson* (1814), 2 Dow 474; 3 E.R. 936 (H.L.) a Scottish case in which the maritime law in Scotland was applied. It is quite apparent that the law with regard to marine insurance which was applied where the common law did not apply, was the local maritime law. It is apparent also that the Privy Council considered that the *Civil Code* set forth the maritime law with regard to abandonment in marine insurance policy matters. Article 2383 of the 1866 Code provided in part "There is a privilege upon vessels for the payment of the following debts: ... 7. Premiums of insurance upon the ship for the last voyage ..."

If at that time, there was a privilege for insurance premiums for the last voyage, I take it that without question there was a right to an action *in rem* for such premiums. The term of the insurance policy in this case is defined by reference to date rather than duration of a voyage.

The French *Code de Commerce*, from which in some considerable degree the *Civil Code of Lower Canada*, was derived, appears in *Petite Collection Dalloz*, 12th Ed., Paris, Librairie Dalloz, 1913.

faut s'en remettre audit Code. S'il faut en tenir compte, c'est parce qu'il établit l'existence d'un droit maritime préexistant et qu'il s'agit peut-être du document le plus concluant quant à l'existence du droit maritime au moment où le *Code civil* a été rédigé. Il semble que, lorsqu'il a tranché l'affaire *Provincial Insurance Company v. Joel Léduc* (1874), L.R. 6 P.C. 224 en 1874, le Comité judiciaire du Conseil privé ait considéré le *Code civil* du Québec ou du Bas-Canada comme la source du droit maritime en ce qui concerne le délaissement. Cette affaire portait sur la perte, en décembre 1867, d'un navire assuré le 3 janvier 1867, qui avait subséquemment été poussé à la côte. La question du sauvetage a été tranchée par la Cour d'amirauté à Québec, mais celle de l'interprétation d'une police d'assurance maritime a été jugée par la Cour supérieure de la province de Québec. Des appels furent alors interjetés devant la Cour du Banc de la Reine de la province de Québec, puis devant le Conseil privé. Comme je l'ai déjà mentionné, cette affaire relative au délaissement, a été tranchée sur le fondement des articles du *Code civil* en la matière. En interprétant l'article 2549, leurs Seigneuries ont invoqué l'affaire écossaise *Smith v. Robertson* (1814), 2 Dow 474; 3 E.R. 936 (H.L.), où le droit maritime de l'Écosse avait été appliqué. Il ne fait aucun doute que le droit appliqué en matière d'assurance maritime dans les pays où la *common law* n'était pas en vigueur, était le droit maritime interne. Il appert également que, selon le point de vue du Conseil privé, les règles du droit maritime énoncées dans le *Code civil* s'appliquaient aux polices d'assurance maritime en cas de délaissement. L'article 2383 du Code de 1866 disposait notamment que «Il y a un privilège sur les bâtiments pour le paiement des créances ci-après: ... 7. Les primes d'assurance sur le bâtiment pour le dernier voyage. ...»

S'il existait alors un privilège pour le paiement des primes d'assurance pour le dernier voyage, il ne fait aucun doute qu'il existait un droit d'action *in rem* à cet égard. En pareil cas, la durée de la police d'assurance est déterminée en fonction de la date plutôt que de la durée d'un voyage.

Le *Code de commerce* français, qui est en bonne partie à l'origine du *Code civil du Bas-Canada*, est publié dans la *Petite collection Dalloz*, 12^e éd., Paris, Librairie Dalloz, 1913. Il ressort de cet

That edition indicates that in the law “*décrété*” on 15th September 1807 and promulgated on the 25th of that month, article 191 of the 2nd Book of that Code indicates that there is a privilege for premiums of insurance for the last voyage. Foot-note 4 of that edition reads:

[TRANSLATION] 4. The lien conferred on insurers by Art 191-10e C Com for the insurance premium on a ship shall apply only to the part of the premium pertaining to the last voyage, that is, for the period between the last fitting out and laying up of the ship; and this shall be the case even when the insurance was obtained for a definite period during which the ship made several voyages.

That modern commentary indicates that the privilege was limited to that portion of the premium which could be attributed to the last voyage where the premium itself applied to a policy written for a longer term. However, the purpose of referring to this Code is not to determine whether or to what extent a right to a lien or privilege existed in maritime law but whether a right to bring an action *in rem* for premiums generally existed.

A commentary in 1766 (*Nouveau Commentaire sur L'Ordonnance de la Marine du Mois d'Août 1681*) by M. René-Josué Valin, Procureur du Roi of the Admiralty Court of La Rochelle upon the ancient ordinances of France and the usages and customs of the sea indicates, at page 363, that the privilege for insurance premiums was not mentioned in that Code because the assumption was that the premium would be paid in cash when the policy was signed. The learned author indicates that although that is the case the insurer would without difficulty have a privilege on the ship for the payment of the premium. On page 364 he indicates that other matters are decided by the article of the Code [TRANSLATION] “in accordance with the ordinary law governing the priority ranking of liens as determined by the origin of the debt”. (I take the phrase “*droit commun*” not to refer to the common law of England but to the maritime law which existed before that Code.)

If, as is evident, a privilege, which is a type of priority ranking, exists for a premium or a part of a premium of insurance in maritime law, it is apparent that an insurance premium is an obliga-

ouvrage que l'article 191 du deuxième livre de ce Code adopté le 15 septembre 1807 et promulgué le 25 du même mois, dispose qu'il existe un privilège pour le paiement des primes d'assurance pour le dernier voyage. Voici le texte de la note 4 en bas de page de cet ouvrage:

4. Le privilège accordé par l'art. 191-10e c. com., aux assureurs pour la prime d'assurance d'un navire, n'a lieu que pour la partie de la prime afférente au dernier voyage, c'est-à-dire pour la période comprise entre le dernier armement et le désarmement du navire; et il en est ainsi, alors même que l'assurance a été faite pour une période déterminée pendant laquelle le navire a réalisé plusieurs voyages.

Ces observations contemporaines précisent que le privilège était limité à la portion de la prime afférente au dernier voyage, lorsque celle-ci s'appliquait à une police prévoyant une plus longue durée. Toutefois, je cite ce Code non pas pour déterminer s'il existait, en droit maritime, un droit de rétention ou un privilège ni, le cas échéant, pour indiquer l'étendue de l'un ou l'autre, mais afin d'établir s'il existait de façon générale un droit d'intenter une action *in rem* pour le paiement de primes.

Une observation formulée en 1766 par M. René-Josué Valin, procureur du roi de la cour de l'amirauté de La Rochelle (dans *Nouveau Commentaire sur L'Ordonnance de la Marine du Mois D'Août 1681*), relativement aux anciennes ordonnances de France et aux us et coutumes de la mer, précise, à la page 363, que le privilège pour le paiement des primes d'assurance n'était pas mentionné dans ce Code parce qu'il était présumé que la prime était payée en espèces au moment de la signature de la police. L'éminent auteur ajoute que, malgré cela, l'assureur pourrait facilement faire valoir un privilège sur le navire pour le paiement de la prime. À la page 364, il déclare que les autres questions sont tranchées par l'article du Code «conformément au droit commun, qui règle l'ordre des privilèges par la nature de la cause de la créance». (Je tiens pour acquis que les mots «droit commun» ne désignent pas la *common law* d'Angleterre, mais le droit maritime existant avant le Code.)

Si, comme il va de soi, le droit maritime reconnaît l'existence d'un privilège établissant une priorité de rang en vue du paiement de tout ou partie d'une prime d'assurance, alors une telle prime

tion which by its nature can be the subject of an action *in rem*.

The next matter to be determined, is who has the right to bring the action *in rem*? The insurer without doubt has such a right. In this case the claim is made by the broker who is not the agent of the insurer but is the agent of the insured.

It has been held that a volunteer who pays a seaman's wages is not entitled to step into the shoes of the seaman and enjoy the seaman's lien for wages. However, I take notice of the fact referred to in many places that a broker arranging insurance with the underwriters at Lloyd's is personally obliged to pay the insurer premiums for all insurance that the broker has arranged whether or not the insured pays the broker. A broker paying premiums is therefore not a volunteer and I find entitled to the insurer's right to bring an action *in rem* for the premiums.

The plaintiff not having justified the sums claimed for interest and having waived any right to them, I do not have to consider any contractual right to interest. This judgment being given under the Admiralty jurisdiction of the Court, the plaintiff is entitled to interest from the date the various sums became due. Because no evidence is before me as to the rate at which such interest should be calculated, it will be calculated at 5% per annum from the dates that the various sums became due until the date of judgment.

The statement of claim indicates that the sum of \$2,325 became due on the 25th of July 1985 and a similar sum became due on the 25th of August 1985 and that neither sum was paid. There is therefore due at this date the sum of \$4,650 being the amounts overdue and \$199.69 for interest thereon. Judgment will be signed for \$4,849.69 with interest after judgment at 5% per annum and costs to be taxed.

d'assurance constitue une obligation qui, de par sa nature même, peut faire l'objet d'une action *in rem*.

a La deuxième question à trancher est celle de savoir qui peut intenter une action *in rem*? Il ne fait aucun doute que l'assureur possède un tel droit. En l'espèce, la demande est faite par le courtier, qui représente non pas l'assureur, mais *b* l'assuré.

Il a été statué qu'une personne qui paie de son propre chef les gages d'un marin n'a pas droit de se substituer au marin et de se prévaloir du privilège de ce dernier pour le paiement desdits gages. *c* Je prends toutefois note du fait qui m'a été maintes fois signalé qu'un courtier qui négocie un contrat d'assurance avec les assureurs de la Lloyd's est personnellement responsable du paiement des *d* primes envers l'assureur pour tout contrat d'assurance que le courtier a négocié, que l'assuré ait payé le courtier ou non. Un courtier qui verse des primes ne le fait donc pas à titre volontaire et, à mon avis, il est investi du droit reconnu à l'assureur *e* d'intenter une action *in rem* pour le paiement desdites primes.

La demanderesse n'ayant pas justifié les sommes réclamées à titre d'intérêt et ayant renoncé à tous ses droits à leur égard, je n'ai donc pas à me pencher sur un quelconque droit contractuel à l'intérêt. Ce jugement étant rendu en vertu de la compétence d'amirauté de la Cour, la demanderesse a droit au versement de l'intérêt à partir de la date à laquelle les diverses sommes sont devenues exigibles. Comme aucun élément de preuve ne m'a été présenté relativement au taux auquel un tel intérêt devrait être calculé, cet intérêt sera établi suivant un taux annuel de 5% à partir des dates *g* auxquelles les diverses sommes sont devenues exigibles, et ce, jusqu'à la date du jugement. *h*

La déclaration fait état d'une somme de 2 325 \$ devenue exigible le 25 juillet 1985 et d'une autre somme semblable devenue exigible le 25 août 1985; aucune de ces sommes n'a été payée. La somme due à ce jour s'élève donc à 4 650 \$, ce qui correspond aux arriérés et à l'intérêt au montant de 199,69 \$. Le jugement sera rendu pour la somme de 4 849,69 \$ plus l'intérêt postérieur au jugement suivant un taux annuel de 5% et les dépens taxés de l'action. *i*

JUDGMENT

THIS COURT DOTH ORDER AND ADJUDGE that the said plaintiff recover from the defendant ship *Susan Darlene* the sum of four thousand eight hundred and forty-nine dollars and sixty-nine cents (\$4,849.69), with interest at the rate of five per cent (5%) from the date of judgment, pursuant to section 3 of the *Interest Act*, R.S.C. 1970, c. I-18, and the plaintiff's costs of the action to be taxed.

JUGEMENT

LA COUR STATUE que la demanderesse pourra recouvrer du défendeur, le navire *Susan Darlene*, la somme de quatre mille huit cent quarante-neuf dollars et soixante-neuf cents (4 849,69 \$), plus l'intérêt au taux annuel de cinq pour cent (5 %) depuis la date du jugement, conformément à l'article 3 de la *Loi sur l'intérêt*, S.R.C. 1970, chap. I-18, et les dépens taxés de l'action.