

T-682-84

T-682-84

**Horst Lietz (Plaintiff)**

v.

**The Queen (Defendant)**

Trial Division, Cullen J.—Toronto, May 8; Ottawa, May 13, 1985.

*Customs and excise — Flying bridge added to vessel in U.S. — Unlawful importation — Unpaid duty — Seizure by Crown — Outstanding charges owing to marina company — Vessel sold by Court order to satisfy debt — Plaintiff purchasing vessel, free and clear of all liens — Whether Crown's rights arising prior to Court order superceded thereby — S. 2 Customs Act providing for automatic forfeiture upon unlawful importation — Title immediately vesting in Crown — By order in rem, Court vesting title to ship in purchaser — Judicial order being in rem, binding on world, including Crown — Court order superceding Crown's rights — Failure by Crown to secure duty not barring recourse against former owner — Customs Act, R.S.C. 1970, c. C-40, ss. 2, 18, 150, 163, 164, 165, 175, 176, 180, 192, 205 (as am. by S.C. 1974-75-76, c. 5, s. 5), 231 — Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, R. 474.*

*Maritime law — Seizure of vessel by Crown — Unpaid duty — Proceedings instituted against vessel to satisfy outstanding charges owing to marina — Court ordering sale of vessel to plaintiff, free and clear of all liens — Whether Court order superceding Crown's rights arising prior to order — Under s. 2 Customs Act, unlawful importation of goods resulting in automatic forfeiture, thus vesting title in Crown — Order in rem creating "absolute and antecedent lien" in favour of claimants in rem — Title vested in purchaser — Judicial order being in rem, binding on world, including Crown — Crown's rights abrogated by Court sale — Customs Act, R.S.C. 1970, c. C-40, s. 2.*

**CASES JUDICIALLY CONSIDERED****APPLIED:**

*Minna Craig Steamship Company v. Chartered Mercantile Bank of India, London and China*, [1897] 1 Q.B. 460 (C.A.).

**CONSIDERED:**

*Marun, Tvrtko Hardy v. The Queen*, [1965] 1 Ex.C.R. 280; *The Queen v. Sun Parlor Advertising Company, et al.*, [1973] F.C. 1055 (T.D.); *Johnson v. The SS. Bella* (1922), XXI Ex.C.R. 305; *Sleeth v. Hurlbert* (1895), 25 S.C.R. 620.

**Horst Lietz (demandeur)**

c.

a

**La Reine (défenderesse)**

Division de première instance, juge Cullen—Toronto, 8 mai; Ottawa, 13 mai 1985.

b

*Douanes et accise — Passerelle haute ajoutée à un navire aux É.-U. — Importation illégale — Droit non payé — Saisie par la Couronne — Frais dus à la société exploitant la marina — Le navire a été vendu en vertu d'une ordonnance de la Cour afin d'acquitter la dette — Le demandeur a acheté le navire libre de tout privilège — Les droits que la Couronne possédait avant le prononcé de l'ordonnance de la Cour sont-ils annulés par celle-ci? — L'art. 2 de la Loi sur les douanes prévoit que la confiscation est automatique à compter du moment de l'importation illégale — La Couronne est immédiatement investie du titre — Par son ordonnance in rem, la Cour confère le titre du navire au demandeur — L'ordonnance rendue étant in rem, elle lie tout le monde, y compris la Couronne — L'ordonnance de la Cour annule les droits de la Couronne — L'omission par la Couronne d'obtenir le versement des droits ne lui enlève pas son recours contre l'ancien propriétaire — Loi sur les douanes, S.R.C. 1970, chap. C-40, art. 2, 18, 150, 163, 164, 165, 175, 176, 180, 192, 205 (mod. par S.C. 1974-75-76, chap. 5, art. 5), 231 — Règles de la Cour fédérale, C.R.C., chap. 663, Règle 474.*

c

d

e

*Droit maritime — Saisie d'un navire par la Couronne — Droit non payé — Procédures engagées contre le navire pour obtenir les frais dus à la marina — La Cour a ordonné la vente du navire au demandeur, libre de tout privilège — L'ordonnance de la Cour annule-t-elle les droits que possédait la Couronne avant le prononcé de ladite ordonnance? — Suivant l'art. 2 de la Loi sur les douanes, l'importation illégale de marchandises entraîne leur confiscation immédiate, le titre étant dès lors conféré à la Couronne — L'ordonnance in rem crée un «privilège absolu et antérieur» en faveur de demandeurs in rem — Le titre est conféré à l'acheteur — L'ordonnance rendue par la Cour étant in rem, elle lie tout le monde, y compris la Couronne — Les droits de la Couronne sont annulés par la vente par la Cour — Loi sur les douanes, S.R.C. 1970, chap. C-40, art. 2.*

h

**JURISPRUDENCE****DÉCISION APPLIQUÉE:**

*Minna Craig Steamship Company v. Chartered Mercantile Bank of India, London and China*, [1897] 1 Q.B. 460 (C.A.).

i

**DÉCISIONS EXAMINÉES:**

*Marun, Tvrtko Hardy v. The Queen*, [1965] 1 R.C.É. 280; *La Reine c. Sun Parlor Advertising Company, et autres*, [1973] C.F. 1055 (1<sup>re</sup> inst.); *Johnson v. The SS. Bella* (1922), XXI R.C.É. 305; *Sleeth v. Hurlbert* (1895), 25 R.C.S. 620.

j

## COUNSEL:

*M. A. Davis and R. Davis* for plaintiff.  
*Carolyn P. Kobernick* for defendant.

## SOLICITORS:

*Bresver, Grossman, Scheininger & Davis*,  
Toronto, for plaintiff.  
*Deputy Attorney General of Canada* for  
defendant.

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

CULLEN J.: The plaintiff, Horst Lietz, is a businessman and resides in the City of Toronto, in the Municipality of Metropolitan Toronto, in the Province of Ontario. The defendant is Her Majesty the Queen in Right of Canada as represented by the Minister of National Revenue for Customs and Excise. On or about the 17th day of March 1982, the plaintiff purchased all of the shares of Lefroy Harbour Company Limited (Lefroy Harbour), an Ontario corporation operating a marina in Lefroy, Ontario. The vessel *Carole Ann III* was docked at Lefroy Harbour, having undergone repairs prior to the purchase of Lefroy Harbour by the plaintiff.

At the time of the purchase of Lefroy Harbour by the plaintiff, there was unpaid duty not declared to Canada Customs by the former owner of the vessel, one Dr. Paul Stewart, a Canadian citizen. The unpaid duty was for certain improvements to the vessel, in particular, a new flying bridge had been added to the vessel in the United States of America.

In or about the month of April 1982, the plaintiff unsuccessfully attempted to locate Dr. Stewart to collect outstanding storage and repair charges owed to Lefroy Harbour. On or about the 19th day of May 1982, Lefroy Harbour commenced proceedings against the vessel in the Federal Court to have the vessel sold by Court order and have the debt satisfied out of the proceeds of sale. By order of Mr. Justice Walsh dated August 3, 1982, the vessel was ordered appraised and advertised for sale by way of sealed tenders. His Lordship further ordered that a public notice of sale be published once in the *Globe and Mail*.

## AVOCATS:

*M. A. Davis et R. Davis* pour le demandeur.  
*Carolyn P. Kobernick* pour la défenderesse.

## PROCUREURS:

*Bresver, Grossman, Scheininger & Davis*,  
Toronto, pour le demandeur.  
*Le sous-procureur général du Canada* pour la  
défenderesse.

*Ce qui suit est la version française des motifs de l'ordonnance rendus par*

LE JUGE CULLEN: Le demandeur, Horst Lietz, est un homme d'affaires qui réside à Toronto, municipalité de la communauté urbaine de Toronto (Ontario). La défenderesse est Sa Majesté la Reine du chef du Canada représentée par le ministre du Revenu national pour les douanes et l'accise. Vers le 17 mars 1982, le demandeur a acheté toutes les actions de Lefroy Harbour Company Limited (Lefroy Harbour), une société ontarienne exploitant une marina à Lefroy (Ontario). Le navire *Carole Ann III* était à quai dans le port de Lefroy où il avait été réparé avant l'achat de Lefroy Harbour par le demandeur.

Au moment de l'achat de Lefroy Harbour par le demandeur, l'ancien propriétaire du navire, un citoyen canadien du nom de Paul Stewart, n'avait pas déclaré aux douanes canadiennes un droit non payé. Ce droit concernait des améliorations apportées au navire, en particulier une nouvelle passerelle haute qui avait été ajoutée au navire aux États-Unis d'Amérique.

En avril 1982, le demandeur a essayé en vain de trouver M. Stewart afin de recouvrer les frais d'entreposage et de réparation dus à Lefroy Harbour. Vers le 19 mai 1982, Lefroy Harbour a engagé en Cour fédérale des procédures contre le navire afin qu'il soit vendu en vertu d'une ordonnance de la Cour et que la dette soit acquittée à même le produit de la vente. Dans une ordonnance datée du 3 août 1982, le juge Walsh a ordonné que le navire soit évalué et qu'il soit mis en vente par voie d'offres scellées. Il a en outre ordonné qu'un avis public de vente soit publié une fois dans le *Globe and Mail*.

The subsequent order of sale by Mr. Justice Jerome dated August 31, 1982 provided, *inter alia*:

1. That one, Horst Lietz, having submitted the only bid for the purchase of the defendant ship, which bid exceeded the appraised price for said ship is entitled to retain said ship for his own use.

2. That the basis of the sale to said Horst Lietz is that he shall take the ship as is and where is as it now lies afloat at Lefroy Marine, Lefroy, Ontario, particulars not guaranteed, free and clear of all liens, charges, mortgages, encumbrances and claims.

3. That the balance of the purchase price of the defendant ship shall be paid into this Court on or before the 30th day of September 1982. At the time of said payment into this Court, all necessary documents for the transfer of title of said ship to Horst Lietz shall be delivered by the District Administrator of this Court.

4. That there shall be published in the *Globe and Mail* once only, a public notice to all creditors or any others having claims against the defendant ship or the proceeds derived therefrom and there shall be no payments out of the proceeds derived from the sale of the defendant ship until 30 days after the publication of said notice.

5. That the District Administrator of this Court do all further acts and execute all necessary documents in execution of this order.

On or about the 26th day of May 1983, as a result of an investigation by the employees of the defendant into the illegal importation of the flying bridge, the said flying bridge was seized from the plaintiff pursuant to the provisions of sections 18, 175, 176, 180, 192, 205 and 231 of the *Customs Act*, R.S.C. 1970, c. C-40 as amended [by S.C. 1974-75-76, c. 5, s. 5]. On or about the 2nd day of June 1983, the plaintiff forwarded a deposit in the amount of \$13,718.54 to the defendant which sum represented the amount required to release the goods from seizure. The plaintiff gave notice to the defendant that the monies were paid in protest and without any admission of liability.

L'ordonnance subséquente de vente rendue le 31 août 1982 par le juge Jerome portait notamment:

1. Un nommé Horst Lietz ayant présenté la seule offre d'achat du navire défendeur et cette offre étant supérieure au prix évalué pour ledit navire, il a le droit de prendre possession dudit navire pour son propre usage.

2. Aux termes de la vente conclue avec ledit Horst Lietz, il est prévu qu'il doit prendre le navire dans l'état où il se trouve actuellement à Lefroy Marine, Lefroy (Ontario), la description dudit navire n'étant pas garantie, mais celui-ci étant libre de tout privilège et de toute charge, hypothèque et créance.

3. Le solde du prix d'achat du navire défendeur devra être consigné à la Cour au plus tard le 30 septembre 1982. Au moment de la consignation dudit paiement à la Cour, l'administrateur de district de la Cour devra remettre tous les documents nécessaires pour le transfert du titre dudit navire à Horst Lietz.

4. Un avis public aux créanciers ou autres personnes ayant des réclamations contre le navire défendeur ou des droits sur le produit de la vente de celui-ci devra être publié une fois seulement dans le *Globe and Mail*, et aucun paiement ne devra être effectué à même le produit de la vente du navire défendeur avant l'expiration d'un délai de 30 jours suivant la publication dudit avis.

5. L'administrateur de district de la Cour devra faire tous les autres actes et signer tous les documents nécessaires à l'exécution de la présente ordonnance.

Vers le 26 mai 1983, à la suite d'une enquête effectuée par les employés de la défenderesse au sujet de l'importation illégale de la passerelle haute, ladite passerelle a été saisie entre les mains du demandeur conformément aux dispositions des articles 18, 175, 176, 180, 192, 205 et 231 de la *Loi sur les douanes*, S.R.C. 1970, chap. C-40 et ses modifications [S.C. 1974-75-76, chap. 5, art. 5]. Vers le 2 juin 1983, le demandeur a fait parvenir à la défenderesse un dépôt de 13 718,54 \$, qui représentait la somme requise pour obtenir la mainlevée des effets saisis. Le demandeur a avisé la défenderesse qu'il versait l'argent sous toute réserve et sans reconnaître sa responsabilité.

On or about the 12th day of January 1984, a ministerial decision was rendered in this matter pursuant to section 163 of the *Customs Act* which provided that \$8,258.50 be retained out of the deposit and be forfeited and that the balance of the deposit in the amount of \$5,460.04 be returned. On or about the 18th day of January 1984, the plaintiff gave notice pursuant to section 164 of the *Customs Act* that he would not accept the ministerial decision and requested that the matter be referred to the Federal Court pursuant to section 165 of the *Customs Act*. On or about the 26th day of January 1984, the plaintiff was advised that this was not a case the Minister would refer to the Federal Court and was referred to section 150 of the *Customs Act*. The plaintiff commenced this action in the Federal Court seeking, *inter alia*, the return of his deposit.

The parties have proceeded pursuant to Rule 474 of the *Federal Court Rules* [C.R.C., c. 663] on a determination of a question of law and have characterized it as follows: where a person purchases a vessel pursuant to an order of the Federal Court of Canada granting title free and clear of all liens, charges, mortgages, encumbrances, and claims, are the rights of Her Majesty the Queen in Right of Canada arising prior to the issuance of said order pursuant to section 2 of the *Customs Act* extinguished or superceded by the said order?

The action, which was the subject of the order of the Associate Chief Justice, was brought by Lefroy Harbour Company Limited against the ship *Carole Ann III* and not against Dr. Stewart. The plaintiff in that action sought payment from Dr. Stewart before commencing its action against the ship.

The law is quite clear that Dr. Stewart had a duty to report when the ship arrived in Canada. He did not do so, as required by section 18 of the *Customs Act*. Section 180 spells out that failure to comply results in a forfeiture of the goods. Section 2 of the *Customs Act* clearly spells out that forfeiture shall accrue at the time and by commission of the offence, in respect of which the penalty of forfeiture is imposed. In other words, the forfeiture is automatic at the time of the offence and that is the case here, namely, Dr. Stewart's failure to

Le 12 janvier 1984 ou vers cette date, le Ministre a rendu conformément à l'article 163 de la *Loi sur les douanes* une décision qui portait qu'une somme de 8 258,50 \$ devait être retenue sur le montant déposé et saisie, et que le solde de 5 460,04 \$ devait être restitué. Vers le 18 janvier 1984, le demandeur a donné un avis conformément à l'article 164 de la *Loi sur les douanes* pour faire savoir qu'il n'acceptait pas la décision du Ministre et qu'il demandait que, suivant l'article 165 de la *Loi sur les douanes*, l'affaire soit déferée à la Cour fédérale. Aux environs du 26 janvier 1984, le demandeur a été informé qu'il ne s'agissait pas d'une affaire que le Ministre défererait à la Cour fédérale et on lui a indiqué de se reporter à l'article 150 de la *Loi sur les douanes*. Le demandeur a intenté la présente action devant la Cour fédérale notamment pour obtenir la restitution de son dépôt.

Les parties ont demandé conformément à la Règle 474 des *Règles de la Cour fédérale* [C.R.C., chap. 663] une décision sur une question de droit qu'elles ont définie comme suit: lorsqu'une personne achète un navire à la suite d'une ordonnance de la Cour fédérale lui conférant un titre libre de tout privilège et de toute charge, hypothèque et créance, les droits que possédait Sa Majesté la Reine du chef du Canada avant le prononcé de cette ordonnance suivant l'article 2 de la *Loi sur les douanes* sont-ils éteints ou remplacés par ladite ordonnance?

L'action, qui a fait l'objet de l'ordonnance du juge en chef adjoint, a été intentée par Lefroy Harbour Company Limited contre le navire *Carole Ann III* et non contre M. Stewart. Le demandeur dans cette action a cherché à être remboursé par M. Stewart avant d'intenter son action contre le navire.

Aux termes de la loi, M. Stewart avait certainement l'obligation de faire une déclaration lorsque le navire est arrivé au Canada. Il ne l'a pas fait comme l'exige l'article 18 de la *Loi sur les douanes*. L'article 180 indique clairement que l'omission de se conformer à cet article entraîne la confiscation des effets. L'article 2 de la *Loi sur les douanes* porte que la confiscation résulte du fait même de l'infraction à l'égard de laquelle la peine de confiscation est imposée, à compter du moment où l'infraction est commise. En d'autres termes, la

report resulted in a forfeiture; put another way, title vested in the Crown immediately. Cattanach J. in *Marun, Tvrtko Hardy v. The Queen*, [1965] 1 Ex.C.R. 280 states, at page 295:

The language of the section does not require that the goods be found in the custody of that particular person.

The forfeiture is not brought about by any act of the Customs officials or officers of the Department, but it is the legal unescapable consequence of the unlawful importation of the goods . . . .

and later [at pages 296-297]—and note the similarity with this case,

None of the parties knew of the claim for duty and all were innocent of the unlawful importation.

The purpose of section 203 [now 205] is clearly to protect a person who innocently comes into possession of unlawfully imported goods and without means of knowing they were unlawfully imported, from prosecution . . . but . . . not to vest title to unlawfully imported goods in such person. [The underlining is mine.]

This view was accepted and followed by Urie J. in *The Queen v. Sun Parlor Advertising Company, et al.*, [1973] F.C. 1055 (T.D.), at page 1065:

. . . the provisions of sections 180 and 205 are mandatory and forfeiture occurs automatically upon unlawful importation of goods by virtue of section 2(1) of the *Customs Act*, . . .

At the time of the order of Mr. Justice Walsh—namely August 3, 1982, title to the ship was clearly vested in the Crown, although this fact was not known by anyone, either at the time of the first order or the subsequent order of the Associate Chief Justice on August 31, 1982.

*Johnson v. The SS. Bella* (1922), XXI Ex.C.R. 305 is a clear authority for the proposition that “a judicial sale of a vessel under the decree of a Court, without jurisdiction to order such sale is an absolute nullity” [page 305].

Did the Court here have jurisdiction? Counsel for the plaintiff argues that the order of the Associate Chief Justice was an “order *in rem*” and therefore binding on the world, including the

confiscation est automatique à compter du moment de la perpétration de l'infraction et c'est le cas en l'espèce, c'est-à-dire que l'omission de M. Stewart de faire une déclaration a entraîné la confiscation; autrement dit, la Couronne a été immédiatement investie du titre. Voici ce qu'a dit le juge Cattanach dans l'arrêt *Marun, Tvrtko Hardy v. The Queen*, [1965] 1 R.C.É. 280, à la page 295:

**a** [TRADUCTION] L'article n'exige pas que les effets soient trouvés alors que cette personne en avait la garde.

La confiscation ne résulte pas d'un acte des officiers des douanes ou des fonctionnaires du Ministère; elle est la conséquence inévitable de l'importation illégale des effets . . .

**c** et plus loin [aux pages 296 et 297] (il faut remarquer la ressemblance avec l'espèce):

[TRADUCTION] Aucune des parties n'était au courant de la réclamation de droits et elles ne s'étaient livrées à aucune importation illégale.

**d** Le but de l'article 203 [aujourd'hui, l'article 205] est manifestement de protéger contre des poursuites en justice la personne qui, innocemment et sans pouvoir savoir qu'ils ont été illégalement importés, a en sa possession des effets illégalement importés . . . mais . . . non de conférer à cette personne un titre sur des effets importés illégalement. [C'est moi qui souligne.]

**e** Ce point de vue a été accepté et suivi par le juge Urie dans la décision *La Reine c. Sun Parlor Advertising Company, et autres*, [1973] C.F. 1055 (1<sup>re</sup> inst.), à la page 1065:

. . . les dispositions des articles 180 et 205 sont obligatoires et la confiscation d'effets importés illégalement s'impose automatiquement en vertu . . . de l'article 2(1) de la *Loi sur les douanes*:

**g** Au moment de l'ordonnance rendue par le juge Walsh le 3 août 1982, la Couronne était manifestement propriétaire du navire, même si tout le monde ignorait ce fait soit au moment du prononcé de la première ordonnance soit lors de l'ordonnance subséquente rendue par le juge en chef adjoint le 31 août 1982.

**h** L'arrêt *Johnson v. The SS. Bella* (1922), XXI R.C.É. 305 a clairement établi le principe voulant que [TRADUCTION] «la vente en justice d'un navire à la suite d'une décision d'une cour n'ayant pas compétence pour ordonner une telle vente est absolument nulle» [page 305].

**i** La Cour avait-elle compétence en l'espèce? L'avocat du demandeur allègue que l'ordonnance du juge en chef adjoint constituait une «ordonnance *in rem*» et, par conséquent, liait tout le

Crown. Citing a definition from 16 *Halsbury*, counsel submits that we have here "the judgment of an admiralty court establishing a lien". The plaintiff, citing *Minna Craig Steamship Company v. Chartered Mercantile Bank of India, London and China*, [1897] 1 Q.B. 460 (C.A.), at pages 464-465, a decision by Lord Esher M.R.:

But, when the ship is condemned by a Court having jurisdiction to condemn her *in rem*, by that condemnation the property in the ship is taken out of the former owners, and she becomes the ship of the claimants in the proceedings *in rem* to the extent of their claim. They of course have not the possession of the ship, and cannot sell the ship or transfer her when sold. She is in the hands of the Court, which orders her sale and gives title to the purchaser, and, when the sale has taken place, the purchase-money is paid into court. [The underlining is mine.]

And later, citing Lopes L.J. at pages 467-468,

We can therefore only deal with it as a judgment *in rem*, as a conclusive judgment binding upon all the world. . . . It is a declaration as to the status of the ship, binding upon everybody, and no English Court can impeach it. It is a judgment declaring an absolute and antecedent lien in the persons in whose favour the German Court has decided, and we cannot say that the defendants on account of anything that has happened are bound to give up to the liquidator of the company or to anybody else that which has been given to them as the fruits of that lien.

Here Lefroy Harbour sought to enforce a lien, and even though the Crown had had no actual notice, the vessel was sold. In my view the judgment of the Associate Chief Justice was a judgment *in rem* and binding on the world, including the Crown.

In *Sleeth v. Hurlbert* (1895), 25 S.C.R. 620, at page 630, a decision of the Supreme Court of Canada, Sedgewick J. states:

A judgment *in rem* is an adjudication pronounced upon the status of some particular subject-matter by a tribunal having competent authority for that purpose. Such an adjudication being a solemn declaration from the proper and accredited quarter that the status of the thing adjudicated upon is as declared, concludes all persons from saying that the status of the thing adjudicated upon was not such as declared by the adjudication.

The action was styled in the name of the ship and the plaintiff was clearly taking an action *in rem*. This was accepted by Mr. Justice Walsh and Associate Chief Justice Jerome. Had the plaintiff

monde, y compris la Couronne. Citant une définition tirée de 16 *Halsbury*, l'avocat soutient qu'il s'agit dans ce cas [TRADUCTION] «d'un jugement d'une cour d'amirauté créant un privilège». Le demandeur a cité la décision rendue par le maître des rôles, lord Esher, dans *Minna Craig Steamship Company v. Chartered Mercantile Bank of India, London and China*, [1897] 1 Q.B. 460 (C.A.), aux pages 464 et 465:

[TRADUCTION] Mais, lorsqu'une cour compétente rend un jugement *in rem* contre un navire, les anciens propriétaires perdent la propriété du navire qui devient alors le navire des demandeurs dans les procédures *in rem* dans la mesure où leur demande est concernée. Ces derniers n'ont évidemment pas la possession du navire et ne peuvent ni le vendre ni en transférer le droit de propriété une fois qu'il est vendu. Le navire est entre les mains de la cour qui ordonne sa vente et confère le titre à l'acheteur, et une fois que la vente a eu lieu, l'argent est consigné à la cour. [C'est moi qui souligne.]

Plus loin, il cite le lord juge Lopes aux pages 467 et 468:

[TRADUCTION] Nous ne pouvons donc que le considérer comme un jugement *in rem*, un jugement final opposable à tous. . . . C'est un jugement déclaratoire quant au statut du navire qui lie tout le monde et aucune cour anglaise ne peut l'attaquer. Il s'agit d'un jugement déclarant l'existence d'un privilège absolu et antérieur appartenant aux personnes en faveur de qui le tribunal allemand s'est prononcé, et nous ne pouvons pas dire que, compte tenu de tout ce qui s'est produit, les défendeurs sont obligés de remettre au liquidateur de la compagnie ou à toute autre personne ce qui leur a été donné en tant qu'avantages découlant de ce privilège.

En l'espèce, Lefroy Harbour a cherché à faire exécuter un privilège et, même si la Couronne n'a pas été avisée expressément, le navire a été vendu. À mon avis, le jugement du juge en chef adjoint était un jugement *in rem* et était opposable à tout le monde, y compris à la Couronne.

Dans une décision de la Cour suprême du Canada, *Sleeth v. Hurlbert* (1895), 25 R.C.S. 620, le juge Sedgewick a dit à la page 630:

[TRADUCTION] Un jugement *in rem* est une décision portant sur le statut d'un objet particulier et rendue par un tribunal ayant compétence à cette fin. Une telle décision constituant de la part de l'autorité appropriée une déclaration solennelle portant que le statut de l'objet sur lequel ladite décision a été rendue est tel qu'il a été déclaré, elle empêche qui que ce soit de prétendre que le statut de l'objet sur lequel il a été statué n'était pas tel que l'indiquait la décision.

Le nom du navire figurait dans l'intitulé de la cause et le demandeur a clairement intenté une action *in rem*. Le juge Walsh et le juge en chef adjoint Jerome ont accepté ces faits. Si le deman-

sued Dr. Stewart then it would have been a clear case of an action *in personam*.

The Crown has called the order secured by Lefroy Harbour Company Limited an order *in personam*, exercised *in rem*. I cannot concur, and really wonder if such a position is credible. I cannot see this action by Lefroy Harbour Company Limited as other than an action *in rem* to secure its claim, and the order, having been made, is binding. The Crown is not without resources or responsibility. It had two opportunities to secure duty, namely, when the ship came into Canada and had to report to Customs, and following the advertisement in the *Globe and Mail* which notice Mr. Justice Walsh felt was adequate for all third parties. The Crown still has recourse to the party responsible in the first instance, Dr. Stewart.

The decision then is that the order of the Federal Court of Canada granting title free and clear of all liens, charges, mortgages, encumbrances and claims supercedes the right of Her Majesty the Queen in Right of Canada arising prior to the issuance of the said order pursuant to section 2 of the *Customs Act*.

deur avait poursuivi M. Stewart, cela aurait alors constitué un cas évident d'action *in personam*.

La Couronne qualifie l'ordonnance obtenue par Lefroy Harbour Company Limited d'ordonnance *in personam* exécutée *in rem*. Je ne suis pas d'accord et je me demande vraiment si un tel point de vue est plausible. À mon avis, l'action intentée par Lefroy Harbour Company Limited n'est rien d'une autre qu'une action *in rem* lui permettant de faire valoir sa réclamation et, ayant été rendue, l'ordonnance est exécutoire. La Couronne n'est pas dénuée de ressources ou dégagée de toute responsabilité. Elle a eu deux occasions d'obtenir le versement des droits, c'est-à-dire lorsque le navire est arrivé au Canada et qu'une déclaration devait être faite aux douanes, et à la suite de l'annonce parue dans le *Globe and Mail* qui, de l'avis du juge Walsh, constituait un avis suffisant pour tous les tiers. La Couronne a encore un recours contre la partie responsable en premier lieu, M. Stewart.

Il est donc décidé que l'ordonnance de la Cour fédérale conférant un titre libre de tout privilège et de toute charge, hypothèque et créance, annule le droit que possédait Sa Majesté la Reine du chef du Canada avant le prononcé de ladite ordonnance suivant l'article 2 de la *Loi sur les douanes*.