

1898
 Nov. 30.

QUEBEC ADMIRALTY DISTRICT.

RICHARD COORTY AND OTHERS...PLAINTIFFS ;

AGAINST

THE STEAMSHIP "GEORGE L. COLWELL."

*Maritime law—Necessaries supplied to Foreign Ship in Foreign Port—
 Owners domiciled out of Canada—International law—Commercial
 matter—Action in rem—Jurisdiction.*

The Exchequer Court of Canada, under the provisions of 24 Vict. c. 10, s. 5, may entertain a suit against a foreign ship within its jurisdiction for necessaries supplied to such ship in a foreign port, not being the place where such ship is registered, and when the owners of the ship are not domiciled in Canada: *Cory Bros. v. The Mecca* (1895) P. D. 95 followed.

2. Under the principles of International Law, the courts of every country are competent, and ought not to refuse, to adjudicate upon suits coming before them between foreigners. This doctrine applies with especial force to commercial matters; and is declared in the provisions of Art. 14 C. C. P. (L. C.) and Arts. 27, 28 and 29 C. C. (L. C.)

THIS was an action *in rem* for necessaries.

The matter now came before the court on two motions by defendant,—one to set aside the arrest of the ship, and the other to dismiss the action for want of jurisdiction.

The facts are stated in the reasons for judgment. They may be summarized as follows: the ship was registered in the United States; the owners were not domiciled in Canada; the plaintiffs were foreigners residing at Marblehead, Ohio, U.S.A.; the necessaries sought to be recovered for were supplied at that place.

November 19th, 1898.

The case was heard this day before Mr. Justice Routhier, Local Judge in Admiralty for the District of Quebec.

C. Pentland Q.C., for defendant, cited and relied on *The India* (1); *The Ella A. Clark* (2).

These authorities are conclusive against the jurisdiction of the court in the present proceedings.

A. Taschereau, for the plaintiffs, argued that the High Court of Justice in England, under sec. 5 of the Imperial Act of 1861, and this court under sec. 2 of *The Colonial Courts of Admiralty Act*, had jurisdiction in this case. The expression "any ship" in the former enactment, which the latter statute applies to Canada, means any ship, whether foreign, British or colonial.

ROUTHIER, L. J. now (November 30th, 1898) delivered judgment.

La même question de juridiction est soulevée dans ces deux causes qui sont absolument identiques.

Les demandeurs dans les deux causes sont domiciliés à Marblehead, dans l'Etat d'Ohio. Les deux actions sont *in rem* contre le même steamer, pour recouvrer le prix et valeur de choses nécessaires (necessaries) fournies par eux au dit steamer à Marblehead, dans le cours de l'été dernier, lequel steamer est enregistré dans les Etats-Unis et n'a aucun propriétaire en Canada. Il a été arrêté par les demandeurs le 2 novembre courant, alors qu'il était dans le Bassin Louise, à Québec.

C'est dans ces circonstances que le défendeur plaide à la juridiction et demande l'annulation de l'arrêt pratiqué contre lui. Il soutient que la Cour d'Amirauté siégeant à Québec n'a aucune juridiction dans cette cause où les demandeurs sont étrangers et alléguent une dette créée en pays étranger, contre un steamer étranger.

Deux textes de lois mis en présence et se rapportant à cette question de juridiction, ont donné lieu à de longues controverses et à des décisions contradictoires.

(1) 32 L. J. Ad. 185.

(2) Br. & L. 32.

1898
 COURT
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 GEORGE L.
 COLWELL.
 Reasons
 for
 Judgment.

1898
 COORTY
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 GEORGE L.
 COLWELL.
 —
 Reasons
 for
 Judgment.
 —

Le premier est la section 6 de l'Acte de la Cour d'Amirauté de 1840, 3 & 4 Vict, ch. 65. Je n'en cite que les mots relatifs à la question soumise :—

“The High Court of Admiralty shall have jurisdiction to decide all claims.....for necessaries supplied to any foreign ship.....whether such ship may have been within the body of a country, or upon the high seas, at the time when the.....necessaries.....were furnished.....”

Le second texte à rapprocher du premier est la section 5 de l'Acte de 1861, 24 Vict. ch. 10 qui dit :—

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

Ces deux textes ont été plusieurs fois soumis à l'interprétation des tribunaux anglais et voici quelle a été la jurisprudence pendant longtemps sur la portée qu'il fallait leur donner :—

On décidait :—

1. Qu'en vertu du premier de ces textes la Cour d'Amirauté n'avait pas juridiction quand les *necessaries* avaient été fournies à un vaisseau étranger dans un port étranger ;

2. Que le second texte ne s'appliquait qu'aux navires de nationalité britannique ou coloniale.

Un jugement rendu en 1863 par le Dr Lushington dans la cause *The India*, rapporté au 32ème Vol. du Law Journal (Adm) p. 185, parut fixer la jurisprudence sur ces deux points. C'est tout particulièrement sur ce précédent que le défendeur appuie son plaidoyer à la juridiction et il ne paraît pas y en avoir eu d'absolu-

ment contraire jusqu'en 1894, c'est-à-dire pendant plus de trente ans.

Mais en cette année là, la Cour d'Appel en Angleterre fut appelée à se prononcer formellement sur cette question de juridiction, soulevée de nouveau *in re The Mecca*. (Law Reports, Probate Division, 1895, p. 95).

Les demandeurs dans cette cause étaient Cory Brothers and Company et ils avaient fourni au navire turc, le *Mecca*, du charbon à Alger, à Alexandrie et à Port Saïd. Il s'agissait donc de *necessaries* fournies à un navire étranger, dans des ports étrangers et le défendeur plaïda à la juridiction.

En Cour d'Amirauté, le Juge Bruce maintint le plaidoyer et cassa le bref *in rem*, s'appuyant sur la décision du Dr Lushington *in re The India* et affirmant que c'était la jurisprudence. "I think," dit il, "I am bound by the decision of Dr. Lushington as to the statute of 1840, and I am also bound by a long series of decisions with reference to the statute of 1861."

Mais la Cour d'Appel, à l'unanimité, a renversé cette décision et les raisons données par ses Juges me semblent irréfutables.

Le texte du dernier statut 24 Vict, ch. 10, sec. 5 est clair et très compréhensif. On se demande pourquoi les mots "*any ship*" voudraient dire un navire anglais et non pas tout navire, anglais ou étranger. On reconnaît que les mêmes mots "*any ship*" de la section 7 veulent dire 'tout navire' de n'importe quel pays; alors, pourquoi les mêmes mots auraient-ils un autre sens dans la section 5? Quand le législateur a voulu exclure les navires 'étrangers' et n'appliquer ses dispositions qu'aux navires britanniques il l'a dit, comme la chose apparaît dans les sections 8, 9 et 11 du même statut.

Les juges de la Cour d'Appel sont allés plus loin dans cette cause et ils paraissent d'avis que même

1898
 COURTY
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 GEORGE L.
 COLWELL.
 ———
 Reasons
 for
 Judgment.
 ———

1898
 COURT
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 GEORGE L.
 COLWELL.

Reasons
 for
 Judgment.

sous l'empire de la loi de 1840 (3 & 4 Vict., ch. 65, sec. 6) la Cour d'Amirauté aurait juridiction relativement au charbon fourni à Alexandrie et à Alger, parce que ces deux ports seraient au sens du statut considérés comme étant la haute mer (*high sea*)—les navires y pouvant flotter même au-dessous de la ligne de plus basse marée—tandis qu'à Port Saïd le port est formé de bassins creusés dans les terres et alimentés par des eaux territoriales.

Ce dernier port ne pouvant pas être assimilé à la haute mer la Cour d'Amirauté n'aurait pas eu juridiction pour le charbon qui y aurait été fourni au navire *Mecca* en vertu du statut de 1840.

Mais elle a cette juridiction en vertu du statut de 1861 qui l'a étendue à tout vaisseau "*any ship*" pour "*necessaries*" fournies ailleurs qu'au port auquel appartient le vaisseau "*elsewhere than in the port to which the ship belongs.*"

Que le navire soit étranger ou anglais, ou colonial, peu importe; la cour a juridiction pourvu que les choses n'aient pas été fournies dans le port même auquel le vaisseau appartient. C'est la seule exception, en ce qui concerne le lieu de la livraison des "*necessaries.*"

La 2^{de} exception qui n'est pas invoquée dans cette cause a lieu lorsque le propriétaire du navire, ou l'un des propriétaires, est domicilié en Canada.

Car dans ce cas le créancier peut poursuivre ce ou ces propriétaires devant les tribunaux civils du pays; et quand il a l'action personnelle contre quelqu'un qui est dans le pays le remède de l'action *in rem* contre le navire n'est pas nécessaire.

Les juges de la Cour d'Appel ont tous motivé leur jugement dans cette cause de *The Mecca* d'une façon tout à fait convaincante; et cette décision fait jurispru-

dence ici comme en Angleterre puisque la loi est la même.

S'il était nécessaire d'ajouter quelque chose, je dirais que c'est aujourd'hui l'opinion des auteurs les plus accrédités en droit international que les tribunaux de chaque pays sont compétents, et ne doivent pas se refuser, à juger les procès qui surgissent devant eux entre étrangers; les repousser est commettre un déni de justice.

En matière commerciales on reconnaît presque partout la compétence des tribunaux dans les causes entre étrangers.

Enfin la doctrine de la compétence est reconnue par nos codes—C. P. C. Art. 14 et C. C. Arts. 27, 28, 29.

Les motions du défendeur doivent donc être rejetées avec dépens.

Judgment accordingly.

Solicitors for the plaintiff: *Fitzpatrick, Taschereau & Roy.*

Solicitors for the ship: *Caron, Pentland & Stuart.*

1898
 COORTY
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 GEORGE L.
 COLWELL.
 —
 Reasons
 for
 Judgment.
 —