

T-3594-74

T-3594-74

The Toronto Harbour Commissioners (Plaintiff)**Les commissaires du havre de Toronto (Demandeurs)**

v.

a c.

The Ship Toryoung II and Her Owners (Defendants)**Le navire Toryoung II et ses propriétaires (Défendeurs)**

Trial Division, Sweet D.J.—Toronto, June 24-26, July 7 and August 15, 1975.

b Division de première instance, le juge suppléant Sweet—Toronto, les 24, 25 et 26 juin, le 7 juillet et le 15 août 1975.

Maritime law—Salvage—Parties filing minutes of settlement—Application to have agreement implemented as judgment—Whether maritime lien exists because parties have so agreed.

c *Droit maritime—Sauvetage—Les parties déposent des minutes de règlement—Demande visant à faire mettre le règlement à exécution au moyen d'un jugement—Existe-t-il un privilège maritime parce que les parties en ont convenu?*

Before the close of plaintiff's case, the parties filed minutes of settlement, after a denial by defendant of the existence of a maritime lien. In effect, the parties are asking the Court to find that a maritime lien exists in favour of plaintiff because the parties alone have agreed that plaintiff is to have the lien, regardless of the rights of others who have only the status of ordinary creditors.

d Avant la fin de l'exposé des faits par les demandeurs, les parties ont déposé des minutes de règlement, après un refus des défendeurs de reconnaître l'existence d'un privilège maritime. Les parties demandent à la Cour de statuer qu'il existe en faveur des demandeurs un privilège maritime parce que les parties seules ont convenu que les demandeurs jouiraient dudit privilège, sans égard aux droits des tiers qui pourraient n'être que des créanciers ordinaires.

Held, a formal judgment based on the minutes of settlement should not be signed. A maritime lien enforceable against non-consenting third parties can not arise solely by virtue of an agreement between the ostensible salvor, and the owner of the ship to which it is desired to attach the lien. The existence of a maritime lien depends not only on whether services were performed, but also on the nature of the services and associated circumstances. There have been cases where binding agreements have been made in connection with a fair and reasonable amount of salvage. However, where there are agreements as to quantum of salvage for these to be binding on others, there must be services which by their nature and surrounding circumstances, actually classify as salvage.

e *Arrêt*: on ne doit pas signer un jugement fondé sur les minutes de règlement. On ne peut créer un privilège maritime à l'encontre de tiers non consentants seulement en vertu d'une entente passée entre le présumé sauveteur et le propriétaire du navire que l'on veut grever du privilège. L'existence d'un privilège maritime ne dépend pas seulement du fait qu'une aide ait été apportée mais également de la nature de l'aide et des événements l'ayant motivée. Il existe des cas où on a conclu des ententes valables à propos d'un montant juste et raisonnable de sauvetage. Cependant, lorsqu'il existe des ententes quant au montant de la prime de sauvetage, pour que ces dernières lient les tiers, il faut se trouver en présence d'une aide qui, par sa nature et celle des événements l'ayant motivée, puisse entrer dans la catégorie du sauvetage.

The Elin (1882) 8 P.D. 39; *The Inna* (1938) 19 Asp. M.L.C. 203, discussed.

Arrêts analysés: *The Elin* (1882) 8 P.D. 39; *The Inna* (1938) 19 Asp. M.L.C. 203.

APPLICATION.

h DEMANDE.

COUNSEL:

AVOCATS:

A. J. Stone, Q.C., for plaintiff.

A. J. Stone, c.r., pour les demandeurs.

D. L. D. Beard, Q.C., for defendants.

i D. L. D. Beard, c.r., pour les défendeurs.

SOLICITORS:

PROCUREURS:

MacKinnon, McTaggart, Toronto, for plaintiff.

j MacKinnon, McTaggart, Toronto, pour les demandeurs.

Du Vernet, Carruthers, Toronto, for defendants.

Du Vernet, Carruthers, Toronto, pour les défendeurs.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

SWEET D.J.: Before the close of the plaintiff's case, the parties filed "Minutes of Settlement" in the following form:

No. T-3594-74

IN THE FEDERAL COURT OF CANADA
TRIAL DIVISION

BETWEEN:

THE TORONTO HARBOUR COMMISSIONERS

PLAINTIFF

-AND-

THE SHIP "TORYOUNG II" AND HER OWNERS

DEFENDANTS

MINUTES OF SETTLEMENT

The parties hereto by their respective counsel do hereby consent to the settlement of this action on the following terms:

1. The Plaintiff shall have Judgment against the Defendants for the sum of \$11,500.00 together with interest thereon at the rate of 6% per annum from the 17th day of September, 1974 until date of payment plus the costs of this action hereby agreed to at the sum of \$1,400.

2. AND IT IS FURTHER AGREED that the said sums set forth above is salvage and constitutes a maritime lien against the vessel "TORYOUNG II" as of September 17th, 1974.

3. AND IT IS FURTHER AGREED that the Plaintiff shall withhold procedures for appraisal and sale of the vessel up to and including the 15th day of August, 1975 to enable the Defendants to pay the above amounts and should the said sums not be paid by that time the Plaintiff shall be at liberty to proceed with the appraisal and sale of the vessel "TORYOUNG II" in accordance with the Rules of the Court.

4. AND IT IS FURTHER AGREED that upon payment as aforesaid of this Judgment the Plaintiff abandons its claim for dock improvements claimed in amount of \$6,807.08 and agrees to give a General Release to the Defendants for all claims of any nature and kind for all matters of debts existing up to the date hereof which in any way relates to the vessel "TORYOUNG II".

DATED at Toronto, Ontario this 26th day of June, 1975.

"A. J. Stone"

Counsel for the Plaintiff

"David Beard"

Counsel for the Defendants.

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

LE JUGE SUPPLÉANT SWEET: Avant la fin de l'exposé des faits par les demandeurs, les parties ont déposé des [TRADUCTION] «Minutes de règlement», rédigées dans les termes suivants:

No: T-3594-74

COUR FÉDÉRALE DU CANADA
DIVISION DE PREMIÈRE INSTANCE

ENTRE

LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE TORONTO

DEMANDEURS

ET

LE NAVIRE «TORYOUNG II» ET SES PROPRIÉTAIRES

DÉFENDEURS

MINUTES DE RÈGLEMENT

Les parties en cause, par l'intermédiaire de leurs avocats respectifs, consentent par les présentes au règlement de la présente action selon les conditions suivantes:

1. Les demandeurs obtiendront gain de cause contre les défendeurs pour une somme de \$11,500 avec intérêt au taux annuel de 6% à compter du 17 septembre 1974 jusqu'au jour du paiement, plus les dépens de la présente action, dont le montant convenu par les présentes est de \$1,400.

2. IL EST DE PLUS CONVENU que lesdites sommes susmentionnées sont considérées comme étant des primes de sauvetage et constituent un privilège maritime contre le navire «TORYOUNG II» à compter du 17 septembre 1974.

3. IL EST DE PLUS CONVENU que les demandeurs n'intenteront pas de procédures visant l'évaluation et la vente dudit navire avant le 15 août 1975 afin de permettre aux défendeurs de payer lesdites sommes et, dans l'éventualité où ces dernières ne seraient pas payées à cette date, les demandeurs pourront alors procéder à l'évaluation et à la vente du navire «TORYOUNG II» conformément aux Règles de la Cour.

4. IL EST DE PLUS CONVENU que, dès le paiement des sommes fixées au présent jugement, les demandeurs renonceront à leur réclamation s'élevant à \$6,807.08 à titre d'ouvrages et d'améliorations au bassin et ils s'engagent à accorder aux défendeurs une décharge complète de toutes réclamations, de quelque nature que ce soit, relativement à toutes dettes pouvant exister jusqu'à aujourd'hui afférentes au navire «TORYOUNG II».

FAIT à Toronto (Ontario), ce 26 juin 1975.

"A. J. Stone"

Avocat agissant pour les
demandeurs

«David Beard»

Avocat agissant pour les
défendeurs

Counsel sought to have the "settlement" implemented by a formal judgment of this Court.

The "settlement" followed, a denial by the defendants of the existence of a maritime lien.

In my opinion, the Court would be without jurisdiction to implement, by judgment, a "settlement" if its terms are beyond the capacity of the parties. As I see it, what the parties seek to have done here by their agreement might affect adversely the rights of others not privy to their agreement. Accordingly, in my view, what they seek to accomplish is beyond their capacity.

The principal difficulty presented by these "Minutes of Settlement" arises out of its paragraph numbered 2.

No doubt what the parties mean by that paragraph is that the sum of \$11,500.00 referred to in paragraph numbered 1 of the minutes is a salvage reward, that the plaintiff has a maritime lien upon the ship *Toryoung II* for that reward and for the interest and costs referred to in paragraph 1 and that such maritime lien has subsisted since September 17, 1974.

I suggested that there be added to paragraph 2 of the minutes of settlement the words "but only as between the parties to this action". Adopting verbatim the words of the paragraph, and with such addition, the paragraph, as so amended, would read:

2. And it is further agreed that the said sums set forth above is salvage and constitutes a maritime lien against the vessel *Toryoung II* as of September 17, 1974, but only as between the parties to this action.

In connection with that suggestion, Mr. Stone, counsel for the plaintiff, according to the transcript, said:

I believe it would create a problem for the plaintiff in that we know of other potential claimants and we would not wish to be in the position where we have a judgment which is only effective in so far as the maritime lien, as between the parties.

L'avocat a cherché à faire mettre ledit «règlement» à exécution au moyen d'un jugement de cette cour.

Le «règlement» a suivi un refus de la part des défendeurs de reconnaître l'existence d'un privilège maritime.

Selon moi, il serait hors de la compétence de la Cour de mettre à exécution un «règlement» si ses clauses dépassent la capacité juridique des parties. Il me semble que ce que les parties cherchent à obtenir en vertu du présent règlement pourrait porter atteinte aux droits d'autres personnes qui ne sont pas parties à ce règlement. Par conséquent, selon moi, le redressement que les parties cherchent à obtenir dépasse leur capacité juridique.

La principale difficulté que présentent lesdites «minutes de règlement» découle du paragraphe numéro 2.

Il ne fait aucun doute que ce paragraphe témoigne de l'intention des parties de considérer la somme de \$11,500 mentionnée au premier paragraphe des minutes comme étant une prime de sauvetage. On y reconnaît également que les demandeurs ont un privilège maritime contre le navire *Toryoung II* pour le paiement de cette prime ainsi que des intérêts et dépens mentionnés au paragraphe 1 et que le privilège maritime en question existe depuis le 17 septembre 1974.

J'ai suggéré d'ajouter au deuxième paragraphe des minutes de règlement les mots suivants: «mais seulement entre les parties à la présente action». Le second paragraphe, avec son rajout, se lirait donc comme suit:

2. Il est de plus convenu que lesdites sommes susmentionnées sont considérées comme étant des primes de sauvetage et constituent un privilège maritime contre le navire *Toryoung II* à compter du 17 septembre 1974, mais seulement entre les parties à la présente action.

Selon la copie des débats, M^c Stone, l'avocat représentant les demandeurs, a dit au sujet de ma suggestion:

[TRADUCTION] Je crois que cela créerait un problème aux demandeurs parce qu'il existe d'autres demandeurs en puissance et nous ne voudrions pas obtenir un jugement qui ne serait exécutoire entre les parties que relativement au privilège maritime.

It is apparent, then, that what is desired to have accomplished by the "Minutes of Settlement" implemented by a judgment of this Court is a situation which might affect adversely the rights of others.

As I see it, what the parties in effect ask the Court to do at this stage in the proceedings is to find that a maritime lien, with all its advantages and priorities, exists in favour of the plaintiff on the basis that the parties to the action, and they alone, have agreed that the plaintiff is to have the lien and this regardless of what security other parties might be entitled to and regardless of the rights of others who might have only the status of ordinary creditors.

In my opinion, a maritime lien enforceable against non-consenting third parties, cannot arise solely by virtue of an agreement between the ostensible salvor and the owner of the ship to which it is desired to attach the lien. All services in connection with a ship do not necessarily classify as salvage. The existence of a maritime lien depends not only on whether there were services performed, but also upon the nature of such services and the circumstances associated with their performance.

Of course, the ostensible salvor and the ship's owner can, by agreement, bind each other (as distinguished from third parties) in an arrangement whereby the ostensible salvor is to have all remedies as against the ship as though he were indeed a salvor. Obviously, that is not the same as two parties, for whatever reason, entering into an agreement giving one of those parties an advantage or priority over existing non-consenting third parties when the facts may not justify such an advantage or priority.

I do not consider that I have been asked to give judgment based upon the evidence. I consider that I have been asked to give judgment merely upon the agreement of the parties to this action. I do not consider that there has been an application to the Court to determine whether or not a maritime lien exists but only to find that such a lien exists because the parties to the action have so agreed. I have not overlooked the references of Mr. Beard to the evidence in this connection, but I do not feel

Il semble donc que les «minutes de règlement» qu'on veut rendre exécutoires par un jugement de cette cour, visent à créer une conjoncture qui pourrait porter atteinte aux droits des tiers.

Selon moi, à ce stade-ci du procès, les parties demandent à la Cour de statuer qu'il existe en faveur des demandeurs un privilège maritime, avec tous les avantages et droits particuliers y attachés, en arguant que les parties en cause, et elles seules, ont convenu que les demandeurs jouiraient dudit privilège et ce, sans égard aux sûretés auxquelles d'autres parties pourraient avoir droit et sans égard aux droits des tiers qui pourraient n'être que des créanciers ordinaires.

A mon avis, on ne peut créer un privilège maritime à l'encontre de tiers non consentants seulement en vertu d'une entente passée entre le présumé sauveteur et le propriétaire du navire que l'on veut grever du privilège. Toute aide apportée à un navire n'est pas nécessairement un sauvetage. L'existence d'un privilège maritime ne dépend pas seulement du fait qu'une aide ait été apportée, elle dépend également de la nature de l'aide et des événements l'ayant motivée.

Naturellement, le présumé sauveteur et le propriétaire du navire peuvent s'engager mutuellement (à l'exclusion de tiers) au moyen d'une entente selon laquelle le présumé sauveteur aura tous les recours contre le navire comme s'il était de fait un sauveteur. C'est évidemment différent du cas où deux parties, pour une raison ou pour une autre, parviennent à une entente accordant à l'une d'entre elles un avantage ou un privilège au détriment de tiers non consentants, lorsque les faits peuvent ne pas justifier un tel avantage ou un tel privilège.

Je considère qu'on ne m'a pas demandé de rendre un jugement fondé sur la preuve, mais plutôt sur l'entente des parties en cause. A mon avis, on n'a pas demandé à la Cour de statuer sur l'existence ou l'absence d'un privilège maritime mais uniquement de décider qu'il en existe un parce que les parties en l'espèce en ont convenu. Je n'ai pas oublié les allusions de M^e Beard à la preuve sur ce sujet mais je ne trouve pas que ces allusions constituent une demande sollicitant une

that these references constitute an application to make a finding in respect of a maritime lien on the evidence.

In any event, as I understand it, all of the evidence which it was intended to adduce has not yet been adduced, that it was the intention of the plaintiff to call further evidence, and that the defendants, who have not yet called any evidence, had intended to do so.

I am aware of cases where binding agreements have been made in connection with a fair and reasonable amount of salvage. However, as I see it, even when there are agreements as to the quantum of salvage, for these to be binding on others, there must nevertheless be services which, by their nature and the surrounding circumstances, actually classify as salvage.

I have been referred to: *The Elin* (1882) 8 P.D. 39, and *The Inna* (1938) 19 Asp. M.L.C. 203. In my opinion, this issue was not an issue in those cases and was not a subject matter of adjudication there.

For the reasons given, I am of the opinion that a formal judgment based on the "Minutes of Settlement" should not be signed.

It occurs to me that paragraphs numbered 3 and 4 would not be appropriate for inclusion in the formal judgment if one were to be signed.

Mr. Stone indicated that if it was decided that a formal judgment, implementing the agreement for a maritime lien could not be signed, he would wish to proceed further with the trial. Accordingly, the matter may be spoken to for a date for its resumption. Furthermore, if the parties wish to present argument in connection with the proof of the right to a maritime lien, on the basis of the evidence already heard, an application may be made for a date to be fixed for the presentation of such argument.

décision fondée sur la preuve relativement à un privilège maritime.

^a Quoiqu'il en soit, si je comprends bien, on n'a pas encore présenté toutes les preuves qu'on voulait fournir; les demandeurs avaient l'intention de présenter d'autres preuves et les défendeurs, qui n'en ont encore fourni aucune, projetaient de le faire.

^b Je sais qu'il existe des cas où on a conclu des ententes valables à propos d'un montant juste et raisonnable de sauvetage. A mon avis cependant, même lorsqu'il existe des ententes quant au montant de la prime de sauvetage, pour que ces dernières lient les tiers, il faut tout de même se trouver en présence d'une aide qui, par sa nature et celle des événements l'ayant motivée, puisse entrer dans la catégorie du sauvetage.

^c On m'a renvoyé aux affaires suivantes: *The Elin* (1882) 8 P.D. 39, et *The Inna* (1938) 19 Asp. M.L.C. 203. Selon moi, le point en litige et l'objet du jugement en l'espèce ne sont pas les mêmes que ceux dans les affaires susmentionnées.

^d Pour les raisons que j'ai données, je ne crois pas devoir signer un jugement fondé sur les «minutes de règlement».

^e Il me vient à l'esprit que les paragraphes numéros 3 et 4 ne pourraient être inclus dans le jugement si je devais en signer un.

^f M^e Stone a manifesté son intention de continuer le procès si la Cour refusait de rendre un jugement confirmant l'entente à propos du privilège maritime. En conséquence, on pourra décider de la date de sa reprise. De plus, si les parties veulent faire un plaidoyer touchant la preuve du droit à un privilège maritime en se fondant sur les témoignages déjà entendus, elles peuvent présenter une demande visant la fixation d'une date pour la présentation de ce plaidoyer.