

**Antwerp Bulkcarriers, N.V. *Bankrupt***

**Thierry Van Doosselaere and  
Frans G. A. De Roy, as Trustees in  
Bankruptcy of Antwerp Bulkcarriers,  
N.V. *Appellants***

v.

**Holt Cargo Systems Inc. and Container Appli-  
cations International Inc. *Respondents***

INDEXED AS: ANTWERP BULK CARRIERS, N.V. (RE)

Neutral citation: 2001 SCC 91.

File No.: 27905.

2001: March 20; 2001: December 20.

Present: McLachlin C.J. and L'Heureux-Dubé, Gonthier, Iacobucci, Major, Bastarache, Binnie, Arbour and LeBel JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR QUEBEC

*Bankruptcy and insolvency — Courts — Jurisdiction — Quebec Superior Court — U.S. creditor bringing maritime law action against Belgian ship in Federal Court — Belgian shipowner subsequently adjudged bankrupt in Belgium — Federal Court action proceeding to default judgment — Superior Court making orders purporting to dispose of ship and proceeds of sale — Whether Superior Court had jurisdiction to pronounce orders intended to neutralize effects of Federal Court judgments.*

In late March 1996, the respondent Holt commenced an *in rem* action for the enforcement of a maritime lien against a Belgian ship that had sailed into Canadian waters. The ship was arrested by order of the Federal Court. The ship's owner was subsequently adjudged bankrupt by the Belgian bankruptcy court. The appellant trustees obtained an order of the Quebec Superior Court, Civil Chamber that recognized and declared executory in Quebec the Belgian bankruptcy order "subject however, to the rights, if any, of any creditors with claims secured under the laws of Canada, as by law provided". Notwithstanding the intervention by the trustees, backed by the order of the Quebec Superior Court, the Federal Court granted default judgment and proceeded to exercise

**Antwerp Bulkcarriers, N.V. *Faillie***

**Thierry Van Doosselaere et  
Frans G. A. De Roy, en qualité de  
syndics de faillite de Antwerp Bulkcarriers,  
N.V. *Appellants***

c.

**Holt Cargo Systems Inc. et Container Appli-  
cations International Inc. *Intimées***

RÉPERTORIÉ : ANTWERP BULK CARRIERS, N.V. (RE)

Référence neutre : 2001 CSC 91.

N° du greffe : 27905.

2001 : 20 mars; 2001 : 20 décembre.

Présents : Le juge en chef McLachlin et les juges L'Heureux-Dubé, Gonthier, Iacobucci, Major, Bastarache, Binnie, Arbour et LeBel.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DU QUÉBEC

*Faillite et insolvabilité — Tribunaux — Compétence — Cour supérieure du Québec — Créancier américain intentant en Cour fédérale une action fondée sur le droit maritime contre un navire belge — Faillite du propriétaire belge survenue par la suite en Belgique — Action en Cour fédérale donnant lieu à un jugement par défaut — Cour supérieure délivrant des ordonnances censées statuer sur le sort du navire et le produit de la vente — La Cour supérieure du Québec avait-elle compétence pour délivrer des ordonnances visant à stériliser les effets des jugements rendus par la Cour fédérale?*

À la fin du mois de mars 1996, l'intimée Holt a intenté une action *in rem* visant l'exécution d'un privilège maritime sur un navire belge qui se trouvait en eaux canadiennes. Le navire a été saisi conformément à une ordonnance de la Cour fédérale. Le propriétaire du navire a, par la suite, été mis en faillite par le tribunal de faillite belge. Les syndics appelants ont obtenu auprès de la Chambre civile de la Cour supérieure du Québec une ordonnance reconnaissant et déclarant exécutoire au Québec l'ordonnance de faillite délivrée en Belgique, « sous réserve toutefois des droits des créanciers dont les réclamations sont garanties sous le régime des lois du Canada, conformément à la loi ». En dépit de l'intervention des syndics munis de l'ordonnance de la

its maritime jurisdiction to have the ship appraised and sold. The respondent Holt, a maritime lienholder, was a secured creditor. The appellant trustees then obtained an order from the Quebec Superior Court sitting in bankruptcy directing the proceeds of the sale of the ship to be paid to the trustees "for distribution amongst the creditors of the Bankrupt in observance of all their rights and in conformity with Belgian law". This order was in conflict with the rules and procedures and, eventually, the order of the Federal Court. The order also requested the aid of the Supreme Court of Nova Scotia with jurisdiction in bankruptcy, and ordered that the judgment be served on the Marshal of the Federal Court of Canada in Halifax. The Quebec Court of Appeal allowed Holt's appeal, finding that in the circumstances it was not open to the Canadian bankruptcy court to make the orders it did.

*Held:* The appeal should be dismissed.

The Canadian bankruptcy court had no authority to enjoin the Federal Court at Halifax from carrying into execution its order for appraisal and sale of the ship, nor was it appropriate for the court to request the intervention of the Nova Scotia Supreme Court to obtain compliance with such an order. A Canadian bankruptcy court had no authority in the circumstances of this case to take over disposal of a ship already captured by the process of the Federal Court of Canada.

The assertion of jurisdiction by the bankruptcy court did not oust the maritime law jurisdiction of the Federal Court, once properly engaged by the commencement of the *in rem* action and the arrest of the ship. The considerations underlying rules of comity apply with even greater force between the units of a federal state than they do internationally. Once it determined that the Federal Court had maritime law jurisdiction to deal with the ship, the Canadian bankruptcy court ought to have recognized that the trustees' proper remedy was a stay application to that court. It ought not to have issued what amounted to an anti-suit injunction against the litigants in the Federal Court. Had the bankruptcy occurred in Canada, the Superior Court would have had no authority to command the Federal Court to stay the proper discharge of its maritime law jurisdiction. It did not acquire by its endorsement of international comity a jurisdiction it did not otherwise have.

Cour supérieure du Québec, la Cour fédérale a rendu un jugement par défaut et a exercé sa compétence en matière de droit maritime pour faire évaluer et vendre le navire. L'intimée Holt, qui détenait un privilège maritime, était un créancier garanti. Les syndics appelants ont alors obtenu auprès de la Cour supérieure du Québec siégeant en matière de faillite une ordonnance enjoignant de verser aux syndics le produit de la vente du navire « en vue de sa répartition entre les créanciers de la faillie dans le respect de tous leurs droits et en conformité avec le droit belge ». Cette ordonnance était incompatible avec les règles, les procédures et, en fin de compte, l'ordonnance de la Cour fédérale. L'ordonnance sollicitait également le concours de la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse ayant compétence en matière de faillite, et ordonnait que le jugement soit signifié au prévôt de la Cour fédérale du Canada à Halifax. La Cour d'appel du Québec a accueilli l'appel de Holt, concluant que, dans les circonstances, le tribunal de faillite canadien ne pouvait pas délivrer les ordonnances qu'il a délivrées.

*Arrêt :* Le pourvoi est rejeté.

Le tribunal de faillite canadien n'avait pas compétence pour interdire à la Cour fédérale à Halifax de mettre à exécution son ordonnance d'évaluation et de vente du navire et il ne convenait pas non plus que le tribunal de faillite canadien sollicite l'intervention de la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse pour faire respecter cette ordonnance. Un tribunal de faillite canadien n'avait pas le pouvoir, dans les circonstances de la présente affaire, d'aliéner un navire déjà assujéti à la procédure de la Cour fédérale du Canada.

La déclaration de compétence par le tribunal de faillite n'a pas supplanté la compétence de la Cour fédérale en droit maritime, une fois que son exercice a été régulièrement déclenché par l'introduction de l'action *in rem* et la saisie du navire. Les considérations qui sous-tendent les règles de courtoisie s'appliquent avec beaucoup plus de force entre les éléments d'un État fédéral qu'elles le font sur le plan international. Après avoir décidé que la Cour fédérale pouvait s'occuper du navire en vertu de sa compétence en matière de droit maritime, le tribunal de faillite canadien aurait dû reconnaître que le recours approprié des syndics consistait à solliciter une suspension devant la Cour fédérale. Il n'aurait pas dû délivrer ce qui constituait une injonction anti-poursuites contre les parties devant la Cour fédérale. Si la faillite était survenue au Canada, la Cour supérieure n'aurait pas eu le pouvoir d'ordonner à la Cour fédérale de suspendre l'exercice légitime de sa compétence en matière de droit maritime. En avalisant la courtoisie internationale, elle n'a pas acquis une compétence qu'elle n'avait pas par ailleurs.

**Cases Cited**

**Applied:** *Holt Cargo Systems Inc. v. ABC Containerline N.V. (Trustees of)*, [2001] 3 S.C.R. 907, 2001 SCC 90; *Morguard Investments Ltd. v. De Savoye*, [1990] 3 S.C.R. 1077; *Bank of Montreal v. Metropolitan Investigation & Security (Canada) Ltd.*, [1975] 2 S.C.R. 546; **referred to:** *In re The Moratorium Act (Sask.)*, [1956] S.C.R. 31; *The Strandhill v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] S.C.R. 680; *Todd Shipyards Corp. v. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] S.C.R. 1248; *Amchem Products Inc. v. British Columbia (Workers' Compensation Board)*, [1993] 1 S.C.R. 897.

**Statutes and Regulations Cited**

*Bankruptcy and Insolvency Act*, R.S.C. 1985, c. B-3, ss. 2 “bankruptcy”, “secured creditor”, 69.3(1) [ad. 1992, c. 27, s. 36], (2)(a) [*idem*], 136(1), 183(1)(b), Part XIII [ad. 1997, c. 12, s. 118].  
*Federal Court Act*, R.S.C. 1985, c. F-7, s. 22.

**Authors Cited**

Leonard, E. Bruce. “Recognition and Access in International Insolvency Proceedings: The Canadian Perspective”. Paper delivered at the INSOL International Regional Conference of the Americas, Toronto, March 1995.

APPEAL from a judgment of the Quebec Court of Appeal (2000), 187 D.L.R. (4th) 106, [2000] Q.J. No. 685 (QL), allowing in part an appeal from a decision of the Quebec Superior Court (1996), 43 C.B.R. (3d) 284, 48 C.B.R. (3d) 109, [1996] Q.J. No. 4500 (QL). Appeal dismissed.

*Mark E. Meland*, for the appellants.

*Richard L. Desgagnés* and *Véronique Marquis*, for the respondents.

The judgment of the Court was delivered by

BINNIE J. — In this appeal, we are confronted, rather unusually, with an issue of domestic comity. Two courts exercising authority granted by Parliament over their respective subject matters came into collision over the sale of a ship.

On June 28, 1996, the Quebec Superior Court sitting in Bankruptcy (the “Canadian bankruptcy

**Jurisprudence**

**Arrêts appliqués :** *Holt Cargo Systems Inc. c. ABC Containerline N.V. (Syndics de)*, [2001] 3 R.C.S. 907, 2001 CSC 90; *Morguard Investments Ltd. c. De Savoye*, [1990] 3 R.C.S. 1077; *Banque de Montréal c. Metropolitan Investigation & Security (Canada) Ltd.*, [1975] 2 R.C.S. 546; **arrêts mentionnés :** *In re The Moratorium Act (Sask.)*, [1956] R.C.S. 31; *The Strandhill c. Walter W. Hodder Co.*, [1926] R.C.S. 680; *Todd Shipyards Corp. c. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] R.C.S. 1248; *Amchem Products Inc. c. Colombie-Britannique (Workers' Compensation Board)*, [1993] 1 R.C.S. 897.

**Lois et règlements cités**

*Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. 1985, ch. F-7, art. 22.  
*Loi sur la faillite et l'insolvabilité*, L.R.C. 1985, ch. B-3, art. 2 « créancier garanti », « faillite », 69.3(1) [aj. 1992, ch. 27, art. 36], (2)a [*idem*], 136(1), 183(1)b, partie XIII [aj. 1997, ch. 12, art. 118].

**Doctrine citée**

Leonard, E. Bruce. « Recognition and Access in International Insolvency Proceedings : The Canadian Perspective ». Paper delivered at the INSOL International Regional Conference of the Americas, Toronto, March 1995.

POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel du Québec (2000), 187 D.L.R. (4th) 106, [2000] J.Q. n° 685 (QL), qui a accueilli en partie un appel contre une décision de la Cour supérieure du Québec (1996), 43 C.B.R. (3d) 284, 48 C.B.R. (3d) 109, [1996] A.Q. n° 4500 (QL). Pourvoi rejeté.

*Mark E. Meland*, pour les appelants.

*Richard L. Desgagnés* et *Véronique Marquis*, pour les intimées.

Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE BINNIE — Dans le présent pourvoi, nous sommes aux prises, de façon plutôt inhabituelle, avec une question de courtoisie nationale. Deux tribunaux exerçant la compétence que leur a conférée le Parlement dans leurs domaines respectifs sont entrés en conflit à propos de la vente d'un navire.

Le 28 juin 1996, la Cour supérieure du Québec siégeant en matière de faillite (le « tribunal de

court”) purported to enjoin an *in rem* action in admiralty that had earlier proceeded to default judgment in the Federal Court of Canada against the M/V “Brussel” (the “Ship”).

3 This is the appeal of the Canadian bankruptcy court order as varied by the Quebec Court of Appeal. In the companion appeal, *Holt Cargo Systems Inc. v. ABC Containerline N.V. (Trustees of)*, [2001] 3 S.C.R. 907, 2001 SCC 90, released concurrently, we address the Federal Court of Appeal’s refusal to enter a stay of the *in rem* action despite the supervening bankruptcy of the shipowner.

4 The order of the Canadian bankruptcy court dated June 28, 1996 was varied by the Quebec Court of Appeal because it was construed as a collateral attack [TRANSLATION] “intended to neutralize the effects of judgments rendered by the Federal Court” ((2000), 187 D.L.R. (4th) 106, para. 40). I agree with the Quebec Court of Appeal that in this instance the Canadian bankruptcy court overreached its authority. The appellant trustees in bankruptcy (the “Trustees”) had applied to the Federal Court, Trial Division for a stay of proceedings. The application was dismissed in a series of rulings by MacKay J. of that court. The Trustees appealed the dismissal to the Federal Court of Appeal. That was their proper remedy. The Canadian bankruptcy court had no authority to enjoin the Marshal of the Federal Court at Halifax (who was specifically ordered to be served with its order) from carrying into execution the Federal Court’s order dated May 17, 1996, for appraisal and sale of the Ship. Nor was it appropriate for the Canadian bankruptcy court to request the intervention of the Nova Scotia Supreme Court to obtain compliance with its order in the event Federal Court officials chose to respect the orders of their own court rather than defer to the order of the bankruptcy court.

5 In my view, the decision of the Quebec Court of Appeal was correct and the appeal should be dismissed.

faillite canadien ») a voulu interdire une action *in rem* en matière d’amirauté qui, en Cour fédérale du Canada, avait déjà donné lieu à un jugement par défaut défavorable au N/M « Brussel » (le « navire »).

Le présent pourvoi concerne l’ordonnance du tribunal de faillite canadien telle que modifiée par la Cour d’appel du Québec. Dans l’arrêt connexe *Holt Cargo Systems Inc. c. ABC Containerline N.V. (Syndics de)*, [2001] 3 R.C.S. 907, 2001 CSC 90, rendu en même temps que le présent arrêt, nous abordons la question du refus de la Cour d’appel fédérale d’ordonner la suspension de l’action *in rem* malgré la faillite subséquente du propriétaire du navire.

La Cour d’appel du Québec a modifié l’ordonnance du tribunal de faillite canadien, datée du 28 juin 1996, parce qu’elle la considérait comme une attaque collatérale « vis[ant] à stériliser les effets des jugements rendus par la Cour fédérale » ([2000] J.Q. n° 685 (QL), par. 40). Je conviens avec la Cour d’appel du Québec que le tribunal de faillite canadien a excédé sa compétence en l’espèce. Les syndics de faillite appelants (les « syndics ») avaient demandé à la Section de première instance de la Cour fédérale de suspendre les procédures. La demande a été rejetée dans une série de décisions rendues par le juge MacKay de cette cour. Les syndics ont interjeté appel contre ce refus auprès de la Cour d’appel fédérale. Ce recours était approprié. Le tribunal de faillite canadien n’avait pas compétence pour interdire au prévôt de la Cour fédérale à Halifax (à qui l’ordonnance a été expressément signifiée) de mettre à exécution l’ordonnance d’évaluation et de vente du navire délivrée par la Cour fédérale, le 17 mai 1996. Il ne convenait pas non plus que le tribunal de faillite canadien sollicite l’intervention de la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse pour faire respecter son ordonnance dans le cas où les officiers de la Cour fédérale choisiraient de ne pas s’en remettre à l’ordonnance du tribunal de faillite canadien et de respecter plutôt les ordonnances de leur propre tribunal.

À mon avis, la décision de la Cour d’appel du Québec était juste et le pourvoi doit être rejeté.

## I. Facts

The respondent Holt Cargo Systems Inc. (“Holt”) rendered stevedoring services to the Ship at Gloucester City, New Jersey, U.S.A., between July 1994 and March 1996. Holt thereby acquired a maritime lien against the Ship itself under the law of the United States which, under our law, is enforceable in Canada with the same priority as is given to maritime liens created here. Invoices sent to the shipowner for stevedoring services remained unpaid.

In time, the Ship sailed into Canadian waters. On March 30, 1996, it arrived at the entrance to Halifax harbour. Holt commenced an *in rem* action for the collection of the secured debt and procured the Ship’s arrest by order of the Federal Court of Canada.

Less than a week later, the Ship’s owner, Antwerp Bulkcarriers, N.V., was adjudged bankrupt by order dated April 5, 1996, of the Eleventh Chamber of the Commercial Court for the Judicial District of Antwerp (the “Belgian bankruptcy court”). The appellants, Van Doosselaere and De Roy, were named trustees and given the mandate to realize on the assets of the bankrupt worldwide for distribution to the creditors according to the law of Belgium.

It is important to note that at no time did the shipowner declare bankruptcy in Canada. There were no Canadian bankruptcy proceedings separate and apart from recognition of the Belgian bankruptcy.

The complicated procedural history of this dispute in the Canadian courts is set out in detail in an Appendix to this judgment.

## II. Judicial History

### A. *Quebec Superior Court*, Baker J., May 9, 1996

Within a month of the shipowner’s bankruptcy, the appellant Trustees had applied for recognition

## I. Les faits

L’intimée Holt Cargo Systems Inc. (« Holt ») a fourni au navire des services d’acconage à Gloucester City (New Jersey), aux États-Unis, entre juillet 1994 et mars 1996. Holt a ainsi acquis, sous le régime du droit américain, un privilège maritime qui, selon le droit canadien, est exécutable au Canada et a la même priorité de rang que les privilèges maritimes prenant naissance au pays. Les factures envoyées au propriétaire du navire pour les services d’acconage sont restées impayées.

Par la suite, le navire a navigué en eaux canadiennes. Le 30 mars 1996, il est arrivé à l’entrée du port de Halifax. Holt a intenté une action *in rem* visant le recouvrement de sa créance garantie et a fait saisir le navire conformément à une ordonnance de la Cour fédérale du Canada.

Moins d’une semaine plus tard, le propriétaire du navire, Antwerp Bulkcarriers, N.V., a été mis en faillite conformément à une ordonnance délivrée le 5 avril 1996 par la Onzième Chambre du Tribunal de commerce du district judiciaire d’Anvers (le « tribunal de faillite belge »). Les appelants Van Doosselaere et De Roy ont été désignés syndics et ont reçu le mandat de réaliser les éléments d’actif de la faillie où qu’ils se trouvent dans le monde, aux fins de répartition entre les créanciers en conformité avec le droit belge.

Il importe de souligner que le propriétaire du navire n’a jamais fait faillite au Canada. Aucune procédure de faillite n’a été engagée au Canada autre que celle visant la reconnaissance de la faillite survenue en Belgique.

L’historique procédural complexe du présent litige devant les tribunaux canadiens est exposé en détail à l’annexe du présent jugement.

## II. Historique des procédures judiciaires

### A. *Cour supérieure du Québec*, le juge Baker, le 9 mai 1996

Au cours du mois qui a suivi la faillite du propriétaire du navire, les syndics appelants ont demandé à

6

7

8

9

10

11



of the Belgian judgment by the Quebec Superior Court, Civil Chamber (i.e., not at that stage specified to be sitting in bankruptcy). By order dated May 9, 1996, Baker J. recognized and declared executory “in Quebec” the Belgian bankruptcy order of April 5, 1996, vesting in the appellant Trustees the property of the bankrupt “subject however, to the rights, if any, of any creditors with claims secured under the laws of Canada, as by law provided” (hereinafter referred to as the “secured creditors provision”).

12

In concurrent proceedings in the United States and before the Federal Court of Canada, the appellant Trustees attempted to prevent Holt and other creditors from realizing on their security. They applied to the United States Bankruptcy Court for the Southern District of New York, seeking an order enjoining U.S. creditors (including Holt) from collection proceedings in the United States or elsewhere. A temporary order was granted on May 16, 1996, with respect to proceedings in the United States, but the U.S. court declined to order U.S. creditors to halt proceedings elsewhere.

13

On May 14, 1996, armed with the order of Baker J., the Trustees presented themselves before MacKay J. of the Federal Court, Trial Division and obtained intervener status in the *in rem* proceeding against the Ship. They did not at that time apply for a stay of proceedings. They sought a four-week adjournment to allow them to assess all claims and the assets of the bankrupt. The Federal Court expressed concern that the Ship had already been under arrest for six weeks, incurring significant dockage and other continuing charges. The appellants did not suggest that they knew of any possible defence to the action. Further delay would be expensive. The request for an adjournment was denied.

la Chambre civile de la Cour supérieure du Québec (c'est-à-dire non désignée, à ce stade, comme siégeant en matière de faillite) de reconnaître le jugement rendu en Belgique. Dans une ordonnance datée du 9 mai 1996, le juge Baker a reconnu et déclaré exécutoire [TRADUCTION] « au Québec » l'ordonnance de faillite délivrée en Belgique le 5 avril 1996, qui investissait les syndics appelants de la propriété des biens de la faillie, [TRADUCTION] « sous réserve toutefois des droits des créanciers dont les réclamations sont garanties sous le régime des lois du Canada, conformément à la loi » (ci-après la « disposition concernant les créanciers garantis »).

Dans des procédures concomitantes engagées aux États-Unis et devant la Cour fédérale du Canada, les syndics appelants ont tenté d'empêcher Holt et d'autres créanciers de réaliser leur garantie. Ils ont sollicité auprès de la United States Bankruptcy Court, Southern District of New York, une ordonnance interdisant aux créanciers américains (y compris Holt) d'engager des procédures de recouvrement aux États-Unis ou ailleurs. Le 16 mai 1996, une ordonnance provisoire a été délivrée à l'égard des procédures engagées aux États-Unis, mais le tribunal américain a refusé d'ordonner aux créanciers américains de mettre fin aux procédures engagées ailleurs.

Le 14 mai 1996, forts de l'ordonnance du juge Baker, les syndics se sont présentés devant le juge MacKay de la Section de première instance de la Cour fédérale et se sont vu reconnaître la qualité d'intervenants dans les procédures *in rem* contre le navire. À ce moment-là, ils ont demandé non pas une suspension des procédures, mais un ajournement de quatre semaines afin de pouvoir évaluer toutes les réclamations et l'actif de la faillie. La Cour fédérale s'est inquiétée du fait que le navire était saisi depuis déjà six semaines et que d'importants droits de bassin et d'autres frais continuaient de s'accumuler. Les appelants n'ont pas indiqué qu'ils connaissaient un moyen de défense opposable à l'action, et des délais supplémentaires auraient été coûteux. La demande d'ajournement a donc été refusée.

On May 14, 1996, the Federal Court proceeded to grant default judgment to Holt in its undefended action against the Ship.

Incidental procedural orders were given on May 17, 1996 for the “appraisal” and sale of the Ship.

It was not until June 14, 1996 that the appellant Trustees went before the Federal Court for a stay of further proceedings “pending final disposition of the matter by the Superior Court, District of Montreal, Sitting in Bankruptcy and Insolvency Matters”. The appellant Trustees also applied for reconsideration of the default judgment and of the incidental orders for the appraisal and sale of the Ship.

The background to the June 14th stay motion requires explanation. The Trustees had returned to the Belgian bankruptcy court on June 10, 1996, and obtained an order purporting to command the delivery of the Ship to the Trustees for sale and distribution of the proceeds, and praying in aid the help of “all Canadian courts” to give effect to this order. It is not apparent from the record before us whether the Trustees disclosed to the Belgian bankruptcy court the default judgment of May 14, 1996, and the orders for the “appraisal” and sale of the Ship then being implemented in Canada.

B. *Quebec Superior Court*, Halperin J., June 11, 1996

On June 11, 1996, the appellant Trustees laid before Halperin J. of the Canadian bankruptcy court at Montreal the order issued the day previously, June 10, by the Belgian bankruptcy court. Although the Trustees had been participating with the other interested parties for more than a month in the Federal Court proceedings, no notice was given to any of them. The order of Halperin J., obtained *ex parte*, more or less adopted the order of the Belgian bankruptcy court. It ordered the suspension of all “measures of attachment” against the M/V “Brussel” and enjoined further proceedings. It also ordered deliv-

14 Le 14 mai 1996, la Cour fédérale a rendu un jugement par défaut en faveur de Holt dans l’action incontestée qu’elle avait intentée contre le navire.

15 Des ordonnances procédurales accessoires enjoignant de procéder à l’« évaluation » et à la vente du navire ont été délivrées le 17 mai 1996.

16 Ce n’est que le 14 juin 1996 que les syndic appellants ont demandé à la Cour fédérale de suspendre les procédures [TRADUCTION] « en attendant le règlement définitif de l’affaire par la Cour supérieure siégeant en matière de faillite et d’insolvabilité du district de Montréal ». Les syndic appellants ont également demandé le réexamen du jugement par défaut et des ordonnances accessoires d’évaluation et de vente du navire.

17 Le contexte dans lequel la requête en suspension a été déposée le 14 juin commande des explications. Le 10 juin 1996, les syndic étaient retournés devant le tribunal de faillite belge où ils ont obtenu une ordonnance censée enjoindre de leur remettre le navire pour qu’ils puissent le vendre et répartir le produit de la vente, et sollicitant le concours de [TRADUCTION] « tout tribunal canadien » pour mettre à exécution cette ordonnance. Le dossier dont nous sommes saisis n’indique pas si les syndic ont communiqué au tribunal de faillite belge le jugement par défaut du 14 mai 1996 et les ordonnances d’« évaluation » et de vente du navire alors mises à exécution au Canada.

B. *Cour supérieure du Québec*, le juge Halperin, le 11 juin 1996

18 Le 11 juin 1996, les syndic appellants ont déposé devant le juge Halperin du tribunal de faillite canadien, à Montréal, l’ordonnance délivrée par le tribunal de faillite belge la veille, c’est-à-dire le 10 juin. Même si les syndic participaient depuis plus d’un mois, avec d’autres parties intéressées, aux procédures devant la Cour fédérale, aucun avis ne leur a été donné. L’ordonnance *ex parte* qui a été délivrée par le juge Halperin reprenait plus ou moins l’ordonnance du tribunal de faillite belge. Elle enjoignait de suspendre [TRADUCTION] « toutes les mesures de saisie-arrêt »

ery of the Ship to the appellant Trustees. Halperin J. suspended the effect of this aspect of his order until the affected parties could be notified and be given the opportunity to make submissions. The Canadian bankruptcy court order thus countermanded the Federal Court order for appraisal and sale dated May 17, 1996, a fact which inexplicably was not brought to the attention of the *ex parte* motions judge by the Trustees. Another important feature of the order of Halperin J. is that it did not include the “secured creditors provision” included in the earlier order of Baker J. The Belgian Trustees were thereby accorded higher rights than if the shipowner had declared bankruptcy in Canada.

dirigées contre le N/M « Brussel » et interdisait toutes procédures supplémentaires. Elle enjoignait également de remettre le navire aux syndics appelants. Le juge Halperin a suspendu l’effet de cet aspect de l’ordonnance jusqu’à ce que les parties touchées puissent être avisées et aient l’occasion de présenter des observations. L’ordonnance du tribunal de faillite canadien annulait ainsi l’ordonnance d’évaluation et de vente délivrée par la Cour fédérale le 17 mai 1996, fait que les syndics ont inexplicablement omis de signaler au juge saisi des requêtes *ex parte*. Une autre caractéristique importante de l’ordonnance du juge Halperin est qu’elle ne contenait pas la « disposition concernant les créanciers garantis » figurant dans l’ordonnance antérieure du juge Baker. Les syndics belges se voyaient ainsi accorder plus de droits que si le propriétaire du navire avait fait faillite au Canada.

19 June 11, 1996 was also an important date in the Federal Court action. The Belgian state bank, Société Nationale de Crédit à l’Industrie S.A. (“SNCI”), intervened to protect its claim to a security interest in the Ship under its first and second mortgages of about \$68 million. Whatever faint hope the appellant Trustees may have had that the sale of the Ship would produce some money over and above the secured creditors more or less ceased at that time.

Le 11 juin 1996 a également été une date clé dans l’action devant la Cour fédérale. La banque d’État belge, la Société Nationale de Crédit à l’Industrie S.A. (« SNCI »), est intervenue pour protéger ses hypothèques de premier et de second rang sur le navire, totalisant environ 68 000 000 \$. L’espoir, si faible fût-il, qu’ont pu avoir les syndics appelants que la vente du navire rapporte de l’argent une fois les créanciers garantis payés, s’est plus ou moins évanoui à ce moment-là.

20 The Federal Court, Trial Division was advised of the *ex parte* order of Halperin J. but nevertheless dismissed the Trustees’ motion for a stay of proceedings on June 14, 1996. In the view of MacKay J., the Federal Court was seized with a maritime law matter, not a bankruptcy matter.

La Section de première instance de la Cour fédérale a été avisée de l’ordonnance *ex parte* du juge Halperin, mais elle a néanmoins rejeté la requête en suspension des procédures déposée par les syndics le 14 juin 1996. Selon le juge MacKay, la Cour fédérale était saisie d’une question de droit maritime et non d’une question de faillite.

21 Despite the dismissal of their stay application, the appellant Trustees returned to the Canadian bankruptcy court for further assistance.

Malgré le rejet de leur demande de suspension, les syndics appelants sont retournés devant le tribunal de faillite canadien pour demander à nouveau son concours.

C. *Quebec Superior Court* (1996), 43 C.B.R. (3d) 284

C. *Cour supérieure du Québec* (1996), 43 C.B.R. (3d) 284

22 On June 28, 1996, Guthrie J. of the Canadian bankruptcy court confirmed, with important varia-

Le 28 juin 1996, le juge Guthrie du tribunal de faillite canadien a confirmé, sous réserve de



tions, the terms of the order of Halperin J. He did, however, criticize the appellant Trustees for their failure to disclose numerous important and relevant matters to the *ex parte* motions judge, including the facts that (1) the Ship was arrested prior to the date of the bankruptcy in Belgium; (2) Holt had been claiming a maritime lien from the outset and the validity of that claim had been recognized in the order of the Federal Court pronounced May 14, 1996; (3) the Federal Court proceedings had been ongoing since March 30, 1996 and counsel for the Trustees had been actively involved in these proceedings since May 3, 1996; and (4) the Federal Court had ordered the sale of the Ship on May 17, 1996 and counsel for the Trustees had participated in the drafting of that order.

With respect to the invocation of international comity, Guthrie J. noted that “multinational and cross-border insolvencies have risen to an unprecedented level of activity and significance” (para. 23). Of “increasing weight in the global commercial arena” is the goal of predictability and this “requires that each interested jurisdiction demonstrate respect for the legitimate interests of the other jurisdictions” (para. 28). In Canada, he noted, recent decisions suggest that Canadian courts are taking a more open view toward the recognition of foreign proceedings. Although *Morguard Investments Ltd. v. De Savoye*, [1990] 3 S.C.R. 1077, was an interprovincial case, it “has clear implications for international recognition and enforcement issues in Canada” (para. 30).

Guthrie J. said he was faced with “a ‘collision’ between the jurisdiction of the Commercial Court of Antwerp, Belgium, legitimately applying Belgian bankruptcy law to the bankruptcy of a Belgian corporate citizen, and the jurisdiction of the Federal Court, legitimately applying Canadian maritime law to a ship owned by the Bankrupt and located in Canada”, both of which “have been properly exercising their respective jurisdictions” (para. 35). One of the courts, he said, needs to decline jurisdiction. In his view, “the expeditious and eco-

modifications majeures, les conditions de l’ordonnance du juge Halperin. Il a cependant reproché aux syndics appelants de ne pas avoir communiqué au juge saisi des requêtes *ex parte* plusieurs renseignements importants et pertinents, notamment les faits suivants : (1) le navire a été saisi avant la date de la faillite survenue en Belgique; (2) Holt a invoqué un privilège maritime dès le départ et l’ordonnance de la Cour fédérale délivrée le 14 mai 1996 a confirmé la validité de ce privilège; (3) les procédures devant la Cour fédérale étaient en cours depuis le 30 mars 1996 et l’avocat des syndics y participait activement depuis le 3 mai 1996; (4) la Cour fédérale avait ordonné la vente du navire le 17 mai 1996 et l’avocat des syndics avait participé à la rédaction de cette ordonnance.

En ce qui concerne l’argument de la courtoisie internationale, le juge Guthrie a fait remarquer que [TRADUCTION] « les affaires d’insolvabilité internationale et transfrontalière ont atteint des sommets inégalés jusqu’ici tant sur le plan du nombre que sur le plan de l’importance » (par. 23). L’objectif de prévisibilité est [TRADUCTION] « de plus en plus important dans le domaine du commerce mondial », ce qui « exige que chaque ressort intéressé respecte les intérêts légitimes des autres ressorts » (par. 28). Au Canada, a-t-il souligné, des décisions récentes indiquent que les tribunaux canadiens sont plus disposés à reconnaître les procédures engagées à l’étranger. Bien que l’affaire *Morguard Investments Ltd. c. De Savoye*, [1990] 3 R.C.S. 1077, soit une affaire interprovinciale, elle [TRADUCTION] « a une incidence manifeste sur les questions de reconnaissance et d’exécution de jugements étrangers au Canada » (par. 30).

Le juge Guthrie s’est dit aux prises avec un [TRADUCTION] « “conflit” entre la compétence du Tribunal de commerce d’Anvers en Belgique, qui applique légitimement le droit de la faillite belge à la faillite d’une entreprise belge, et la compétence de la Cour fédérale qui applique légitimement le droit maritime canadien à un navire appartenant à la faillie et se trouvant au Canada », les deux tribunaux « ayant exercé légitimement leurs compétences respectives » (par. 35). L’un de ces tribunaux, a-t-il dit, doit se récuser. Selon lui,

23

24

nomical administration of the Bankrupt's estate can best take place before the Belgian Commercial Court in Antwerp" (para. 35). Public policy is frustrated when "national prejudices and complexities of judgment recognition proceedings are allowed to delay . . . immediate access to the appropriate assets" (para. 36).

25

The formal order of Guthrie J. declared that the Superior Court of Quebec, sitting in Bankruptcy, had come in aid of the Belgian bankruptcy court and recognized the appellants as trustees in bankruptcy who have "the duty and power to take possession of, realise upon and confirm the assets of the Bankrupt situated anywhere in Canada". Guthrie J. restored the secured creditors provision, i.e., recognizing "the rights, if any, of any creditors with claims secured under the laws of Canada, as by law provided". The order of Guthrie J. then addressed in specific terms what was to be done with the Ship. He was prepared to "permit" the sale to take place in accordance with the order of the Federal Court dated May 17, 1996, "provided that such sale is completed and the purchase price paid in full by the close of business in Halifax, Canada on July 12, 1996". If sold, the net proceeds of sale were to "be paid promptly to the Trustees for distribution amongst the creditors of the Bankrupt in observance of all their rights and in conformity with Belgian law" contrary to the priority assigned by Canadian maritime law and, eventually, by the Federal Court to maritime lienholders and other secured creditors. In the event that the sale was not completed as provided in the Federal Court order, the Ship was to be delivered to the Trustees so that they could attend to its sale either locally or elsewhere. This again was contrary to the ongoing procedural framework established under the Rules of the Federal Court.

26

Given the importance of the precise terms of the June 28, 1996 order, its relevant provisions are set out below:

[TRANSDUCTION] « l'administration de l'actif de la faillie sera plus rapide et économique devant le Tribunal de commerce belge à Anvers » (par. 35). L'intérêt général est compromis si on [TRANSDUCTION] « permet que les préjugés nationaux et la complexité des procédures de reconnaissance d'un jugement empêchent [. . .] l'accès immédiat aux éléments d'actif en cause » (par. 36).

Dans son ordonnance, le juge Guthrie a déclaré que la Cour supérieure du Québec siégeant en matière de faillite avait prêté son concours au tribunal de faillite belge et reconnaissait les appelants en qualité de syndics de faillite ayant [TRANSDUCTION] « l'obligation et le pouvoir de prendre possession des éléments d'actif de la faillie où qu'ils soient au Canada, de les réaliser et de les confirmer ». Le juge Guthrie a rétabli la disposition concernant les créanciers garantis, c'est-à-dire celle reconnaissant « [I]es droits des créanciers dont les réclamations sont garanties sous le régime des lois du Canada, conformément à la loi ». L'ordonnance du juge Guthrie précisait ensuite ce qu'on devait faire du navire. Le juge était disposé à « permettre » qu'il soit vendu conformément à l'ordonnance de la Cour fédérale, datée du 17 mai 1996, « à la condition que cette vente soit conclue et que le prix d'achat soit intégralement versé à la fin de la journée ouvrable à Halifax, au Canada, le 12 juillet 1996 ». Si la vente était conclue, le produit net de la vente devrait être « versé sans délai aux syndics en vue de sa répartition entre les créanciers de la faillie dans le respect de tous leurs droits et en conformité avec le droit belge », et ce, malgré l'ordre de priorité que le droit maritime canadien et, en fin de compte, la Cour fédérale attribuent aux titulaires de privilège maritime et aux autres créanciers garantis. Si la vente n'était pas conclue comme le prévoyait l'ordonnance de la Cour fédérale, le navire devrait être remis aux syndics pour qu'ils le vendent sur place ou ailleurs. Cela aussi était contraire au cadre procédural établi par les Règles de la Cour fédérale.

Étant donné l'importance du texte même de l'ordonnance du 28 juin 1996, ses dispositions pertinentes sont reproduites ci-dessous :

... THE COURT:

DECLARES that the Superior Court of Québec, sitting in bankruptcy and insolvency matters, has come in aid of the Belgian Commercial Court of the Judicial District of Antwerp pursuant to the request contained in the judgment of the President of such Court rendered in Antwerp on June 10, 1996;

RECOGNIZES the Trustees as trustees in the bankruptcy of Antwerp Bulkcarriers, N.V., with the duty and power to take possession of, realise upon and confirm the assets of the Bankrupt situated anywhere in Canada, subject however to the rights, if any, of any creditors with claims secured under the laws of Canada, as by law provided;

PERMITS the sale of the ship “Brussel” to take place in accordance with the judgment rendered by the Federal Court of Canada, Trial Division, on May 17, 1996 provided that such sale is completed and the purchase price paid in full by the close of business in Halifax, Canada on July 12, 1996;

ORDERS that, in the event that the said sale is completed as aforesaid, the net proceeds of such sale (after payment of all expenses of advertisement of the sale, appraisal fees, insurance and all other costs, disbursements, commissions and other expenses necessary for the sale) be paid promptly to the Trustees for distribution amongst the creditors of the Bankrupt in observance of all their rights and in conformity with Belgian law;

ORDERS that, in the event the said sale is not so completed, the ship “Brussel” be delivered into the possession of the Trustees so that they can proceed to the sale of the said ship, locally or in any other place they consider more appropriate, and to the distribution of the net proceeds amongst the creditors of the Bankrupt in observance of all their rights and in conformity with Belgian law;

REQUESTS the aid of the Supreme Court of Nova Scotia with jurisdiction in bankruptcy, insofar as such aid may be necessary under the laws of Nova Scotia to give effect to the present judgment;

ORDERS that the present judgment be served promptly on Chief Justice of the Supreme Court of Nova Scotia, on the Marshall of the Federal Court of Canada in Halifax, on the Sheriff of the Halifax Regional Municipality, and on all parties who have asserted a claim in Canada in respect of the ship “Brussel”; . . . [Emphasis added.]

[TRANSDUCTION] . . . LA COUR :

DÉCLARE que la [Cour supérieure du Québec siégeant en matière de faillite et d’insolvabilité] prête son concours au Tribunal de commerce belge pour le district judiciaire d’Anvers en réponse à la requête contenue dans un jugement du président de cette cour en date du 10 juin 1996;

RECONNAÎT les syndics en qualité de syndics de la faillite de Antwerp Bulkcarriers, N.V., ayant l’obligation et le pouvoir de prendre possession des éléments d’actif de la faillie où qu’ils soient au Canada, de les réaliser et de les confirmer, sous réserve toutefois des droits des créanciers dont les réclamations sont garanties sous le régime des lois du Canada, conformément à la loi;

PERMET que le navire « Brussel » soit vendu conformément au jugement rendu par la Section de première instance de la Cour fédérale du Canada, le 17 mai 1996, à la condition que cette vente soit conclue et que le prix d’achat soit intégralement versé à la fin de la journée ouvrable à Halifax, au Canada, le 12 juillet 1996;

ORDONNE que, si ladite vente est conclue comme susdit, le produit net de la vente (après paiement de toutes les dépenses d’annonce de la vente, d’évaluation, d’assurance et autres coûts, débours, commissions et autres dépenses nécessaires à la vente) soit versé sans délai aux syndics en vue de sa répartition entre les créanciers de la faillie dans le respect de tous leurs droits et en conformité avec le droit belge;

ORDONNE que, si ladite vente n’est pas ainsi conclue, le navire « Brussel » soit remis aux syndics pour qu’ils le vendent, sur place ou à tout autre endroit qu’ils estiment plus convenable, et en répartissent le produit net entre les créanciers de la faillie dans le respect de tous leurs droits et en conformité avec le droit belge;

SOLLICITE le concours de la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse ayant compétence en matière de faillite, dans la mesure où ce concours pourra être nécessaire sous le régime des lois de la Nouvelle-Écosse pour exécuter le présent jugement;

ORDONNE que le présent jugement soit signifié sans délai au juge en chef de la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse, au prévôt de la Cour fédérale du Canada à Halifax, au shérif de la municipalité régionale de Halifax, et à toutes les parties qui ont fait valoir une réclamation au Canada à l’égard du navire « Brussel »; . . . [Je souligne.]

27

Armed with the June 28, 1996 order, the appellant Trustees renewed their stay application to the Federal Court in July 1996 when the sale of the Ship was under consideration. The appellant Trustees again relied on the order of Guthrie J. in September 1996 when the Trustees sought to have the proceeds of the sale paid to them. On each occasion, the Federal Court dismissed the application and declined to follow the direction laid out for it by the Canadian bankruptcy court.

D. *Quebec Court of Appeal* (2000), 187 D.L.R. (4th) 106

28

On March 14, 2000, the appeal taken by Holt and another secured creditor, Container Applications International Inc., was allowed. Gendreau J.A., who delivered the reasons for the court, was [TRANSLATION] “inclined to share” (para. 32) Guthrie J.’s view that this litigation was properly characterized as a bankruptcy matter. However he believed the Canadian bankruptcy court did not have the power to order the Federal Court of Canada to return the Ship (or the proceeds from its sale) to the trustees or [TRANSLATION] “to require the Nova Scotia Supreme Court to ensure enforcement of [its] order” (para. 32). The Federal Court was properly seized of the matter and, following an adversarial proceeding, had [TRANSLATION] “dismissed the motion for a stay of proceedings filed by the trustees and allowed the Holt action, acknowledging the secured lien on the proceeds of the sale of the vessel” (para. 32). In light of this background, it was not open to the Canadian bankruptcy court to make the orders it did, for they [TRANSLATION] “directly challenged and overruled a judgment of the Federal Court, a Superior Court of record in Canada” (para. 34). What the Quebec Superior Court did [TRANSLATION] “was nothing less than an attack on a judgment already rendered by another jurisdiction, in other words, a collateral attack” (para. 34).

29

Gendreau J.A. agreed with the Trustees that the Quebec Superior Court has jurisdiction in bankruptcy matters but said this was not the issue. The question is whether it can pronounce orders [TRANSLATION] “which are intended to neutralize the

Forts de l’ordonnance du 28 juin 1996, les syndics appelants ont réitéré leur demande de suspension devant la Cour fédérale en juillet 1996, au moment où la vente du navire était envisagée. Ils ont de nouveau invoqué l’ordonnance du juge Guthrie en septembre 1996, lorsqu’ils ont demandé que le produit de la vente leur soit versé. Dans chaque cas, la Cour fédérale a rejeté la demande et a refusé de suivre la voie indiquée par le tribunal de faillite canadien.

D. *Cour d’appel du Québec*, [2000] J.Q. n° 685 (QL)

Le 14 mars 2000, l’appel interjeté par Holt et un autre créancier garanti, à savoir Container Applications International Inc., a été accueilli. Le juge Gendreau, qui a exposé les motifs de la cour, était « tenté de partager » l’opinion du juge Guthrie selon laquelle on pouvait considérer à bon droit que ce litige mettait en cause le droit de la faillite (par. 32). Cependant, il ne croyait pas que le tribunal de faillite canadien avait le pouvoir d’ordonner à la Cour fédérale du Canada de remettre le navire (ou le produit de sa vente) aux syndics ou « de requérir de la Cour suprême de Nouvelle-Écosse qu’elle s’assure de l’exécution de son ordonnance » (par. 32). La Cour fédérale était régulièrement saisie de l’affaire et, après un débat contradictoire, elle avait « rejeté la requête en sursis des syndics et accueilli l’action de Holt en lui reconnaissant une créance garantie sur le prix de vente du navire » (par. 32). Dans ce contexte, le tribunal de faillite canadien ne pouvait pas délivrer les ordonnances qu’il a délivrées, du fait qu’elles « vis[ai]ent directement et statu[ai]ent sur la validité d’un jugement de la Cour fédérale, une Cour supérieure d’archives au Canada » (par. 34). Ce que la Cour supérieure du Québec a fait était « [e]n somme [. . .] une attaque [contre] un jugement déjà prononcé par une autre juridiction, autrement dit, une attaque collatérale » (par. 34).

Le juge Gendreau a convenu avec les syndics que la Cour supérieure du Québec a compétence en matière de faillite, mais il a dit que là n’était pas la question. La question est de savoir si la Cour supérieure peut délivrer des ordonnances « qui visent à

effects of judgments rendered by the Federal Court and order that matters be dealt with otherwise than previously ordered” (para. 40).

### III. Relevant Statutory Provisions

*Bankruptcy and Insolvency Act*, R.S.C. 1985, c. B-3

#### INTERPRETATION

2. In this Act,

. . .

“secured creditor” means a person holding a mortgage, hypothec, pledge, charge, lien or privilege on or against the property of the debtor or any part thereof as security for a debt due or accruing due to him from the debtor, or a person whose claim is based on, or secured by, a negotiable instrument held as collateral security and on which the debtor is only indirectly or secondarily liable;

#### *Stay of Proceedings*

**69.3** (1) Subject to subsection (2) and sections 69.4 and 69.5, on the bankruptcy of any debtor, no creditor has any remedy against the debtor or the debtor’s property, or shall commence or continue any action, execution or other proceedings, for the recovery of a claim provable in bankruptcy, until the trustee has been discharged.

(2) Subject to sections 79 and 127 to 135 and subsection 248(1), the bankruptcy of a debtor does not prevent a secured creditor from realizing or otherwise dealing with his security in the same manner as he would have been entitled to realize or deal with it if this section had not been passed, unless the court otherwise orders, but in so ordering the court shall not postpone the right of the secured creditor to realize or otherwise deal with his security, except as follows:

(a) in the case of a security for a debt that is due at the date the bankrupt became bankrupt or that becomes due not later than six months thereafter, that right shall not be postponed for more than six months from that date; . . .

#### *Scheme of Distribution*

**136.** (1) Subject to the rights of secured creditors, the proceeds realized from the property of a bankrupt shall be applied in priority of payment as follows: . . .

stériliser les effets des jugements rendus par la Cour fédérale et à ordonner qu’il soit procédé autrement que cette dernière a décidé » (par. 40).

### III. Dispositions législatives pertinentes

*Loi sur la faillite et l’insolvabilité*, L.R.C. 1985, ch. B-3

#### DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

2. Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente loi.

. . .

« créancier garanti » Personne détenant une hypothèque, un nantissement, une charge, un gage ou un privilège sur ou contre les biens du débiteur ou sur une partie de ses biens, à titre de garantie d’une dette échue ou à échoir, ou personne dont la réclamation est fondée sur un effet de commerce ou garantie par ce dernier, lequel effet de commerce est détenu comme garantie subsidiaire et dont le débiteur n’est responsable qu’indirectement ou secondairement.

#### *Suspension des procédures*

**69.3** (1) Sous réserve du paragraphe (2) et des articles 69.4 et 69.5, à compter de la faillite d’un débiteur, les créanciers n’ont aucun recours contre le débiteur ou contre ses biens et ne peuvent intenter ou continuer aucune action, exécution ou autre procédure en vue du recouvrement de réclamations prouvables en matière de faillite, et ce jusqu’à la libération du syndic.

(2) Sous réserve des articles 79 et 127 à 135 et du paragraphe 248(1), la faillite d’un débiteur n’a pas pour effet d’empêcher un créancier garanti de réaliser sa garantie ou de faire toutes autres opérations à son égard tout comme il aurait pu le faire en l’absence du présent article, à moins que le tribunal n’en ordonne autrement. Tout report ordonné à cet égard doit toutefois être conforme aux règles suivantes :

a) dans le cas d’une garantie relative à une dette échue à la date où le failli est devenu tel ou qui le devient dans les six mois suivants, l’exercice des droits du créancier ne peut être reporté à plus de six mois après cette date; . . .

#### *Plan de répartition*

**136.** (1) Sous réserve des droits des créanciers garantis, les montants réalisés provenant des biens d’un failli sont distribués d’après l’ordre de priorité de paiement suivant : . . .



*Jurisdiction of Courts*

**183.** (1) The following courts are invested with such jurisdiction at law and in equity as will enable them to exercise original, auxiliary and ancillary jurisdiction in bankruptcy and in other proceedings authorized by this Act during their respective terms, as they are now, or may be hereafter, held, and in vacation and in chambers:

. . . .

(b) in the Province of Quebec, the Superior Court;

IV. Analysis

31

The international coordination of bankruptcy and insolvency disputes that cross national boundaries and engage multiple jurisdictions is of crucial importance. National bankruptcy laws express the policies and priorities of their enacting countries. A multinational bankrupt with widespread corporate and business connections may leave creditors scrambling in different courts in different countries in costly and inefficient attempts to salvage their financial position. As Guthrie J. noted in this case (at para. 24):

The clash of interests and the myriad of conflict of laws issues that arise in multinational reorganizations or restructurings are such that it is remarkable that multinational reorganizations or co-operative liquidations can ever be successful at all.

(Quoting E. B. Leonard, “Recognition and Access in International Insolvency Proceedings: The Canadian Perspective”, paper delivered at the INSOL International Regional Conference of the Americas, Toronto, March 1995.)

32

The Belgian Trustees were thus perfectly at liberty to seek the assistance of Canadian courts to deal efficiently and effectively with the assets in Canada of the bankrupt, which was a corporation domiciled in Belgium, even though the important 1997 amendments adding Part XIII (“International Insolvencies”) to the *Bankruptcy and*

*Compétence des tribunaux*

**183.** (1) Les tribunaux suivants possèdent la compétence en droit et en équité qui doit leur permettre d’exercer la juridiction de première instance, auxiliaire et subordonnée en matière de faillite et en d’autres procédures autorisées par la présente loi durant leurs termes respectifs, tels que ces termes sont maintenant ou peuvent par la suite être tenus, pendant une vacance judiciaire et en chambre :

. . . .

b) dans la province de Québec, la Cour supérieure;

IV. Analyse

La coordination internationale des conflits en matière de faillite et d’insolvabilité qui débordent les frontières nationales et mettent en cause plusieurs ressorts revêt une importance capitale. Les lois qu’un pays adopte en matière de faillite énoncent les politiques et les priorités de ce pays. À la suite d’une faillite multinationale mettant en cause un réseau étendu de sociétés et d’entreprises, des créanciers peuvent avoir à se livrer, devant différents tribunaux de différents pays, à des tentatives coûteuses et inefficaces de préserver leur situation financière. Comme le juge Guthrie l’a fait remarquer en l’espèce (au par. 24) :

[TRADUCTION] Le choc des intérêts et la multitude de questions de conflit de lois que soulèvent les réorganisations ou les restructurations multinationales sont tels qu’il est remarquable que des réorganisations multinationales ou des liquidations concertées puissent même réussir.

(Citant E. B. Leonard, « Recognition and Access in International Insolvency Proceedings : The Canadian Perspective », exposé fait lors de la Conférence régionale des Amériques de l’INSOL International, tenue à Toronto, en mars 1995.)

Il était donc parfaitement loisible aux syndics belges de solliciter le concours des tribunaux canadiens pour qu’ils s’occupent d’une manière efficiente et efficace des éléments d’actif de la faillie, une société domiciliée en Belgique, qui se trouvent au Canada, même si les modifications majeures de 1997 ajoutant la partie XIII (« Insolvabilité en

*Insolvency Act* (the “Act”) had not then come into effect.

The initial order of Baker J., sitting in the Quebec Superior Court, Civil Chamber, had declared the bankruptcy order executory “in Quebec” only. It was apparently accepted that the inherent jurisdiction of that court could not dispose of a ship located in another province. Subsequent orders invoked the Quebec Superior Court’s jurisdiction “in bankruptcy”. The appellants contend that the grant of bankruptcy jurisdiction in s. 183 of the Act conferred cross-Canada jurisdiction to come to the aid of foreign bankruptcy courts even prior to enactment of Part XIII.

Section 183(1) invests a Canadian bankruptcy court with “such jurisdiction at law and in equity as will enable [it] to exercise original, auxiliary and ancillary jurisdiction in bankruptcy and in other proceedings authorized by this Act” (emphasis added). The word “bankruptcy” was defined in general terms by this Court in *In re The Moratorium Act* (*Sask.*), [1956] S.C.R. 31, *per* Rand J., at p. 46:

Bankruptcy is a well understood procedure by which an insolvent debtor’s property is coercively brought under a judicial administration in the interests primarily of the creditors.

The Belgian bankruptcy arrangement fits that definition.

The appellants contend that s. 183 should not be read restrictively to limit the court’s jurisdiction (prior to enactment of Part XIII) to only Canadian bankruptcies. They point out that the definition of bankruptcy in s. 2 of the Act is not so restricted. In grammatical terms, the words “this Act” could and should, it is said, be read as qualifying “other proceedings” in the text quoted above rather than qualifying the entire phrase starting with “in bankruptcy”. Parliament must have assumed that Canadian bankruptcy courts had jurisdiction in relation to foreign bankruptcies when it conferred additional powers to assist “International

contexte international ») à la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité* (la « Loi ») n’étaient pas alors en vigueur.

L’ordonnance initiale du juge Baker, siégeant à la Chambre civile de la Cour supérieure du Québec, précisait que l’ordonnance de faillite était exécutoire « au Québec » seulement. Il était apparemment reconnu que la compétence inhérente de ce tribunal ne lui permettait pas d’aliéner un navire situé dans une autre province. Les ordonnances subséquentes faisaient appel à la compétence de la Cour supérieure du Québec en « matière de faillite ». Les appelants soutiennent que l’attribution de compétence en matière de faillite à l’art. 183 de la Loi conférait une compétence pancanadienne pour prêter concours aux tribunaux de faillite étrangers, même avant l’adoption de la partie XIII.

Le paragraphe 183(1) confère aux tribunaux de faillite canadiens « la compétence en droit et en équité qui doit leur permettre d’exercer la juridiction de première instance, auxiliaire et subordonnée en matière de faillite et en d’autres procédures autorisées par la présente loi » (je souligne). Notre Cour a donné une définition générale du mot « faillite » dans *In re The Moratorium Act* (*Sask.*), [1956] R.C.S. 31, le juge Rand, p. 46 :

[TRADUCTION] La faillite est une procédure bien connue par laquelle les biens d’un débiteur insolvable passent de façon coercitive sous administration judiciaire principalement dans l’intérêt des créanciers.

Le concordat belge correspond à cette définition.

Les appelants soutiennent que l’art. 183 ne devrait pas être interprété restrictivement de manière à limiter la compétence du tribunal (avant l’adoption de la partie XIII) aux seules faillites canadiennes. Ils soulignent que la définition de la faillite donnée à l’art. 2 de la Loi n’est pas aussi restreinte. Sur le plan grammatical, les mots « la présente loi » pourraient et devraient, affirment-ils, être interprétés comme qualifiant, dans le texte précité, les « autres procédures » au lieu de tout le passage commençant par « en matière de faillite ». Le législateur doit avoir présumé que les tribunaux de faillite canadiens avaient compétence en matière de

33

34

35

Insolvencies” under the new Part XIII of the Act in 1997.

36 It is not necessary to decide this point because, in my view, assuming, without deciding, that the Canadian bankruptcy court had jurisdiction in this respect, it had no power in the circumstances of this case to take over disposal of the Ship already subject to the process of the Federal Court and to order a permanent stay of the *in rem* action in the Federal Court, as was the purported effect of the June 28, 1996 order.

37 I say this for three reasons:

1. The assertion of jurisdiction by the Canadian bankruptcy court did not oust the maritime law jurisdiction of the Federal Court;
2. The bankruptcy court had no power to deal with an asset (the Ship) already captured by the competent order of another superior court in Canada (the Federal Court); and
3. In any event, the issuance of what amounted to an “anti-suit injunction” against the parties before the Federal Court improperly attempted to restrict that court’s ability to exercise its jurisdiction.

I will address these points in turn.

1. *The Assertion of Jurisdiction by the Canadian Bankruptcy Court Did Not Oust the Maritime Law Jurisdiction of the Federal Court*

38 The maritime law aspect in this case is co-extensive with the claims of creditors who were adjudged, as a matter of Canadian law, to have security in the Ship. The proceedings are *in rem*. The Ship itself is the effective defendant. No relief was offered to creditors of the bankrupt shipowner who lacked a secured interest in the M/V “Brussel”.

39 The appellant Trustees do not contest the statutory authority of the Federal Court under s. 22 of

faillites survenues à l’étranger lorsqu’il a, en 1997, dans la nouvelle partie XIII de la Loi, conféré des pouvoirs additionnels de prêter concours en matière d’« [i]nsolvabilité en contexte international ».

Il n’est pas nécessaire de statuer sur ce point parce qu’à mon sens à supposer, sans le décider, que le tribunal de faillite canadien avait compétence à cet égard, il n’avait pas le pouvoir, dans les circonstances de la présente affaire, d’aliéner le navire déjà assujéti à la procédure de la Cour fédérale et d’ordonner la suspension permanente de l’action *in rem* engagée devant la Cour fédérale, comme l’ordonnance du 28 juin 1996 était censée le faire.

Trois raisons m’incitent à faire cette affirmation :

1. La déclaration de compétence par le tribunal de faillite canadien n’a pas supplanté la compétence de la Cour fédérale en droit maritime;
2. Le tribunal de faillite n’était pas habilité à s’occuper d’un élément d’actif (le navire) déjà visé par l’ordonnance valide d’une autre cour supérieure canadienne (la Cour fédérale);
3. En tout état de cause, la délivrance de ce qui constituait une « injonction anti-poursuites » contre les parties se trouvant devant la Cour fédérale visait à tort à restreindre la capacité de cette cour d’exercer sa compétence.

J’examinerai ces points à tour de rôle.

1. *La déclaration de compétence par le tribunal de faillite canadien n’a pas supplanté la compétence de la Cour fédérale en droit maritime*

L’aspect « droit maritime » en l’espèce coïncide avec les réclamations des créanciers à qui l’on a accordé, en droit canadien, une garantie sur le navire. Il s’agit de procédures *in rem*. Le défendeur est, en fait, le navire lui-même. Aucune réparation n’a été offerte aux créanciers du propriétaire failli du navire qui ne possédaient aucun droit garanti sur le N/M « Brussel ».

Les syndics appelants ne contestent pas que l’art. 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. 1985, ch.

the *Federal Court Act*, R.S.C. 1985, c. F-7, and relevant rules, to do what it did in terms of maritime law. Their argument is that the supervening bankruptcy of the shipowner transformed a maritime law action into a bankruptcy matter, and this overrode the powers of the Federal Court which has no bankruptcy jurisdiction. This proposition is rejected for the reasons set out in the companion appeal of *Holt Cargo Systems Inc.*, *supra*.

The Federal Court's maritime jurisdiction, once properly engaged by the commencement of the *in rem* action and the arrest of the Ship on March 30, 1996, was never lost. The *subsequent* bankruptcy of the shipowner in Antwerp, initiated after Holt had taken steps in Canada to realize on its security, did not have that effect. All of the proceedings taken thereafter in the Federal Court were usual and normal maritime law proceedings against a ship. Moreover, all of the orders of the bankruptcy court (with the brief aberration of the *ex parte* order of June 11, 1996) contained the secured creditors provision, which expressly made the Trustees' claim to possession "subject however, to the rights, if any, of any creditors with claims secured under the laws of Canada, as by law provided".

The appellant Trustees contend that the secured creditors provision protected only secured rights acquired *initially* under Canadian law, such as the claim for fees by the Atlantic Pilotage Authority, and not secured rights acquired elsewhere, such as Holt's maritime lien. The provision, however, speaks of rights secured (not "acquired") under the laws of Canada, and a maritime lien acquired under the proper law of the debt (in this case the United States) is an interest protected and "secured" under Canadian law: *The Strandhill v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] S.C.R. 680, and *Todd Shipyards Corp. v. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] S.C.R. 1248.

F-7, et les règles pertinentes habilent la Cour fédérale à agir comme elle l'a fait sur le plan du droit maritime. Ils soutiennent que la faillite subséquente du propriétaire du navire a transformé une action en matière de droit maritime en une affaire de faillite et que la Cour fédérale, qui n'a aucune compétence en matière de faillite, a ainsi été dépossédée de ses pouvoirs. Cette thèse est rejetée pour les raisons exposées dans l'arrêt connexe *Holt Cargo Systems Inc.*, précité.

Une fois que son exercice a été régulièrement déclenché par l'introduction de l'action *in rem* et la saisie du navire le 30 mars 1996, la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime n'a jamais été perdue. La faillite *subséquente* du propriétaire du navire à Anvers, survenue après que Holt eut pris des mesures pour réaliser sa garantie au Canada, n'a pas eu cet effet. Toutes les procédures engagées par la suite devant la Cour fédérale étaient des procédures de droit maritime habituelles et normales contre un navire. En outre, toutes les ordonnances du tribunal de faillite (à l'exception de l'ordonnance *ex parte* du 11 juin 1996) contenaient la disposition concernant les créanciers garantis qui assujettissait expressément la réclamation de la possession par les syndics aux [TRADUCTION] « droits des créanciers dont les réclamations [étaient] garanties sous le régime des lois du Canada, conformément à la loi ».

Les syndics appelants soutiennent que la disposition concernant les créanciers garantis protégeait uniquement les droits garantis qui avaient été acquis *initialement* sous le régime du droit canadien, telle la réclamation d'honoraires de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, et non les droits garantis acquis ailleurs, comme le privilège maritime de Holt. Toutefois, la disposition parle de droits garantis (et non « acquis ») sous le régime des lois du Canada, et un privilège maritime acquis sous le régime du droit applicable à la créance (en l'espèce le droit américain) est un droit protégé et « garanti » sous le régime du droit canadien : *The Strandhill c. Walter W. Hodder Co.*, [1926] R.C.S. 680, et *Todd Shipyards Corp. c. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] R.C.S. 1248.

40

41

42 The insertion of the secured creditors provision was consistent with the policy of Canadian bankruptcy law. The Act provides a comprehensive scheme for the realization and distribution of a bankrupt's estate, including a broad statutory stay of execution or other proceeding for the recovery of a claim provable in bankruptcy (s. 69.3(1)). The statutory stay, however, does not apply to "prevent a secured creditor from realizing or otherwise dealing with his security in the same manner as he would have been entitled to realize or deal with it . . . unless the court otherwise orders" (s. 69.3(2)) (emphasis added). Had this been a Canadian bankruptcy, the most the court could have ordered was a stay of six months (s. 69.3(2)). This power was not invoked by the Canadian bankruptcy court in this case, perhaps because there was no Canadian bankruptcy as such.

43 This is not to say that foreign bankruptcy orders will only be recognized here if they faithfully mirror the provisions of Canadian bankruptcy law. It is to say, however, that protection of secured creditors is a strong public policy in our bankruptcy scheme, and on the facts of this case Baker J. and Guthrie J. quite appropriately gave effect to it in their respective orders.

44 Accordingly, not only did the intervention of the Canadian bankruptcy court fail to oust the jurisdiction of the Federal Court, the orders containing the secured creditors provision did not, as I view them, purport to do so.

2. *The Bankruptcy Court Had No Power to Deal with an Asset (the Ship) Already Captured by the Competent Order of Another Superior Court in Canada, Namely the Federal Court*

45 On April 5, 1996, the date of the bankruptcy, the Ship was in the possession of a Marshal of the Federal Court of Canada, not the bankrupt. The Marshal was acting under the order and supervision of the Federal Court. The bankruptcy court order of June 28, 1996 purported to dictate a different fate

L'insertion de la disposition concernant les créanciers garantis était compatible avec la politique du droit canadien en matière de faillite. La Loi établit un régime complet de réalisation et de répartition de l'actif d'un failli, comprenant une suspension générale de l'exécution ou autre procédure en vue du recouvrement de réclamations prouvables en matière de faillite (par. 69.3(1)). Toutefois, cette suspension prévue par la Loi ne permet pas « d'empêcher un créancier garanti de réaliser sa garantie ou de faire toutes autres opérations à son égard tout comme il aurait pu le faire [. . .] à moins que le tribunal n'en ordonne autrement » (par. 69.3(2)) (je souligne). Si la faillite était survenue au Canada, le tribunal aurait pu tout au plus ordonner une suspension de six mois (par. 69.3(2)). Ce pouvoir n'a pas été invoqué par le tribunal de faillite canadien en l'espèce, peut-être en raison de l'absence de faillite survenue au Canada.

Cela ne veut pas dire que les ordonnances de faillite délivrées à l'étranger ne seront reconnues au Canada que si elles reflètent fidèlement les dispositions du droit canadien en matière de faillite. Cela signifie, cependant, que la protection des créanciers garantis constitue une politique générale bien arrêtée de notre régime de faillite. Compte tenu des faits de la présente affaire, les juges Baker et Guthrie ont appliqué tout à fait à bon droit cette politique dans leurs ordonnances respectives.

Par conséquent, non seulement l'intervention du tribunal de faillite canadien n'a-t-elle pas supplanté la compétence de la Cour fédérale, mais les ordonnances contenant la disposition concernant les créanciers garantis n'étaient pas, selon moi, censées le faire.

2. *Le tribunal de faillite n'était pas habilité à s'occuper d'un élément d'actif (le navire) déjà visé par l'ordonnance valide d'une autre cour supérieure canadienne, à savoir la Cour fédérale*

Le 5 avril 1996, date de la faillite, le navire était en la possession du prévôt de la Cour fédérale du Canada, et non de la faillie. Le prévôt agissait sur l'ordre et sous la surveillance de la Cour fédérale. L'ordonnance du tribunal de faillite, datée du 28 juin 1996, était censée réserver au navire et au produit



for the Ship (if the sale did not close by July 12, 1996) and the proceeds of its sale than had been ordered by the Federal Court. The Marshal of the Federal Court was subjected to inconsistent directions from the two superior courts. This dilemma is unacceptable.

In *Bank of Montreal v. Metropolitan Investigation & Security (Canada) Ltd.*, [1975] 2 S.C.R. 546, the Court was confronted with an order of the Manitoba Court of Queen's Bench that purported to dispose of funds held by the Bank of Montreal which had previously been garnished under an order of the Quebec Superior Court. The Manitoba order declared the funds to be held in trust for claimants under the Manitoba *Builders and Workmen Act*, R.S.M. 1970, c. B90. The order of the Quebec Superior Court had a year earlier attached the same fund at the suit of the Manitoba Development Corporation and others. Compliance by the Bank of Montreal with the Manitoba court order would have been disobedient to the order of the Quebec Superior Court, and vice versa. On appeal from the Manitoba courts, Laskin C.J. stated, at p. 557:

Unless this Court is in a position (and it is not in these appeals) to rule on the validity of the Quebec garnishment, it cannot with any propriety approve an order of one provincial Court that purports to deal with assets already captured by the competent order of another provincial Court, and particularly an order of the Court of the province where those assets are situated.

While there is not the same geographic diversity of jurisdiction here, there is a diversity of subject matter jurisdiction, and in my opinion, the strictures of Laskin C.J. apply in this case. The Ship having been "captured" by the processes of the Federal Court, neither it nor the proceeds of its sale was available to be sent back to Belgium by a Canadian bankruptcy court.

de sa vente un sort différent (si la vente n'était pas conclue le 12 juillet 1996 au plus tard) de ce qui avait été ordonné par la Cour fédérale. Le prévôt de la Cour fédérale était aux prises avec les directives incompatibles de deux cours supérieures. Ce dilemme est inacceptable.

Dans l'affaire *Banque de Montréal c. Metropolitan Investigation & Security (Canada) Ltd.*, [1975] 2 R.C.S. 546, notre Cour était aux prises avec une ordonnance de la Cour du Banc de la Reine du Manitoba, censée statuer sur le sort des fonds détenus par la Banque de Montréal qui avaient auparavant fait l'objet d'une saisie-arrêt conformément à une ordonnance de la Cour supérieure du Québec. L'ordonnance du tribunal manitobain déclarait que les fonds étaient détenus en fiducie pour les créanciers en vertu de la *Builders and Workmen Act*, R.S.M. 1970, ch. B90. Un an auparavant, les mêmes fonds avaient fait l'objet d'une ordonnance de saisie-arrêt délivrée par la Cour supérieure du Québec à la demande de la Manitoba Development Corporation et autres. Si la Banque de Montréal s'était conformée à l'ordonnance du tribunal manitobain, elle aurait alors désobéi à l'ordonnance de la Cour supérieure du Québec, et vice versa. À la suite d'un appel interjeté contre les décisions des tribunaux manitobains, le juge en chef Laskin a dit, à la p. 557 :

À moins qu'elle ne soit en mesure (et tel n'est pas le cas dans les pourvois présentement devant elle) de statuer sur la validité de la saisie-arrêt effectuée au Québec, il ne peut être convenable [que notre Cour] approuve une ordonnance d'un tribunal provincial ayant pour objet de statuer sur des biens qui sont soumis à une ordonnance régulière d'un autre tribunal provincial, et en particulier à une ordonnance du tribunal de la province du lieu de la situation de ces biens.

Bien que la même diversité géographique des ressorts ne soit pas en cause en l'espèce, il y a diversité des domaines de compétence et, à mon avis, les observations du juge en chef Laskin s'appliquent en l'espèce. Étant donné que le navire était « visé » par les procédures de la Cour fédérale, le tribunal de faillite canadien ne pouvait retourner en Belgique ni le navire lui-même ni le produit de sa vente.

3. *In Any Event, the Issuance of What Amounted to an “Anti-Suit Injunction” Against the Parties Before the Federal Court Improperly Attempted to Restrict That Court’s Ability to Exercise Its Jurisdiction*

48

Although the Canadian bankruptcy court order of June 28, 1996 is not self-styled as an anti-suit injunction, and it does not name the parties before the Federal Court as defendants, nevertheless it is framed to have that effect. Payment of the proceeds of sale to the appellant Trustees in obedience to the bankruptcy court order of June 28, 1996 would require disobedience to the Federal Court order of May 17, 1996. In effect, after the Federal Court refused a stay, the bankruptcy court arrogated to itself the authority to take over the future course of events. It was indirectly disposing of a ship in the possession of another superior court which, as I have suggested, it could not do directly.

49

Even a foreign court could normally expect a higher degree of deference. While this appeal raises issues of bankruptcy court jurisdiction rather than *forum non conveniens*, the discussion in *Amchem Products Inc. v. British Columbia (Workers’ Compensation Board)*, [1993] 1 S.C.R. 897, at p. 932, is apposite:

If, applying the principles relating to *forum non conveniens* outlined above, the foreign court could reasonably have concluded that there was no alternative forum that was clearly more appropriate, the domestic court should respect that decision and the application should be dismissed. When there is a genuine disagreement between the courts of our country and another, the courts of this country should not arrogate to themselves the decision for both jurisdictions. [Emphasis added.]

50

Here there was a valid *in rem* action proceeding in the Federal Court. The maritime law jurisdiction was not obliterated by the supervening bankruptcy. The orders of the bankruptcy court did not “occupy the field” to the exclusion of the Federal Court. On the contrary, as stated, the June 28, 1996 order of the Canadian bankruptcy court made the authority and power of the appellants subject to the

3. *En tout état de cause, la délivrance de ce qui constituait une « injonction anti-poursuites » contre les parties se trouvant devant la Cour fédérale visait à tort à restreindre la capacité de cette cour d’exercer sa compétence*

Même si l’ordonnance du tribunal de faillite canadien, datée du 28 juin 1996, ne se veut pas une injonction anti-poursuites et ne désigne pas les parties devant la Cour fédérale comme étant défendresses, elle est néanmoins rédigée de manière à avoir cet effet. Le versement du produit de la vente aux syndic appellants conformément à l’ordonnance du tribunal de faillite, datée du 28 juin 1996, forcerait à désobéir à l’ordonnance de la Cour fédérale, datée du 17 mai 1996. En fait, après que la Cour fédérale eut refusé une suspension, le tribunal de faillite s’est arrogé le pouvoir de contrôler le déroulement futur des événements. Il se trouvait à aliéner indirectement un navire en la possession d’une autre cour supérieure, ce qu’il ne pouvait faire directement, comme je l’ai indiqué.

Même un tribunal étranger pourrait normalement s’attendre à plus de déférence. Bien que le présent pourvoi soulève des questions de compétence du tribunal de faillite plutôt que des questions de *forum non conveniens*, l’analyse effectuée dans *Amchem Products Inc. c. Colombie-Britannique (Workers’ Compensation Board)*, [1993] 1 R.C.S. 897, p. 932, est pertinente :

Si, en appliquant les principes relatifs au *forum non conveniens* exposés plus haut, le tribunal étranger avait pu raisonnablement conclure qu’aucun autre tribunal n’était nettement plus approprié, le tribunal interne devrait respecter cette décision et rejeter la demande. En cas de désaccord véritable entre les tribunaux de notre pays et ceux d’un autre, nos tribunaux ne devraient pas s’arroger la décision qui relève des deux juridictions. [Je souligne.]

En l’espèce, la Cour fédérale était saisie d’une action *in rem* valide. La compétence en matière de droit maritime n’a pas été anéantie par la faillite subséquente. Les ordonnances du tribunal de faillite n’ont pas « occupé tout le champ » au détriment de la Cour fédérale. Au contraire, comme nous l’avons vu, l’ordonnance du 28 juin 1996 délivrée par le tribunal de faillite canadien assujettissait les pouvoirs

rights of secured creditors. The Canadian bankruptcy court ought not, at one and the same time, to have seemingly protected the rights of secured creditors (equivalent, in any event, to the protection they would have enjoyed in a Canadian bankruptcy) while at the same time preventing Holt and other secured creditors of the Ship from proceeding under maritime law with the realization of their security before the Federal Court.

The Trustees rely on the principles of international comity but, as pointed out by this Court in *Morguard*, *supra*, the considerations underlying rules of comity apply with even greater force between the units of a federal state than they do internationally (p. 1098). In that case, it will be recalled, a British Columbia resident was successfully sued in Alberta on an Alberta mortgage even though he had no continuing connection with that province. It was held, *per* La Forest J., at p. 1102, that courts in one province should give “full faith and credit” to judgments given by a court in another province or territory, so long as that court has “appropriately exercised” its jurisdiction. This case was referred to by Guthrie J. in his reasons of June 28, 1996 (at para. 30), but he seems to have been attracted more by La Forest J.’s references to international comity than to the *ratio decidendi* of the case which is, to repeat, that “full faith and credit” is owed by Canadian courts to each other when acting appropriately within their respective jurisdictions.

The rationale adopted by this Court in *Morguard* applies to the present appeal. The Federal Court, with a statutory grant of maritime law jurisdiction, was engaged in the determination of claims within its statutory jurisdiction. It possessed no bankruptcy jurisdiction and needed none for the task at hand. After giving consideration to the order of Baker J. dated May 9, 1996, it proceeded to render default judgment and arrange for the appraisal and sale of the Ship, as it was entitled to do.

des appelants aux droits des créanciers garantis. Le tribunal de faillite canadien ne devait pas, à la fois, protéger en apparence les droits des créanciers garantis (en leur assurant une protection équivalente, en tout état de cause, à celle dont ils auraient bénéficié dans le cadre d’une faillite survenue au Canada), et empêcher Holt et d’autres créanciers garantis du navire de réaliser, sous le régime du droit maritime, leur garantie devant la Cour fédérale.

Les syndics invoquent les principes de la courtoisie internationale mais, comme l’a souligné notre Cour dans l’arrêt *Morguard*, précité, p. 1098, les considérations qui sous-tendent les règles de courtoisie s’appliquent avec beaucoup plus de force entre les éléments d’un État fédéral qu’elles le font sur le plan international. On se rappellera que, dans cette affaire, un résidant de la Colombie-Britannique avait été poursuivi avec succès en Alberta pour une hypothèque grevant des biens-fonds situés en Alberta, même s’il n’avait plus aucun lien avec cette province. Le juge La Forest a statué, à la p. 1102, que les tribunaux d’une province devraient « reconnaître totalement » les jugements rendus par un tribunal d’une autre province ou d’un territoire, pourvu que ce tribunal ait « convenablement exercé » sa compétence. Dans ses motifs du 28 juin 1996 (au par. 30), le juge Guthrie a renvoyé à cet arrêt, mais il semble s’être intéressé davantage aux mentions de la courtoisie internationale par le juge La Forest qu’à la *ratio decidendi* de l’affaire, savoir, rappelons-le, que les tribunaux canadiens se doivent une « reconnaissance totale » mutuelle lorsqu’ils agissent convenablement dans les limites de leurs compétences respectives.

Le raisonnement adopté par notre Cour dans l’arrêt *Morguard* s’applique au présent pourvoi. La Cour fédérale, à qui la loi attribue une compétence en matière de droit maritime, procédait à l’examen de réclamations relevant de sa compétence. Elle n’avait aucune compétence en matière de faillite et n’en avait besoin d’aucune pour s’acquitter de la tâche qui lui incombait. Après avoir examiné l’ordonnance du juge Baker, datée du 9 mai 1996, elle a rendu un jugement par défaut et pris des mesures pour que le navire soit évalué et vendu, comme elle avait le droit de le faire.

53 At the same time, the Canadian bankruptcy court exercised a distinct and separate jurisdiction in coming to the aid of the Trustees of the estate of the bankrupt shipowner. The Trustees had a proper role in protecting the interests of the bankrupt shipowner in this country, and the intervention of the Canadian bankruptcy court was potentially useful in that regard. The bankruptcy court's support for international coordination of bankruptcies that engage different national jurisdictions has much merit, as does its condemnation of delay created by narrow "national prejudices". The issue here, however, relates to jurisdiction, not judicial policy. Once it determined that the Federal Court had maritime law jurisdiction to deal with the Ship, the Canadian bankruptcy court ought to have recognized that the Trustees' proper remedy was a stay application to that court. It ought not to have issued what amounted to an anti-suit injunction against the litigants in the Federal Court.

54 The appellant Trustees did in fact move for a stay in the Federal Court and acted entirely properly in bringing to the attention of that court the orders of the Belgian bankruptcy court (which were addressed to "all" Canadian courts) in support of their application for a stay of proceedings. With or without the intervention of the Canadian bankruptcy court, then, it was open to MacKay J. of the Federal Court to enter a stay if he considered it appropriate to do so, or to decline to accede to the request of the appellant Trustees, which he did.

55 Had the bankruptcy occurred in Canada instead of Belgium on April 5, 1996, the Quebec Superior Court would have had no authority to command the Federal Court to stay the proper discharge of its maritime law jurisdiction. The Quebec Superior Court did not acquire by its endorsement of international comity a jurisdiction it did not otherwise have.

#### V. Conclusion

56 I would therefore dismiss the appeal with costs.

Au même moment, le tribunal de faillite canadien a exercé une compétence séparée et distincte en prêtant son concours aux syndics de l'actif du propriétaire failli du navire. Les syndics avaient pour fonction légitime d'assurer la protection des intérêts du propriétaire du navire au Canada, et l'intervention du tribunal de faillite canadien pouvait être utile à cet égard. L'aval donné par le tribunal de faillite à la coordination internationale des faillites mettant en cause différents ressorts nationaux présente un intérêt considérable, tout comme sa condamnation des retards dus aux « préjugés nationaux » mesquins. En l'espèce toutefois, la question qui se pose est une question de compétence et non de politique judiciaire. Après avoir décidé que la Cour fédérale pouvait s'occuper du navire en vertu de sa compétence en matière de droit maritime, le tribunal de faillite canadien aurait dû reconnaître que le recours approprié des syndics consistait à solliciter une suspension devant cette cour. Il n'aurait pas dû délivrer ce qui constituait une injonction anti-poursuites contre les parties devant la Cour fédérale.

Les syndics appelants ont, en réalité, demandé une suspension en Cour fédérale et ont agi tout à fait correctement en attirant l'attention de cette cour sur les ordonnances du tribunal de faillite belge (qui s'adressaient à « tout » tribunal canadien) pour appuyer leur demande de suspension des procédures. Donc, avec ou sans l'intervention du tribunal de faillite canadien, le juge MacKay de la Cour fédérale pouvait ordonner une suspension s'il jugeait opportun de le faire, ou encore rejeter la demande des syndics appelants, comme il l'a fait.

Si la faillite était survenue au Canada plutôt qu'en Belgique le 5 avril 1996, la Cour supérieure du Québec n'aurait pas eu le pouvoir d'ordonner à la Cour fédérale de suspendre l'exercice légitime de sa compétence en matière de droit maritime. En avalisant la courtoisie internationale, la Cour supérieure du Québec n'a pas acquis une compétence qu'elle n'avait pas par ailleurs.

#### V. Conclusion

En conséquence, je suis d'avis de rejeter le pourvoi avec dépens.

Appendix: Summary of Court ProceedingsAnnexe : Résumé des procédures judiciaires19961996

- |          |   |         |   |
|----------|---|---------|---|
| March 30 | Holt initiates <i>in rem</i> proceedings in the Federal Court, Trial Division (“FCTD”) against the Ship and its owners; the Ship is arrested and taken into the custody of the local Sheriff at Halifax as Marshal of the Federal Court.  | 30 mars | Holt intente devant la Section de première instance de la Cour fédérale une action <i>in rem</i> contre le navire et ses propriétaires; le navire est saisi et placé sous la garde du shérif local de Halifax, en sa qualité de prévôt de la Cour fédérale.   |
| April 5  | Shipowner declared bankrupt by Belgian bankruptcy court.  | 5 avril | Le propriétaire du navire est mis en faillite par le tribunal de faillite belge.  |
| May 3    | Trustees cause motion to be made in FCTD to move Ship from anchor to a “safe berth” at Halifax and to “remain under arrest” at its new location “until further orders are given by this Court”. Order granted. The Ship was moved and remained there until its sale closed on August 1, 1996.   | 3 mai   | Les syndics déposent une requête devant la Section de première instance de la Cour fédérale pour que le navire soit déplacé vers un [TRADUCTION] « poste d’amarrage sûr » à Halifax et pour qu’il y « demeure sous saisie jusqu’à ce que notre cour en ordonne autrement ». L’ordonnance est accordée. Le navire est déplacé et reste au même endroit jusqu’à sa vente, le 1 <sup>er</sup> août 1996.   |
| May 7    | Holt applies to FCTD for default judgment and an order for the appraisal and sale of the Ship.  | 7 mai   | Holt demande à la Section de première instance de la Cour fédérale de rendre un jugement par défaut et une ordonnance d’évaluation et de vente du navire.   |
| May 9    | <i>Trustees apply to the Quebec Superior Court (not specified to be sitting in Bankruptcy) for an order that the April 5, 1996 judgment of the Belgian bankruptcy court “be recognized and declared executory in Quebec” (emphasis added). Order granted by Baker J. who also ordered that the property of the bankrupt be vested in the Trustees subject to the rights “of any creditors with claims secured under the laws of Canada” (emphasis added).</i> | 9 mai   | <i>Les syndics déposent une requête devant la Cour supérieure du Québec (non désignée comme siégeant en matière de faillite) en vue d’obtenir une ordonnance [TRADUCTION] « reconna[issant] et déclar[ant] exécutoire au Québec » le jugement du tribunal de faillite belge, daté du 5 avril 1996 (je souligne). L’ordonnance est accordée par le juge Baker qui ordonne également que les biens de la faillie soient dévolus aux syndics sous réserve des droits [TRADUCTION] « des créanciers dont les réclamations sont garanties sous le régime des lois du Canada » (je souligne).</i> |
| May 13   | Trustees unsuccessfully seek adjournment of Holt’s motions for default judgment, appraisal, and sale of the Ship.   | 13 mai  | Les syndics sollicitent en vain l’ajournement des requêtes en obtention de jugement par défaut, d’évaluation et de vente du navire présentées par Holt.   |



|        |  |        |  |
|--------|--|--------|--|
| May 14 | No defence to Holt's claim having been filed, FCTD grants default judgment against the Ship in the amount of \$572,128.06 (subject to further verification as to amount) to be paid out of the proceeds of sale of the Ship or any bail posted by the Trustees for its release from arrest.  | 14 mai | Aucune défense n'ayant été produite contre la réclamation de Holt, la Section de première instance de la Cour fédérale rend contre le navire un jugement par défaut ordonnant de verser la somme de 572 128,06 \$ (sous réserve d'une vérification ultérieure du montant) sur le produit de la vente du navire ou sur tout cautionnement constitué par les syndics pour la levée de la saisie du navire.   |
| May 16 | Trustees obtain from the United States Bankruptcy Court for the Southern District of New York a <i>temporary</i> restraining order enjoining Holt and other creditors from disposing of the bankrupt's property in the United States or prosecuting claims against it or its property in the United States. Court refuses to enjoin United States creditors (including Holt) from pursuing claims against the bankrupt company or its assets in jurisdictions outside the United States. | 16 mai | Les syndics obtiennent de la United States Bankruptcy Court, Southern District of New York, une injonction <i>provisoire</i> interdisant à Holt et aux autres créanciers d'aliéner les biens de la faillie situés aux États-Unis ou d'intenter des poursuites contre elle ou ses biens aux États-Unis. Le tribunal refuse d'interdire aux créanciers américains (dont Holt) d'intenter des poursuites contre la société faillie ou contre ses biens situés dans des ressorts à l'extérieur des États-Unis. |
| May 17 | FCTD orders appraisal and sale of the Ship subject to judicial confirmation.   | 17 mai | La Section de première instance de la Cour fédérale ordonne l'évaluation et la vente du navire sous réserve d'une confirmation judiciaire.   |
| May 27 | Trustees apply to FCTD for reconsideration and a stay of the default judgment of May 14, 1996 and the order of appraisal and sale of May 17, 1996, and file a notice of appeal to the Federal Court of Appeal from the default judgment.   | 27 mai | Les syndics demandent à la Section de première instance de la Cour fédérale le réexamen et la suspension du jugement par défaut rendu le 14 mai 1996 et de l'ordonnance d'évaluation et de vente du 17 mai 1996, et déposent un avis d'appel contre le jugement par défaut auprès de la Cour d'appel fédérale.   |
| June 7 | Trustees apply to FCTD for the first time to be added as parties to the Federal Court action for the purpose of filing a conditional appearance and renewing motions for reconsideration and a stay of proceedings for six months. The Trustees did not undertake to file a defence.   | 7 juin | Les syndics demandent pour la première fois à la Section de première instance de la Cour fédérale d'être constitués parties à l'action en Cour fédérale aux fins de déposer un acte de comparution conditionnelle et de renouveler les requêtes en réexamen et en suspension des procédures pour une période de six mois. Les syndics ne s'engagent pas à produire une défense.  |

- June 10 Trustees obtain an order from the Belgian bankruptcy court requesting the aid of Canadian courts to deliver to the Trustees the Ship free and clear of “all measures of attachment”, to suspend all pending proceedings of “attachment”, and to require any further claims against moveables to be prosecuted only against the Trustees under the laws of Belgium.
- 10 juin Les syndics obtiennent du tribunal de faillite belge une ordonnance sollicitant le concours des tribunaux canadiens afin de remettre le navire aux syndics, libre et quitte de [TRADUCTION] « toutes mesures de saisie-arrêt », de suspendre toutes procédures de « saisie-arrêt » en cours et d’exiger que toutes autres réclamations contre les biens meubles ne soient présentées que contre les syndics conformément aux lois de la Belgique.
- June 11 *Trustees apply ex parte to Quebec Superior Court sitting in Bankruptcy and, without disclosing Federal Court proceedings, obtain an order “coming to the aid” of the Belgian Court to implement its order of June 10. Halperin J. temporarily suspended some provisions of his order to permit notification of interested parties and further submissions.*
- 11 juin *Les syndics déposent une requête ex parte devant la Cour supérieure du Québec siégeant en matière de faillite et, sans divulguer les procédures devant la Cour fédérale, obtiennent une ordonnance enjoignant de « prêter concours » au tribunal belge en ce qui a trait à l’exécution de son ordonnance du 10 juin. Le juge Halperin suspend temporairement l’application de certaines dispositions de son ordonnance pour que les parties intéressées puissent être avisées et pour que d’autres observations puissent être présentées.*
- June 12 FCTD adds Trustees as defendants and permits them to file a conditional appearance. Trustees file no defence. FCTD also adds as an intervener Société Nationale de Crédit à l’Industrie S.A. (“SNCI”), the Belgian state bank that holds first and second ranking mortgages on the Ship that total about \$68 million.
- 12 juin La Section de première instance de la Cour fédérale constitue les syndics parties défenderesses et leur permet de déposer un acte de comparution conditionnelle. Les syndics ne produisent aucune défense. La Section de première instance de la Cour fédérale constitue également partie intervenante la Société Nationale de Crédit à l’Industrie S.A. (« SNCI »), la banque d’État belge qui détient sur le navire des hypothèques de premier et de second rang totalisant environ 68 000 000 \$.
- June 14 The Trustees request that “the action be stayed ‘pending final disposition of the matter by the [Quebec] Superior Court . . .’” sitting in Bankruptcy. Their application is dismissed the same day.
- 14 juin Les syndics demandent que [TRADUCTION] « l’action soit suspendue en attendant le règlement définitif de l’affaire par la Cour supérieure [du Québec] » siégeant en matière de faillite. Leur requête est rejetée le même jour.

|          |  |                      |   |
|----------|--|----------------------|---|
| June 28  | <i>Quebec Superior Court sitting in Bankruptcy, per Guthrie J., confirms June 11 order, but varies it to allow FCTD to sell the Ship provided proceeds of sale are paid to Trustees to be distributed to creditors in accordance with Belgian bankruptcy law. If the sale does not proceed as scheduled, FCTD is to deliver possession of the Ship to the Trustees. The Quebec Superior Court “calls in aid” the Supreme Court of Nova Scotia in Bankruptcy to assist if necessary to “give effect to the present judgment”.</i> | 28 juin              | <i>Le juge Guthrie de la Cour supérieure du Québec siégeant en matière de faillite confirme l’ordonnance du 11 juin, mais il la modifie de façon à permettre à la Section de première instance de la Cour fédérale de vendre le navire à la condition que le produit de la vente soit versé aux syndicats pour qu’ils le répartissent entre les créanciers conformément au droit belge en matière de faillite. Si la vente n’est pas conclue comme prévu, la Section de première instance de la Cour fédérale doit remettre le navire aux syndicats. La Cour supérieure du Québec « sollicite le concours » de la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse ayant compétence en matière de faillite, dans la mesure où ce concours pourra être nécessaire pour « exécuter le présent jugement ».</i> |
| July 8   | <i>The order of Guthrie J. is appealed to the Quebec Court of Appeal, thereby staying further bankruptcy proceedings in Canada until disposition of the appeal. Trustees seek to lift the stay without success.</i>  | 8 juillet            | <i>Un appel est interjeté devant la Cour d’appel du Québec contre l’ordonnance du juge Guthrie, et les autres procédures de faillite au Canada sont ainsi suspendues jusqu’à ce que l’appel soit tranché. Les syndicats sollicitent en vain la levée de la suspension.</i>  |
| July 9   | FCTD orders M/V “Brussel” to be sold by auction.   | 9 juillet            | La Section de première instance de la Cour fédérale ordonne la vente aux enchères du N/M « Brussel ».   |
| July 24  | FCTD approves highest bid of US\$4.6 million for the Ship.   | 24 juillet           | La Section de première instance de la Cour fédérale approuve la soumission de 4 600 000 \$US qui est la plus élevée pour le navire.   |
| August 1 | Ship sold and proceeds paid into FCTD.   | 1 <sup>er</sup> août | Le navire est vendu et le produit de la vente est versé à la Section de première instance de la Cour fédérale.  |
| Sept. 19 | Trustees apply to FCTD, based in part on June 28 order of Quebec Superior Court, to have sale proceeds paid out to them.   | 19 sept.             | Se fondant en partie sur l’ordonnance délivrée le 28 juin par la Cour supérieure du Québec, les syndicats demandent à la Section de première instance de la Cour fédérale de leur verser le produit de la vente.  |

1997

April 9 FCTD rules that no payment is to be made to the Trustees unless they post adequate security to cover claims of secured creditors, “including those that establish a claim as a secured creditor by virtue of a maritime lien or a mortgage or other secured claim, in relation to the ship “Brussel”, as recognized under Canadian maritime law”. Trustees appeal to the Federal Court of Appeal.

1999

March 12 Federal Court of Appeal dismisses appeal from FCTD judgment dated April 9, 1997. (It is this judgment which forms the basis of the companion appeal to this Court.)

2000

Feb. 11 FCTD concludes that only secured creditors ranking ahead of the SNCI mortgage will be paid out of the proceeds of the Ship’s sale.

March 14 *The Quebec Court of Appeal allows in part the appeal from the order of Guthrie J. dated June 28, 1996.*

*Appeal dismissed with costs.*

*Solicitors for the appellants: Goldstein, Flanz & Fishman, Montréal.*

*Solicitors for the respondents: Ogilvy Renault, Montréal.*

1997

9 avril La Section de première instance de la Cour fédérale statue qu’aucun versement ne sera fait aux syndics à moins qu’ils ne constituent un cautionnement suffisant pour satisfaire aux réclamations des créanciers garantis « reconnus en droit maritime canadien, y compris ceux qui établissent une réclamation en qualité de créancier garanti en vertu d’un privilège maritime ou d’une hypothèque maritime ou autre réclamation garantie, visant le navire “Brussel” ». Les syndics interjettent appel devant la Cour d’appel fédérale.

1999

12 mars La Cour d’appel fédérale rejette l’appel interjeté contre le jugement de la Section de première instance de la Cour fédérale, daté du 9 avril 1997. (C’est ce jugement qui est à l’origine du pourvoi connexe devant notre Cour.)

2000

11 fév. La Section de première instance de la Cour fédérale conclut que seuls les créanciers garantis ayant priorité de rang sur l’hypothèque de la SNCI seront payés sur le produit de la vente du navire.

14 mars *La Cour d’appel du Québec accueille en partie l’appel interjeté contre l’ordonnance du juge Guthrie, datée du 28 juin 1996.*

*Pourvoi rejeté avec dépens.*

*Procureurs des appelants : Goldstein, Flanz & Fishman, Montréal.*

*Procureurs des intimées : Ogilvy Renault, Montréal.*