

A-516-76

A-516-76

**Hawker Industries Limited (Appellant) (Defendant)**

**Hawker Industries Limited (Appelante) (Défenderesse)**

v.

<sup>a</sup> c.

**Santa Maria Shipowning and Trading Company, S.A. (Respondent) (Plaintiff)**

**Santa Maria Shipowning and Trading Company, S.A. (Intimée) (Demanderesse)**

Court of Appeal, Jackett C.J., Pratte and Urie JJ.—Montreal, May 18; Ottawa, June 5, 1978.

<sup>b</sup> Cour d'appel, le juge en chef Jackett, les juges Pratte et Urie—Montréal, le 18 mai; Ottawa, le 5 juin 1978.

*Jurisdiction — Maritime law — Contract — Contract to replace rudder, breached — Whether or not contract for repair of a ship that arrives in port after becoming disabled at sea is a subject matter falling within the body of Canadian maritime law — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 42.*

<sup>c</sup> *Compétence — Droit maritime — Contrat — Inexécution d'un contrat visant à remplacer un gouvernail — Un contrat pour la réparation d'un navire qui arrive avarié au port fait-il partie des matières qui relèvent du droit maritime canadien? — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), c. 10, art. 2, 42.*

This is an appeal from a decision of the Trial Division that respondent recover from the appellant "the amount of its damages" resulting from the appellant's "failure . . . to perform its contract . . . to be fixed at a subsequent hearing". Trial Division's judgment is based on a finding that the respondent made a verbal contract with the appellant for the installation of a new rudder and a finding that the respondent suffered damages as a result of a breach of that contract by the appellant. The question for consideration by this Court is whether a contract for repair of a ship that arrives in port after becoming disabled at sea is a subject matter that falls within the body of Canadian maritime law.

<sup>d</sup> Il s'agit d'un appel formé contre une décision de la Division de première instance donnant à l'intimée le droit de recouvrer de l'appelante «les dommages-intérêts» découlant de «l'inexécution . . .», par l'appelante, «. . . de son contrat . . ., dommages-intérêts à fixer au cours d'une audition subséquente». Le jugement de première instance est fondé sur la conclusion que <sup>e</sup> l'intimée, d'une part, a conclu un contrat oral avec l'appelante pour l'installation d'un nouveau gouvernail et que, d'autre part, elle a subi des dommages par suite de l'inexécution, par l'appelante, de ce contrat. La question à trancher par cette cour est de savoir si un contrat pour la réparation d'un navire qui arrive avarié au port fait partie des matières qui relèvent du droit maritime canadien. <sup>f</sup>

*Held*, the Trial Division has jurisdiction in the matter giving rise to the judgment under appeal and therefore there should be no judgment of this Court on the appeal at this time. Admiralty courts throughout the centuries have exercised *inter alia* jurisdiction over disputes concerning contracts for the provision of necessities to ships—albeit such jurisdiction in certain cases may have been limited by statutory provisions or injunctions issued by domestic courts—and in so doing have applied a body of law that is something other than the "law of the land" dealing with contracts and torts. Admiralty law, without any limitations arising out of arbitrary jurisdictional fetters, falls within the body of Canadian maritime law. A contract for the repair of a ship disabled at sea is, and always has been recognized as, a contract for enabling the ship to carry on its navigation operations in the same way as a contract to provide a ship with "necessaries" has always been so recognized. It is not an over-generalization to say that the doing of what is necessary to enable ships to carry on their navigation operations is something that falls within the field of activity regulated by admiralty law.

*Arrêt*: la Division de première instance est compétente pour connaître du litige qui a donné lieu au jugement en appel et la présente cour, par conséquent, ne doit pas statuer à ce stade-ci. Les tribunaux maritimes ont, au cours des siècles, exercé leur <sup>g</sup> compétence notamment en matière de litiges portant sur des contrats d'approvisionnement des navires (bien qu'une telle compétence ait pu, en certains cas, avoir été limitée par des dispositions légales ou des injonctions décernées par les tribunaux du pays) et, ce faisant, ont appliqué un ensemble de droit différent du «droit terrestre» qui traite des contrats et des délits. <sup>h</sup> Le droit maritime, libre d'entraves arbitraires posées en matière de compétence, est partie du droit maritime canadien. Un contrat pour la réparation d'un navire avarié est, et a toujours été, réputé être un contrat qui doit permettre au navire de continuer à naviguer, à l'instar du contrat qui vise à fournir au navire les «choses nécessaires». Dire que les opérations visant à <sup>i</sup> permettre à un navire de continuer à naviguer sont du domaine du droit maritime, ce n'est pas trop généraliser.

*Associated Metals & Minerals Corp. v. The "Evie W"* [1978] 2 F.C. 710, referred to.

<sup>j</sup> Arrêt mentionné: *Associated Metals & Minerals Corp. c. L'«Evie W»* [1978] 2 C.F. 710.

APPEAL.

APPEL.

## COUNSEL:

*Stewart McInnes, Q.C.*, and *Wylie Spicer* for appellant (defendant).

*Donald A. Kerr, Q.C.*, for respondent (plaintiff).

## SOLICITORS:

*McInnes, Cooper & Robertson*, Halifax, for appellant (defendant).

*Stewart, MacKeen & Covert*, Halifax, for respondent (plaintiff).

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

JACKETT C.J.: This is an appeal from a decision of the Trial Division [T-486-75] that the respondent recover from the appellant "the amount of its damages" resulting from the appellant's "failure ... to perform its contract ... to be fixed at a subsequent hearing" together with costs.<sup>1</sup>

The contract in question concerned a vessel owned by the respondent, which lost its rudder at sea and was towed into Halifax where the appellant carried on a business which included "ship-repairing". The judgment of the Trial Division is based on a finding that the respondent made a verbal contract with the appellant to install a new rudder and a finding that the respondent suffered damage as a result of a breach of that contract by the appellant.

While, in my view, they are not relevant to the decision of what is to be decided at this time, I deem it appropriate to refer to certain events that have occurred since the original action was launched, *viz*:

1. On February 6, 1976, this Court dismissed an appeal from what was, in effect, a judgment

<sup>1</sup> No question has been raised as to whether the decision is appealable under section 27 of the *Federal Court Act*. While not as aptly worded as it might be, I interpret it, for the purpose of these reasons, as "a judgment that determines a substantive right except as to some question to be determined by a referee" and as being, therefore, a "final judgment" by virtue of section 27(4) of the *Federal Court Act*. (Such "referee" might be a judge. See Rule 500(1).)

## AVOCATS:

*Stewart McInnes, c.r.*, et *Wylie Spicer* pour l'appelante (défenderesse).

*Donald A. Kerr, c.r.*, pour l'intimée (demanderesse).

## PROCUREURS:

*McInnes, Cooper & Robertson*, Halifax, pour l'appelante (défenderesse).

*Stewart, MacKeen & Covert*, Halifax, pour l'intimée (demanderesse).

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

LE JUGE EN CHEF JACKETT: Appel est formé contre une décision de la Division de première instance [T-486-75] confirmant le droit de l'intimée de recouvrer de l'appelante «les dommages-intérêts» découlant de «l'inexécution ...», par l'appelante, «... de son contrat ... , dommages-intérêts à fixer au cours d'une audition subséquente», et les dépens.<sup>1</sup>

Le contrat en cause a trait à un navire appartenant à l'intimée et dont le gouvernail s'est perdu en mer. Le navire a été remorqué jusqu'à Halifax où l'appelante dirige une entreprise dont les activités englobent la «réparation de navires». Le jugement de première instance est fondé sur la conclusion que l'intimée, d'une part, a conclu un contrat oral avec l'appelante pour l'installation d'un nouveau gouvernail et que, d'autre part, elle a subi des dommages par suite de l'inexécution, par l'appelante, de ce contrat.

J'estime opportun d'évoquer certains événements qui se sont produits depuis le début des premières procédures bien, qu'à mon avis, ces événements n'aient aucun rapport avec la décision qui sera rendue.

1. Le 6 février 1976, la présente cour a rejeté un appel formé contre un jugement de la Division

<sup>1</sup> La question de savoir si un appel peut être formé contre la décision de l'article 27 de la *Loi sur la Cour fédérale* n'a pas été soulevée. Bien que cette décision ne soit pas libellée de façon aussi judiciaire qu'elle devrait l'être, je l'interprète, aux fins des présents motifs, comme étant «un jugement qui statue sur le fond au sujet d'un droit, à l'exception d'un point litigieux laissé à la décision ultérieure d'un arbitre» et comme étant, par conséquent, un «jugement final» conformément à l'article 27(4) de la *Loi sur la Cour fédérale*. (Cet «arbitre» pourrait être un juge. Voir la Règle 500(1).)

of the Trial Division dismissing an oral application of a co-defendant to strike out the statement of claim as against that defendant on the ground that it did not disclose a cause of action as against that defendant within the jurisdiction of the Trial Division. The question before this Court was whether the Trial Division wrongly exercised its discretion as to whether the statement of claim should have been struck out;<sup>2</sup> and the only serious contention was that there was an implied limitation on the subject matter jurisdiction of the Court to subject matter arising within the geographical limits within which the Court can exercise jurisdiction.

2. This appeal was launched on July 23, 1976.

3. In 1977, certain decisions of the Supreme Court of Canada gave rise to constitutional questions that had not previously occurred to counsel or the Court concerning the extent of the jurisdiction of the Trial Division in Admiralty matters.

As a result, on the application of the appellant, an order was made by this Court, on November 7, 1977, for a hearing of this appeal "limited to the question whether the Trial Division had jurisdiction to render the judgment appealed from". This question has now been argued. It is apparent that

(a) if the Court decides that the Trial Division had no jurisdiction, the appeal should be allowed and the judgment of the Trial Division should be set aside, and

(b) if the Court decides that the Trial Division did have jurisdiction, arrangements should be made for hearing of the appeal on the merits—possibly by another Division of the Court.

It is clear that the matter falls within the jurisdiction that Parliament has purported to confer by section 22 of the *Federal Court Act*. The constitutional question that has to be considered following the 1977 decisions of the Supreme Court of Canada is, as I understand it, whether the judgment of the Trial Division in respect of that matter

<sup>2</sup> Compare *The Queen v. Wilfrid Nadeau Inc.* [1973] F.C. 1045.

de première instance qui rejetait une demande orale présentée par un codéfendeur visant la radiation de la déclaration adverse au motif que ladite déclaration ne révélait à l'encontre dudit défendeur aucune cause d'action relevant de la Division de première instance. La question que devait trancher la présente cour était de savoir si la Division de première instance avait exercé, de façon erronée, son pouvoir discrétionnaire en se prononçant sur la radiation de la déclaration;<sup>2</sup> selon la seule allégation sérieuse, les matières relevant de la compétence de la Cour étaient implicitement limitées à celles ayant pris naissance dans le ressort de ladite cour.

2. Le présent appel a été interjeté le 23 juillet 1976.

3. En 1977, certaines décisions rendues par la Cour suprême du Canada ont soulevé des questions constitutionnelles auxquelles ni les avocats ni la Cour n'avaient auparavant songé, concernant l'étendue de la compétence de la Division de première instance en matière de droit maritime.

En conséquence, à la suite d'une demande présentée par l'appelante, la présente cour a rendu, le 7 novembre 1977, une ordonnance selon laquelle l'audition du présent appel devait «se limiter à la question de savoir si la Division de première instance avait compétence pour rendre le jugement dont appel est interjeté». Cette question a été débattue à ce stade-ci. Il est évident que

a) si la Cour décide que la Division de première instance n'était pas compétente, alors l'appel doit être accueilli et le jugement de la Division de première instance annulé;

b) si la Cour décide que la Division de première instance était compétente, alors l'appel devra être entendu sur le fond, probablement par une autre division de la Cour.

Il est clair que la question relève de la compétence que le Parlement est censé avoir conférée à la Division de première instance aux termes de l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*. La question constitutionnelle à étudier comme suite aux décisions rendues en 1977 par la Cour suprême du Canada, si je la comprends bien, est

<sup>2</sup> Comparer *La Reine c. Wilfrid Nadeau Inc.* [1973] C.F. 1045.

is founded on

- (a) provincial law, in which event it does not fall within the "laws of Canada" in respect of which Parliament could confer jurisdiction on the Trial Division, or
- (b) federal law, in which event it does fall within the "laws of Canada" in respect of which Parliament could confer jurisdiction on the Trial Division.

Since the order providing for the preliminary argument of this jurisdiction question—on December 20, 1977—this Court has come to the conclusion, in *Associated Metals & Minerals Corporation v. The "Evie W"* [1978] 2 F.C. 710, that the Trial Division has jurisdiction in a dispute concerning a claim arising out of a contract for the carriage of goods by sea, in effect, on the ground that there is a body of Canadian maritime law (which *inter alia* regulates such matters) that is federal law, and not provincial law, and therefore falls within the class of matters that can be assigned to the Trial Division under section 101 of *The British North America Act, 1867*. In my reasons in that case, I expressed my reasons for reaching that conclusion and I do not propose to repeat them at this time.<sup>3</sup>

The only question, therefore, that, in my view, arises for consideration by this Court at this time is whether a contract for repair of a ship that arrives in port after becoming disabled at sea is a subject matter that falls within that same body of Canadian maritime law.

In my view, no good purpose would be served by a detailed review of statutes in relation to the jurisdiction of Admiralty courts, cases that have been dealt with by Admiralty courts or text books and articles dealing with the history of Admiralty law.<sup>4</sup> From my reading of such materials, I am

<sup>3</sup> That decision is, I believe, under appeal to the Supreme Court of Canada. Pending a decision with regard thereto, or some other relevant decision of the Supreme Court of Canada, in my view, we should follow the decision of this Court.

<sup>4</sup> I should say, however, that I am indebted to Mr. Kerr, counsel for the respondent, for putting before us extracts from *The Black Book of the Admiralty* edited by Sir Travers Twiss (1874) and for the light thereby thrown on the original Admiralty jurisdiction. For a brief historical review of Admiralty jurisdiction in England, see *MacMillan Bloedel Limited v. Canadian Stevedoring Co. Ltd.* [1969] 2 Ex.C.R. 375.

celle de savoir si le jugement de la Division de première instance relativement à cette question est fondé sur

- a) une loi provinciale, et en ce cas il ne découle pas des «lois du Canada» à l'égard desquelles le Parlement peut conférer compétence à la Division de première instance, ou
- b) une loi fédérale, et en ce cas il découle desdites «lois du Canada».

Depuis le 20 décembre 1977, date de l'ordonnance autorisant un débat préliminaire sur la question de compétence, la présente cour a conclu, dans *Associated Metals & Minerals Corporation c. L'«Evie W»* [1978] 2 C.F. 710, que la Division de première instance était en effet compétente pour connaître d'un litige relatif à un contrat de transport de marchandises par eau au motif qu'il existe un ensemble de droit maritime canadien régissant notamment de telles questions, constitué de lois fédérales et non provinciales, et que ledit litige, par conséquent, relevait bien de la Division de première instance en vertu de l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*. J'ai alors expliqué les motifs de ma décision; je n'ai pas l'intention de les répéter ici.<sup>3</sup>

Donc la seule question qui, à mon avis, doit être étudiée par la présente cour, à ce stade-ci, est de savoir si un contrat pour la réparation d'un navire qui arrive avarié au port, est une question qui relève de ce même ensemble du droit maritime canadien.

A mon avis, il ne servirait à rien de revoir de façon détaillée les textes législatifs concernant la compétence des tribunaux maritimes, les arrêts étudiés par ces mêmes tribunaux ou la doctrine et les articles traitant de l'histoire du droit maritime.<sup>4</sup> Ces lectures m'ont convaincu que les tribu-

<sup>3</sup> Cette décision est, je crois, en appel devant la Cour suprême du Canada. En attendant la décision de la Cour suprême du Canada ou toute autre décision pertinente, j'estime qu'il faut suivre la décision de la présente cour.

<sup>4</sup> Je dois dire, toutefois, que je suis gré à M<sup>e</sup> Kerr, avocat de l'intimée, de nous avoir présenté des extraits de l'ouvrage *The Black Book of the Admiralty* édité par Sir Travers Twiss (1874) et d'avoir ainsi jeté un peu de lumière sur la juridiction de première instance des tribunaux maritimes. Pour un exposé historique bref sur la compétence desdits tribunaux en Angleterre, voir *MacMillan Bloedel Limited c. Canadian Stevedoring Co. Ltd.* [1969] 2 R.C.É. 375.

satisfied that Admiralty courts have throughout the centuries exercised *inter alia* jurisdiction over disputes concerning contracts for the provision of necessities to ships either before sailing or when they have put into port in the course of their voyages—albeit such jurisdiction may in certain cases have been limited by statutory provisions or injunctions issued by domestic courts—and, in so doing, have applied a body of law (originally referred to as the “law of the sea” as opposed to the “law of the land” and commonly referred to as “Admiralty” law) that is something other than the “law of the land” dealing with contracts and torts. I am satisfied that such disputes have, when they were dealt with by Admiralty courts, been dealt with under “Admiralty” law and not under the ordinary domestic law that was applied when such disputes were brought before the ordinary courts; and such law, without any limitations arising out of arbitrary jurisdictional fetters, falls within the body of “Canadian maritime law” as defined by section 2 of the *Federal Court Act*, which has been continued by section 42 of that Act as part of the substantive law of Canada.<sup>5</sup> (It is to be noted that section 42 is part of a group of sections appearing under the heading “Substantive Provisions”.)

To make my view clear, I should say that, as I grasp the situation,

(a) there was, in early times, a body of Admiralty law or “law of the sea” governing matters of navigation and shipping and international trade that was a part of the law of most maritime nations, including England,

<sup>5</sup> 2. In this Act

“Canadian maritime law” means the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute, or that would have been so administered if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters, as that law has been altered by this or any other Act of the Parliament of Canada;

42. Canadian maritime law as it was immediately before the 1st day of June 1971 continues subject to such changes therein as may be made by this or any other Act.

naux maritimes ont, au cours des siècles, exercé leur compétence notamment en matière de litiges portant sur des contrats d’approvisionnement des navires, soit avant leur départ, soit en cours d’escale (bien qu’une telle compétence ait pu, en certains cas, avoir été limitée par des dispositions légales ou des injonctions décernées par les tribunaux du pays) et, ce faisant, ont appliqué un ensemble de droit appelé, à l’origine, «droit de la mer» par opposition au «droit terrestre» et couramment appelé «droit d’amirauté», différent du «droit terrestre» qui traite des contrats et des délits. Je suis convaincu que les tribunaux maritimes ont appliqué, dans le règlement de ces litiges, le droit «maritime» et non le droit canadien ordinaire appliqué lorsque de tels litiges étaient soumis à des tribunaux ordinaires; et ce droit, libre d’entraves arbitraires posées en matière de compétence, est partie du «droit maritime canadien» défini à l’article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* et continué à l’article 42 en tant qu’élément du droit canadien.<sup>5</sup> (Il est à noter que l’article 42 fait partie d’un ensemble d’articles groupés sous le titre «Dispositions concernant le fond».)

Par souci de clarté, j’expose la situation telle que je la conçois:

a) il existait, au début, un ensemble de droit maritime ou «droit de la mer» qui régissait les questions de navigation, de marine marchande et de commerce international, et qui faisait partie du droit en vigueur dans la plupart des nations maritimes, dont l’Angleterre,

<sup>5</sup> 2. Dans la présente loi

«droit maritime canadien» désigne le droit dont l’application relevait de la Cour de l’Échiquier du Canada, en sa juridiction d’amirauté, en vertu de la *Loi sur l’Amirauté* ou de quelque autre loi, ou qui en aurait relevé si cette Cour avait eu, en sa juridiction d’amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d’amirauté, compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada;

42. Le droit maritime canadien existant immédiatement avant le 1<sup>er</sup> juin 1971 reste en vigueur sous réserve des modifications qui peuvent y être apportées par la présente loi ou toute autre loi.

(b) that, when early statutes inhibited the English Admiralty Court from exercising jurisdiction in certain matters, they neither purported to, nor had the effect of, abolishing any part of such law, even though, during the operation of such inhibitions, there was no occasion to apply certain parts thereof,

(c) that as, and to the extent that, such inhibitions were removed, such parts of the Admiralty law, as amended by substantive legislation, again became operative,

(d) that, as part of the law of England, such Admiralty law was introduced into Canada and, as amended by substantive legislation, was in fact resorted to to the extent that Admiralty courts in Canada had jurisdiction at different periods of Canada's history,

(e) that such Admiralty law or law of the sea is "federal" law and not provincial law and jurisdiction with regard thereto can be conferred by Parliament under section 101, and

(f) such Admiralty law,<sup>6</sup> as amended by substantive legislation, is a part of the law that was continued (enacted) by section 42 of the *Federal Court Act* in 1971.

It remains only to say that, in my view, a contract for the repair of a ship disabled at sea is, and has always been recognized as, a contract for enabling the ship to carry on its navigation operations in the same way as a contract to provide a ship with "necessaries" has always been so recognized; and, in my view, it is not an over-generalization to say that the doing of what is necessary to enable ships to carry on their navigation operations is something that falls within the field of activity regulated by Admiralty law.

For the above reasons, I am of the view that the Trial Division has jurisdiction in the matter giving rise to the judgment under appeal and that there should, therefore, be no judgment of this Court on the appeal at this time. When the appeal is ready for hearing on the merits, an application may be made for an order fixing a date and place for such

<sup>6</sup> I do not intend to suggest that, quite apart from substantive changes by statute, the Admiralty law did not undergo development by reason of changing circumstances and times just as the common law of England did.

b) les premiers textes législatifs qui interdisaient à la Court of Admiralty d'Angleterre d'exercer sa compétence en certaines matières n'abolissaient aucune partie de ce droit, bien que, pendant l'application de ces interdictions, certaines parties dudit droit n'aient pas eu l'occasion d'être appliquées,

c) au fur et à mesure que les interdictions étaient levées, et dans la mesure où elles l'étaient, ces parties du droit d'amirauté, dans leur forme modifiée par une législation de fond, sont de nouveau entrées en vigueur,

d) ce droit d'amirauté a été introduit au Canada en tant qu'élément du droit anglais et de fait, on y a eu recours, dans sa forme modifiée par une législation de fond, dans la mesure où les tribunaux maritimes canadiens étaient compétents en la matière, au cours des différentes périodes de l'histoire du Canada,

e) ce droit maritime ou droit de la mer ressortit d'une loi «fédérale» et non provinciale et le Parlement, en vertu de l'article 101, peut donner à une cour compétence relativement à ce droit,

f) ce droit maritime,<sup>6</sup> dans sa forme modifiée par une législation de fond, fait partie du droit que l'article 42 de la *Loi sur la Cour fédérale* a maintenu en vigueur (édicte) en 1971.

Il me reste à dire qu'à mon avis, un contrat pour la réparation d'un navire avarié est, et a toujours été, réputé être un contrat qui doit permettre au navire de continuer à naviguer, à l'instar du contrat qui vise à fournir au navire les «choses nécessaires» et, à mon avis, dire que les opérations visant à permettre à un navire de continuer à naviguer sont du domaine du droit maritime, ce n'est pas trop généraliser.

Pour ces motifs, j'estime que la Division de première instance est compétente pour connaître du litige qui a donné lieu au jugement en appel et que la présente cour, par conséquent, ne doit pas statuer à ce stade. Le moment venu, on pourra demander une ordonnance fixant la date, l'heure et le lieu de l'audition sur le fond de l'appel, à la

<sup>6</sup> Je ne veux pas laisser entendre qu'indépendamment des modifications de fond apportées par des textes de loi, le droit maritime n'a pas évolué au rythme des événements et du temps, à l'instar de la *common law* anglaise.

hearing on the understanding that such hearing will be a new hearing—not a continuation of the hearing on the jurisdiction question—and may be before a different Division of the Court.

\* \* \*

PRATTE J.: I agree.

\* \* \*

URIE J.: I concur.

condition qu'il s'agisse d'une nouvelle audition (et non de la continuation de l'audition sur la question de compétence). L'appel pourra être entendu par une autre division de la Cour.

*a*

\* \* \*

LE JUGE PRATTE: Je suis d'accord.

\* \* \*

LE JUGE URIE: J'y souscris.