

SUPREME COURT OF CANADA - APPEALS HEARD

OTTAWA, 20/3/01. THE SUPREME COURT OF CANADA ANNOUNCED TODAY THAT THE FOLLOWING APPEALS WERE HEARD ON MARCH 20, 2001.

SOURCE: SUPREME COURT OF CANADA (613) 995-4330

COUR SUPRÊME DU CANADA - APPELS ENTENDUS

OTTAWA, 20/3/01. LA COUR SUPRÊME DU CANADA A ANNONCÉ AUJOURD'HUI QUE LES APPELS SUIVANTS ONT ÉTÉ ENTENDUS LE 20 MARS 2001.

SOURCE: COUR SUPRÊME DU CANADA (613) 995-4330

1. **FRANS G.A. DEROY AND THIERRY VAN DOOSELAERE AS TRUSTEES IN BANKRUPTCY OF ABC CONTAINERLINE N.V., ET AL. v. HOLT CARGO SYSTEMS INC.** (FC) (Civil) (By Leave) (27290)

RESERVED / EN DÉLIBÉRÉ

2. **THIERRY VAN DOOSELAERE, ET AL. v. HOLT CARGO SYSTEMS INC., ET AL.** (Que.) (Civil) (By Leave) (27905)

RESERVED / EN DÉLIBÉRÉ

27290 FRANS G. A. DEROY AND THIERRY VAN DOOSELAERE ET AL v. HOLT CARGO SYSTEMS INC.

International Law - Maritime Law - Commercial Law - Bankruptcy - Conflict of Laws - Securities - Maritime lien - Whether in international bankruptcies, the universal approach should be adopted unless there are public policy reasons to the contrary, which means that the admiralty territorial approach must give way - Whether by virtue of their differing subject matter over which each court exercises jurisdiction, the admiralty court must defer to or, at least, be seen to be cooperative with, the directions of the bankruptcy court - Whether the response of Canadian courts must be uniform.

T. Van Dooselaere and F. Derooy were appointed by the Belgian Commercial Court as Trustees in Bankruptcy of Antwerp Bulk Carriers, N.V. and owner of the M/V "BRUSSEL". Holt Cargo Systems Incorporated provides stevedoring services to vessels at a number of ports in the United States. The Respondent provided these services for the ship "BRUSSEL" and, as of March 30, 1996, a number of invoices remained outstanding.

On March 30, 1996, the Respondent instigated the arrest of the ship "BRUSSEL" in the port of Halifax, under warrant of the Federal Court of Canada and filed a statement of claim in the Federal Court, seeking payment for services rendered and a declaration that the Respondent holds a maritime lien against the ship. The Court ordered a sale of the ship.

On April 5, 1996, Antwerp was declared bankrupt under the laws of Belgium by the Belgian Commercial Court and the Appellants were appointed trustees in bankruptcy. They brought an application before the Quebec Superior Court. The Superior Court declared the judgment of the Belgian Commercial Court to be executory and ordered that the Appellants be vested in the property of the ship, but the Federal Court, Trial Division granted default judgment to the Respondent and issued a declaration that the Respondent was entitled to a maritime lien against the ship.

On June 10, 1996, the Belgian Commercial Court issued an order requesting the aid of the Canadian Courts by ordering the immediate delivery of the ship to the Appellants and the suspension of any proceedings pending before the Canadian Courts involving the vessel. The following day, the Superior Court in Bankruptcy issued an *ex parte* order giving effect to the Belgian Court order and ordering the delivery of the vessel to the Appellants.

On June 28, 1996, the Superior Court ordered that the sale ordered by the Federal Court be allowed to proceed, but that the proceeds be delivered to the Appellants. On June 14, 1996, before the hearing in the Superior Court, the Appellants'

motion for a stay of proceedings in the Federal Court was dismissed.

On July 24, 1996, the sale proceeded and the proceeds were paid into the Federal Court. The Appellants brought a motion that the proceeds be paid to them as trustees in bankruptcy. On April 9, 1997, the Federal Court granted the Appellants' motion on terms, in particular, that the claims of secured creditors were to be paid out prior to payment of funds to the Appellants.

The Appellants appealed to the Federal Court of Appeal, which dismissed the appeal.

Origin of the case:	Federal Court of Appeal
File No.:	27290
Judgment of the Court of Appeal:	March 12, 1999
Counsel:	David G. Colford for the Appellants Thomas Hart for the Respondent

27290 FRANS G.A. DERROY ET THIERRY VAN DOOSELAERE ET AUTRES c. HOLT CARGO SYSTEMS INC.

Droit international - Droit maritime - Droit commercial - Faillite - Conflit de lois - Sûretés - Privilège maritime - Dans les faillites internationales, la démarche universelle devrait-elle être adoptée à moins qu'il n'existe des motifs d'ordre public exigeant le contraire, ce qui signifierait que la démarche territoriale en matière d'amirauté doive céder le pas? - Compte tenu des différentes matières sur lesquelles les tribunaux exercent leur compétence, le tribunal de l'amirauté doit-il faire preuve de retenue envers les directives du tribunal de la faillite ou, à tout le moins, paraître faire preuve de collaboration à son égard? - La réponse des tribunaux canadiens doit-elle être uniforme?

T. Van Dooselaere et F. Deroy ont été nommés syndics à la faillite de Antwerp Bulk Carriers, N.V. et propriétaire du M/V « BRUSSEL », par le tribunal commercial belge. Holt Cargo Systems Incorporated fournit des services de chargement et de déchargement de navires dans différents ports des États-Unis. L'intimée fournit ces services pour le navire « BRUSSEL » et, en date du 30 mars 1996, un certain nombre de factures étaient toujours impayées.

Le 30 mars 1996, l'intimée a fait saisir le navire « BRUSSEL » dans le port de Halifax en vertu d'un bref de saisie délivré par la Cour fédérale du Canada et a déposé une déclaration auprès de cette dernière pour l'obtention d'une condamnation au paiement pour les services rendus et d'une déclaration selon laquelle l'intimée détient un privilège maritime sur le navire. La cour a ordonné la vente du navire.

Le 5 avril 1996, Antwerp a été déclarée en faillite en vertu des lois belges par le tribunal commercial de ce pays et les appelants ont été nommés syndics à la faillite. Ils ont présenté une demande devant la Cour supérieure du Québec. La Cour supérieure a déclaré exécutoire le jugement du tribunal commercial belge et a ordonné le transfert de la propriété du navire aux appelants, mais la Section de première instance de la Cour fédérale a rendu jugement par défaut en faveur de l'intimée et a prononcé une déclaration selon laquelle cette dernière avait droit à un privilège maritime sur le navire.

Le 10 juin 1996, le tribunal commercial belge a délivré une ordonnance demandant aux tribunaux canadiens de l'aider en ordonnant la remise immédiate du navire aux appelants ainsi que la suspension de toute instance en cours devant les tribunaux canadiens relativement au navire. Le lendemain, la Chambre de la faillite de la Cour supérieure a délivré une ordonnance *ex parte* donnant effet à l'ordonnance du tribunal belge et ordonnant la remise du navire aux appelants.

Le 28 juin 1996, la Cour supérieure a rendu une ordonnance permettant que la vente ordonnée par la Cour fédérale ait lieu mais prévoyant que le produit de la vente soit versé aux appelants. Le 14 juin 1996, soit avant l'audience devant la Cour supérieure, la requête en suspension de l'instance présentée par les appelants devant la Cour fédérale a été rejetée.

Le 24 juillet 1996, la vente a eu lieu et le produit a été déposé à la Cour fédérale. Les appelants ont présenté une requête demandant que le produit leur soit versé à titre de syndics à la faillite. Le 9 avril 1997, la Cour fédérale a accordé la requête des appelants en l'assujettissant à des modalités prévoyant notamment que les créanciers garantis devaient être payés avant que des fonds ne soient versés aux appelants.

Les appelants ont interjeté appel auprès de la Cour d'appel fédérale, qui a rejeté l'appel.

Origine :	Cour d'appel fédérale
N° du greffe :	27290
Arrêt de la Cour d'appel :	Le 12 mars 1999
Avocats :	David G. Colford pour les appelants Thomas Hart pour l'intimée

27905 THIERRY VAN DOOSSELAERE ET AL v. HOLT CARGO SYSTEMS INC. ET AL

International Law - Commercial Law - Conflict of Laws - Bankruptcy - Whether the issues in this case arise primarily from a bankruptcy matter or a maritime matter - Whether Canada favours a “universal” or territorial” approach to international insolvencies and bankruptcies - Which Court in Canada had jurisdiction to receive and rule on the Request for Assistance from the Belgian Bankruptcy Court?

Antwerp Bulkcarriers N.V. (The “Bankrupt”) is a Belgian company. Its business was the international carriage of goods by sea. On March 30, 1996, the Respondent Holt Cargo Systems Inc. (“Holt”) arrested the ship “Brussel”, owned by the Bankrupt, in the port of Halifax, and filed a statement of claim against the ship and the Bankrupt before the Federal Court, Trial Division, claiming enforcement of a security interest in the “Brussel” pursuant to a maritime lien. On April 5, 1996, the Bankrupt was adjudged bankrupt under the laws of Belgium by the Belgium Commercial Court. The Appellants were appointed trustees in the bankruptcy.

On May 9, 1996, a judge of the Superior Court of Quebec recognized and declared executory the April 5th judgment of the Belgian Court declaring the bankruptcy and appointing the Appellants. Pursuant to this judgment, all property of the Bankrupt (including the ship “Brussel” located in the port of Halifax) was vested in the Appellants, subject to the rights of secured creditors.

On May 14, 1996, a default judgment in favour of the Respondent Holt was rendered by the Federal Court, Trial Division, whereby the Bankrupt was condemned to pay the sum of \$572,128.06, and Holt was declared to benefit from a maritime lien against the “Brussel”. On May 17, 1996, an order was issued by the Federal Court that the “Brussel” be sold and that the proceeds from the sale be paid into the Federal Court.

In a judgment rendered June 19, 1996, the Belgian Commercial Court sought the aid of the Canadian courts. On June 11, 1996, Justice Halperin of the Quebec Superior Court sitting in bankruptcy issued an Order giving effect to the Request for Assistance of the Belgian Bankruptcy Court. This Order (still not fully executory) was continued by Justice Halperin so that interested parties could make representations before Guthrie J.S.C. The Respondents asked that Halperin J.’s *ex parte* order be reviewed. Guthrie J.S.C. varied the Order, permitted the sale of the ship “Brussel”, and ordered that the net proceeds of such sale be paid to the Appellants, or that the ship be delivered into the possession of the Appellants if the sale was not completed.

The ship M/V “Brussel” was sold by order of the Federal Court of Canada on July 24, 1996, for the sum of US\$ 4,600,000. This sum is currently held with the clerk at the Federal Court of Canada. On September 19, 1996, the Appellants brought a motion in the Federal Court, Trial Division, that the proceeds be paid to them as trustees in bankruptcy. MacKay J. ruled that the claims of secured creditors were to be paid out prior to payment of funds to the Appellants. This judgment was confirmed by the Federal Court of Appeal. Leave to appeal from this judgment was granted by this Court on December 9, 1999 (No. 27290).

On appeal from the judgment of Guthrie J.S.C., the Quebec Court of Appeal allowed the appeal.

Origin of the case:	Quebec
File No.:	27905
Judgment of the Court of Appeal:	March 14, 2000
Counsel:	Mark E. Meland for the Appellant Pierre G. Côté for the Respondent

27905 THIERRY VAN DOOSSELAERE ET AUTRES c. HOLT CARGO SYSTEMS INC. ET AUTRES

Droit international - droit commercial - conflit de lois - faillite - les questions en litige dans la présente affaire sont-elles d'abord liées aux lois de la faillite ou aux lois maritimes? - le Canada est-il favorable à une approche « universelle » ou « territoriale » en ce qui concerne les cas internationaux d'insolvabilité et de faillite? - quel tribunal canadien a la compétence pour accueillir une demande d'aide du tribunal de la faillite de Belgique et prononcer un jugement à ce sujet?

Antwerp Bulkcarriers N.V. (le « failli ») est une société belge dont les activités touchaient le transport international de marchandises par mer. Le 30 mars 1996, le répondant Holt Cargo Systems Inc. (« Holt ») a arraisonné le navire « Brussel », propriété du failli, dans le port de Halifax et déposé une déclaration devant la Section de première instance de la Cour fédérale contre le navire et le failli. Holt réclamait l'exécution d'une sûreté visant le « Brussel » en vertu d'un privilège maritime. Le 5 avril 1996, le tribunal de commerce de Belgique a accordé la faillite au failli, selon les lois de ce pays. Les appelants ont été désignés pour agir comme syndics de faillite.

Le 9 mai 1996, un juge de la Cour supérieure du Québec a reconnu et déclaré exécutoire le jugement rendu par le tribunal belge le 5 avril de la même année, jugement par lequel la faillite a été déclarée et les appelants ont été désignés. Conformément à ce jugement, tous les biens du failli (y compris le navire « Brussel », qui se trouvait dans le port de Halifax) ont été cédés aux appelants, sous réserve des droits des créanciers garantis.

Le 14 mai 1996, la Section de première instance de la Cour fédérale a rendu en faveur du répondant Holt un jugement par défaut qui condamnait le failli à payer la somme de 572 128,06 \$ et déclarait que Holt jouissait d'un privilège maritime pouvant être invoqué à l'égard du « Brussel ». Le 17 mai 1996, la Cour fédérale rendait une ordonnance en vertu de laquelle le « Brussel » devait être vendu, et le produit de la vente, consigné à cette Cour.

Dans un jugement prononcé le 19 juin 1996, le tribunal de commerce de Belgique a demandé l'aide des tribunaux canadiens. Le 11 juin 1996, le juge Halperin de la Cour supérieure du Québec, siégeant dans le cadre de cette affaire de faillite, a rendu une ordonnance donnant effet à la demande d'aide du tribunal de la faillite de Belgique. Cette ordonnance (qui n'est toujours pas entièrement exécutoire) a été prorogée par le juge Halperin afin de permettre aux parties intéressées de présenter des observations devant le juge Guthrie de la Cour supérieure du Québec. Les répondants ont demandé que l'ordonnance *ex parte* du juge Halperin soit examinée. Le juge Guthrie a modifié l'ordonnance, permettant la vente du navire « Brussel », et ordonné que le produit de cette vente soit remis aux appelants ou que le navire soit remis en la possession des appelants si la vente n'était pas conclue.

Le navire MS « Brussel » a été vendu le 24 juillet 1996 pour la somme de 4 600 000 \$US, conformément à une ordonnance de la Cour fédérale du Canada. Cette somme est actuellement sous la garde du greffier de la Cour fédérale du Canada. Le 19 septembre 1996, les appelants ont présenté à la Section de première instance de la Cour fédérale une requête pour que le produit leur soit remis à titre de syndics de faillite dans cette affaire. Le juge MacKay a décidé que les réclamations des créanciers garantis devaient être payées avant le paiement de fonds aux appelants. La Cour d'appel fédérale a confirmé ce jugement. Le 9 décembre 1999, la Cour d'appel fédérale a accordé l'autorisation de pourvoi (n° 27290).

Dans le cadre de la demande de pourvoi relative à la décision du juge Guthrie de la Cour supérieure du Québec, la Cour d'appel du Québec a accueilli l'appel.

Origine de la cause :	Québec
N° de dossier :	27905
Jugement de la Division d'appel :	le 14 mars 2000
Avocat :	Mark E. Meland pour l'appelant Pierre G. Côté pour l'intimé
