

T-2934-76

T-2934-76

**International Marine Banking Co. Limited  
(Plaintiff)****International Marine Banking Co. Limited  
(Demanderesse)**

v.

a c.

**The M/T Dora and Abyreuth Shipping Company  
Limited (Defendants)****Le pétrolier Dora et Abyreuth Shipping Company  
Limited (Défendeurs)**Trial Division, Collier J.—Montreal, March 7;  
Toronto, March 21, 1977.Division de première instance, le juge Collier—  
b Montréal, le 7 mars; Toronto, le 21 mars 1977.*Maritime law — Motion for decision on point of law —  
Ranking of plaintiff's claim re bunker oil equally with Mar-  
shal's expenses — Proceeds of sale of vessel added as defend-  
ant in style of cause.**Droit maritime — Requête visant à obtenir une décision sur  
un point de droit — Collocation de la réclamation de la  
demanderesse pour le mazout au même rang que les dépenses  
du prévôt — Le produit de la vente du navire, ajouté comme  
c défendeur dans l'intitulé de la cause.*

MOTION.

REQUÊTE.

COUNSEL:

AVOCATS:

*G. Vaillancourt* for plaintiff International  
Marine Banking.  
*M. Nadon* for Trans-Asiatic Oil Ltd., S.A.*G. Vaillancourt* pour la demanderesse Inter-  
national Marine Banking.  
*M. Nadon* pour Trans-Asiatic Oil Ltd., S.A.

SOLICITORS:

PROCUREURS:

*Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gau-  
dreau*, Quebec, for plaintiff International  
Marine Banking.  
*Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, Mac-  
Kell & Clermont*, Montreal, for Trans-Asiatic  
Oil Ltd., S.A.*Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gau-  
dreau*, Québec, pour la demanderesse Interna-  
tional Marine Banking.  
*Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, Mac-  
Kell & Clermont*, Montréal, pour Trans-Asi-  
atic Oil Ltd., S.A.*The following are the reasons for judgment  
rendered in English by**Ce qui suit est la version française des motifs  
du jugement rendus par*COLLIER J.: By motion dated February 23,  
1977, International Marine Banking Co. Ltd.  
seeks a decision on a point of law. Some prelim-  
inary comments are necessary. The motion is  
brought in a style of cause different to the one  
above.LE JUGE COLLIER: Par sa requête en date du 23  
février 1977, International Marine Banking Co.  
Ltd. demande une décision sur un point de droit.  
Des remarques préliminaires s'imposent. L'intitulé  
de la requête diffère de celui ci-dessus.The M/T *Dora* was arrested on July 27, 1976,  
by the plaintiff in this action. On September 8,  
1976, L. J. Daoust, District Administrator of this  
Court at Montreal, was, by a special order,  
appointed as Marshal in respect of the sale of the  
vessel. The Marshal did not take possession of her  
until September 20, 1976. The vessel was sold for  
\$6,650,000. The Marshal turned over possession to  
the purchaser effective October 29, 1976.La demanderesse en l'espèce a saisi le pétrolier  
*Dora* le 27 juillet 1976. Le 8 septembre 1976, L. J.  
Daoust, administrateur de cette cour à Montréal,  
a, par ordonnance spéciale, été nommé prévôt pour  
la vente du navire et ce n'est que le 20 septembre  
1976 qu'il en a pris possession. Le prix de vente du  
navire s'est élevé à \$6,650,000 et la remise en  
possession de l'acheteur par le prévôt a pris effet le  
29 octobre 1976.Pursuant to the provisions of the commission for  
sale, claimants against the vessel filed their claims.Conformément aux dispositions de la commis-  
sion de vente, la demanderesse et six autres créan-

There were six, in addition to the plaintiff. This Court, on November 26, 1976, directed that each claimant should file a statement of claim or declaration, designating itself as plaintiff, and the other claimants as defendants, setting out its claim, and its assertion as to priority. The proceedings were to be then carried on, by way of defence etc., as if they were ordinary actions pursued under the provisions of the Rules of this Court. There was no direction that the vessel or her owners be added as defendants, or that the action be brought as well against "The Proceeds of the M/T *Dora*". (For the latter description see Rule 1002(2)(e).)<sup>1</sup> On an administrative basis, it was decided to have all those pleadings filed in the same numbered court file as above. The effect of the order of the Court has been to have one main action (T-2934-76) between one plaintiff and essentially one defendant, and 7 (for want of a better term) sub-actions in the same file number. The style of cause in this particular sub-action is:

BETWEEN:

TRANS-ASIATIC OIL LTD., S.A.

Plaintiff

AND

INTERNATIONAL MARINE BANKING CO. LTD.,  
and  
ALHOUTYAM HAFIA LTD.,  
and  
SHELL INTERNATIONAL PETROLEUM CO. LTD.,  
and  
DREW AMEROID INTERNATIONAL CORPORATION,  
and  
HITACHI SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.,  
and  
THE LONDON STEAM-SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE  
ASSOCIATION LIMITED,

Defendants.

In the motion before me the applicant is one of the defendants, International Marine Banking Co. Ltd. The respondent is the plaintiff Trans-Asiatic Oil Limited, S.A. The other defendants in the sub-action have not filed defences to the plaintiff

<sup>1</sup> For service of a statement of claim in an action *in rem* upon the proceeds in Court, see Rule 1002(5)(a).

ciers ont déposé leurs réclamations contre le navire. Le 26 novembre 1976 cette cour a décidé que chaque réclamant devait produire une déclaration, se désigner demandeur et désigner défendeurs les autres réclameurs; chacun devait exposer sa réclamation et sa revendication quant à son rang de créancier privilégié. Les procédures devaient se poursuivre par voie de défense etc. tout comme les actions ordinaires intentées en vertu des dispositions des Règles de cette cour. Aucune directive ne prévoyait qu'on devait ajouter le navire ou ses propriétaires comme parties défenderesses ni que l'action devait également être intentée contre «Le produit de la vente du pétrolier *Dora*». (Voir la Règle 1002(2)e) pour cette dernière description.<sup>1</sup>) Pour des fins administratives il a été décidé que toutes ces plaidoiries seraient déposées sous le seul numéro du greffe susmentionné. Suite à cette ordonnance il n'y a eu qu'une seule action principale (T-2934-76) entre un demandeur et un défendeur, et sept sous-actions (à défaut d'un terme plus précis) portant le même numéro du greffe. En l'espèce, l'intitulé de cette sous-action est:

ENTRE:

TRANS-ASIATIC OIL LTD., S.A.

Demanderesse

ET

INTERNATIONAL MARINE BANKING CO. LTD.,  
et  
ALHOUTYAM HAFIA LTD.,  
et  
SHELL INTERNATIONAL PETROLEUM CO. LTD.,  
et  
DREW AMEROID INTERNATIONAL CORPORATION,  
et  
HITACHI SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.,  
et  
THE LONDON STEAM-SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE  
ASSOCIATION LIMITED,

h

Défenderesses.

Dans la requête qui m'est présentement soumise, la requérante est International Marine Banking Co. Ltd., une des défenderesses. L'intimée est la demanderesse Trans-Asiatic Oil Limited, S.A. Les autres défenderesses à cette sous-action n'ont pas

<sup>1</sup> Pour la signification de la déclaration dans une action *in rem* portant sur le produit de la vente consigné au tribunal, voir la Règle 1002(5)a).

Trans-Asiatic's statement of claim. The substance of the point of law is, in effect, to determine the ranking of the plaintiff's claim against the vessel.

I acceded to the request for determination, prior to trial, of the point of law on the basis of certain agreed facts. For the purposes of this motion paragraphs 2, 3, 4, 5, 6 and 8 of the statement of claim in the sub-action were accepted as true. The facts in respect of the date of arrest of the vessel, the taking of possession by the Marshal and her sale, were common ground. I summarize the agreed facts:

The plaintiff had chartered the *Dora* from her disponent owners. The latter had assigned their rights to the owners named in the style of cause in the main action. Under the terms of the charter-party, the plaintiff agreed to provide and pay for all fuel. On expiration of the charter, the owner agreed to pay for all bunker oil then remaining on board. At the time of the arrest by the applicant, the bunker oil on board the *Dora* had been provided for and paid for by the plaintiff. It is conceded that from the date of arrest by the applicant on July 27, 1976, until the date of sale, bunker oil provided and paid for by the plaintiff was used to maintain the *Dora* and "... was necessary to preserve her while under arrest." The parties told me the amounts of bunker fuel consumed during the relevant periods set out below can be readily ascertained:

(a) July 27, 1976, to September 20, 1976—arrest to taking of possession by the Marshal.

(b) September 20, 1976, to October 28, 1976 (incl.)—period vessel under possession of the Marshal.

All parties and all claimants have already consented to a judgment in favour of Trans-Asiatic awarding it \$14,961.35, the value of the bunker oil remaining on board the *Dora* after the sale. The

produit de défense à la déclaration de la demanderesse Trans-Asiatic. En substance le point de droit consiste à déterminer la collocation de la demanderesse dans sa réclamation contre le navire.

a

J'ai accepté de trancher ce point de droit avant le procès, en m'appuyant sur certains faits admis. Pour les fins de cette requête on admet les paragraphes 2, 3, 4, 5, 6 et 8 de la déclaration dans la sous-action. La date de la saisie du navire, de la prise de possession par le prévôt et de sa vente sont de notoriété. Voici brièvement les faits admis:

c

La demanderesse avait affrété le *Dora* de ses propriétaires disposants. Ces derniers avaient cédé leurs droits au propriétaire nommé dans l'intitulé de l'action principale. Conformément aux termes de la charte-partie la demanderesse a accepté de fournir le carburant nécessaire et d'en assumer le paiement. A l'expiration de la charte-partie, le propriétaire a accepté de payer tout le mazout à bord du navire. Au moment de la saisie par la requérante, le mazout à bord du *Dora* avait été fourni par la demanderesse et payé par elle. Il est admis que depuis le 27 juillet 1976, date de la saisie par la requérante, jusqu'à la date de la vente, le mazout fourni par la demanderesse et payé par elle, a servi à l'entretien du *Dora* et «... était nécessaire à sa conservation pendant la saisie». Aux dires des parties, les quantités de mazout consommées au cours des périodes qui nous intéressent et décrites ci-après, peuvent facilement être vérifiées:

(a) Du 27 juillet au 20 septembre 1976—saisie jusqu'à la prise de possession par le prévôt.

(b) Du 20 septembre 1976 jusqu'au 28 octobre 1976 (inclusivement)—durée de la possession du navire par le prévôt.

i

Toutes les parties et tous les créanciers ont consenti à un jugement accordant \$14,961.35 à Trans-Asiatic, pour la valeur du mazout restant à bord du navire après la vente. Le jugement sera

j

judgment is to be paid out of the proceeds of sale.<sup>2</sup>

I turn now to the contentions put forward on the point of law.

Trans-Asiatic asserts the value of the bunker oil, admittedly consumed from the date of initial arrest to the date of sale, should rank in priority as if it were an expense incurred by a marshal in the arrest and safe-keeping of the ship. No distinction should be drawn, it is said, between the periods before and after possession by the Marshal; the consumption of bunker oil provided by it was admittedly necessary for the preservation of the vessel, and obviously was of benefit to all claimants, including the mortgagee.

The mortgagee has several answers. In respect of the first period, it says the fuel cannot rank on the same level as marshal's costs, because at that time the Marshal was not in possession; one cannot conclude the Marshal would necessarily have incurred that expense or agreed, in the circumstances, to reimburse Trans-Asiatic for any fuel used; the bunker fuel was fortuitously there because of the pre-existing contractual arrangement with Trans-Asiatic and the owners; consump-

<sup>2</sup> The Associate Chief Justice, on the application to appoint a marshal and have the vessel appraised and sold, anticipated these present problems. At pages 3-4 of his reasons dated September 7, 1976, he said this:

With respect to the bunker oil, while it appears to me that in so far as such oil is used from the time the Marshal takes possession until the vessel is sold, its value might be regarded as part of the Marshal's maintenance costs, it is premature to make any order with respect to it at this stage. To that extent the charterer's claim may, if his ownership of the bunker oil is established, represent a claim against the Marshal for oil used by him. If so, the claim can be dealt with when claims on the proceeds of sale are under consideration. With respect to bunker oil consumed between the arrest of the vessel and the taking of possession by the Marshal, the claim, as well, must await the determination of the rights of the charterer to recover for it out of the proceeds of sale of the vessel. Even with respect to bunker oil that may remain at the time of sale it appears to me that the question of its ownership is not a foregone conclusion and that question as well must await determination until claims on the proceeds are considered. With respect to such bunker oil as remains on the vessel at the time of sale, however, it may be that the shipbroker will consider it desirable to ask for offers on the basis that the successful tenderer will pay extra for such oil at its current value in Quebec.

satisfait à même le produit de la vente.<sup>2</sup>

Passons maintenant aux prétentions émises sur le point de droit.

<sup>a</sup> Trans-Asiatic soutient que la valeur du mazout consommé entre la date de la saisie initiale et la date de la vente représente une créance privilégiée au même titre qu'une dépense encourue par le <sup>b</sup> prévôt pour saisir le navire et le garder en lieu sûr. Il ne faudrait pas faire de distinction, dit-on, entre la période antérieure et postérieure à la possession du prévôt; la consommation du mazout qu'elle a fourni assurait, de l'avis de tous, la conservation du <sup>c</sup> navire pour le bénéfice reconnu de tous les créanciers, y compris le créancier hypothécaire.

<sup>d</sup> Le créancier hypothécaire soumet plusieurs réponses. Pour la première période, dit-il, le carburant ne peut être colloqué au même rang que les dépenses du prévôt, celui-ci n'ayant pas possession du navire à cette époque; on ne peut conclure que le prévôt aurait nécessairement encouru cette <sup>e</sup> dépense ou que dans les circonstances, il aurait accepté de rembourser Trans-Asiatic pour le carburant consommé; le mazout s'y trouvait fortuitement en raison des ententes contractuelles préexis-

<sup>2</sup> Lors de la demande visant la nomination d'un prévôt et la permission de faire évaluer et vendre le navire, le juge en chef adjoint a prévu les problèmes actuels. Il s'exprime ainsi aux pages 3 et 4 de ses motifs du jugement en date du 7 septembre 1976:

[TRADUCTION] Quant au mazout, il m'apparaît que, dans la mesure où il est consommé entre la prise de possession et la vente du navire par le prévôt, sa valeur doit être considérée comme faisant partie des frais d'entretien engagés par le prévôt, mais il est trop tôt pour se prononcer sur cette question. Dans cette mesure et si l'affrètement établit qu'il est propriétaire du mazout, sa réclamation peut être portée contre le prévôt pour le mazout que celui-ci a utilisé. Dans cette éventualité, sa réclamation pourra être examinée en même temps que les réclamations sur le produit de la vente. La réclamation portant sur le mazout consommé entre la saisie et la prise de possession du navire par le prévôt doit, elle aussi, attendre que soit confirmé le droit de l'affrètement à en recouvrer le coût sur le produit de la vente du navire. Même en ce qui concerne le mazout restant dans les réservoirs au moment de la vente, il m'apparaît qu'on ne peut présumer de la réponse à la question de savoir qui en est le propriétaire et cette question ne peut également être tranchée avant l'examen des réclamations sur le produit de la vente. Pour ce qui est du mazout restant dans les réservoirs du navire au moment de sa vente, il se peut que le courtier maritime estime à propos de lancer un appel d'offres en espérant que l'adjudicataire aura offert un montant se rapprochant davantage du prix courant de ce mazout à Québec.

tion of some part of it, on the instigation of those having charge of the vessel after obtaining a warrant of arrest, cannot convert a possible claim against those persons into a charge ranking equally with what is sometimes loosely termed "marshal's costs".

With those general contentions, and for other reasons I need not detail, I agree. Trans-Asiatic has not, to my mind, established any right against the vessel, other creditors, and the proceeds, entitling it to a priority equal to the Marshal's expenses in taking possession, keeping the vessel under safe arrest, and selling her. The mere fact of arrest does not, for example, give, *ipso facto*, first priority rights to the owners or suppliers of ship's stores.

I go now to the period when the *Dora* was in the possession of and under the authority of the Marshal. The mortgagee concedes that bunker fuel, provided by Trans-Asiatic, was consumed by the vessel during that time; that the supply and consumption of fuel was necessary. I hold, further, it was for the benefit of all creditors including the mortgagee. The chief ground relied upon by the mortgagee, for disputing a declaration of priority, is that the Marshal never expressly or impliedly authorized the consumption of the bunker oil; he did not direct that Trans-Asiatic, the provider, should be paid or reimbursed; he did not include, in his accounts presented for taxation, the cost of the oil consumed. Reliance is placed on two decisions of Noël J.: *Pelchat v. M.V. Morrisburg et al* #379—Exchequer Court—(Sept. 17, 1970, unreported) and *Canadian Vickers Limited v. Atlantean I* #1741—Exchequer Court—(January 22, 1971, unreported). In my view those cases are completely distinguishable.

The remarks of Walsh J. in "*Evie W*" #1327—Exchequer Court—(January 27, 1970, unreported) are much more applicable. He dealt with the priority of a claim for fuel oil supplied to a vessel while under arrest and in the possession of the Marshal. I quote from page 38:

This claim arose out of necessary fuel oil being supplied to the vessel between November 28, 1967 and January 23, 1968,

tantes entre Trans-Asiatic et les propriétaires; la consommation partielle à la demande des personnes responsables du navire, après l'obtention d'un mandat de saisie, ne peut transformer une créance éventuelle contre ces personnes en un privilège traité au même rang que ce que nous désignons familièrement par «frais du prévôt».

Je suis d'accord avec ces affirmations générales, et je n'ai pas à formuler d'autres raisons. Selon moi, Trans-Asiatic n'a établi aucun droit contre le navire, d'autres créanciers ou sur le produit de la vente lui donnant droit à un privilège au même rang que celui du prévôt pour les dépenses qu'il a encourues pour prendre possession du navire, le garder en sûreté pendant la saisie et le vendre. La saisie ne donne pas *ipso facto* un privilège de premier rang aux propriétaires ou aux fournisseurs d'approvisionnements du navire.

Passons maintenant à la période pendant laquelle le prévôt était en possession du navire et en avait la garde. Le créancier hypothécaire admet que le mazout fourni par Trans-Asiatic a été consommé par le navire pendant cette période et que l'approvisionnement en carburant et sa consommation s'imposaient. Je conclus en outre que c'était pour le bénéfice de tous les créanciers y compris le créancier hypothécaire. Ce dernier s'oppose à la reconnaissance d'un privilège principalement parce que le prévôt n'a jamais permis, ni expressément ni implicitement, la consommation de mazout; il n'a pas ordonné que le pourvoyeur, Trans-Asiatic, soit payé ou remboursé; ses mémoires de frais présentés pour taxation n'incluent pas le prix du mazout consommé. On s'est appuyé sur deux décisions du juge Noël: *Pelchat c. N.M. Morrisburg et al* #379—Cour de l'Échiquier—(17 septembre 1970, non publiée) et *Canadian Vickers Limited c. Atlantean I* #1741—Cour de l'Échiquier—(22 janvier 1971, non publiée). A mon avis ces affaires sont tout à fait différentes de la présente.

Les remarques du juge Walsh dans "*Evie W*" #1327—Cour de l'Échiquier—(27 janvier 1970, non publiée) sont beaucoup plus appropriées. Il devait juger de la préséance d'une réclamation pour carburant fourni à un navire sous saisie et en la possession du prévôt. Je cite un extrait de la page 38:

[TRADUCTION] Cette réclamation provient de la fourniture de carburant nécessaire à un navire, entre le 28 novembre 1967

while the vessel was under seizure and not yet sold. Had this fuel oil been ordered by the Marshal and the claim made against him, it would properly have been included in his claim for expenses in connection with the seizure and sale of the vessel. It would appear that the fuel oil deliveries continued to be made after the seizure and that same were essential to preserve the ship in the severe winter conditions prevalent at the time, and hence tended to preserve the security of the mortgage creditor. As stated in *Halsbury's Laws of England* the question of the priority of one lien over another rests on "no rigid application of any rules but on the principle that equity shall be done to the parties in the circumstances of each particular case". I would rank the claim of Golden Eagle Canada Ltd. therefore ahead of the mortgage.

It appears obvious to me in this case that no one, the Marshal, the applicant or the respondent, ever specifically raised the point of supply of bunker fuel for the *Dora*, or of the use of and payment for the fuel already on board. I do not think, applying equity, that is fatal to Trans-Asiatic's claim. The vessel had to have and use fuel. The logical source of supply was that already on board. If the point had been put to him, the Marshal would undoubtedly have formally authorized the use of the fuel, and payment for it to the person entitled. He would then have included the amount in his accounts and charges.<sup>3</sup>

I hold therefore that the reasonable value of the bunker oil consumed by the *Dora* between September 20, 1976 and October 28, 1976 shall rank in priority, in the proceeds of the sale, equally with the Marshal's expenses.

I think it will be apparent from these reasons that I have not really accepted the particular wording, put forward by the applicant in its motion, of the question of law. I think it should be as follows:

Is the whole, or any part, of the reasonable value of the bunker oil consumed by the M/T *Dora* during the period July 26, 1976 to October 28, 1976 entitled to rank, in respect of the proceeds of the sale of the vessel, equally with the expenses incurred by the Marshal?

The answer will be as I have already indicated.

<sup>3</sup> After Trans-Asiatic's statement of claim was filed, a request was made to the Marshal that he include, in his costs, the value of the fuel consumed for the whole period July 27 to September 20. He understandably declined to do so, on the ground the issue at that stage had to be determined by the Court.

et le 23 janvier 1968, subséquentement à sa saisie et préalable-ment à sa vente. Si le prévôt avait commandé ledit carburant et si on lui avait présenté la réclamation, il aurait pu l'inclure à bon droit dans les dépenses encourues pour saisir et vendre le navire. Il semblerait qu'on a continué les livraisons de carburant après la saisie et qu'elles étaient essentielles à la conservation du navire vu l'hiver rigoureux qui sévissait à ce moment-là, ce qui assurait la conservation de la garantie du créancier hypothécaire. Tel que le déclare *Halsbury's Laws of England*, la question de la priorité d'un privilège sur un autre s'appuie sur «le principe qu'il faut rendre justice à chaque partie dans les circonstances particulières de chaque cas et non sur l'application d'une règle rigide». Je donnerais donc priorité à la réclamation de Golden Eagle Canada Ltd. sur l'hypothèque.

En l'instance, il m'apparaît évident que ni le prévôt, ni la requérante, ni l'intimée n'a en aucun temps soulevé la question de la fourniture de mazout pour le *Dora* ou de l'utilisation et du paiement du carburant déjà à bord. En equity cela n'est pas fatal pour la réclamation de Trans-Asiatic. Le navire avait besoin du carburant et devait l'utiliser. La source logique d'approvisionnement était celle qui se trouvait déjà à bord. Si la question lui avait été soumise, le prévôt aurait sans doute formellement permis l'utilisation du carburant et le paiement à l'ayant droit. Il aurait alors inclus ce montant dans son compte et ses frais.<sup>3</sup>

Je conclus donc que la valeur raisonnable du mazout consommé par le *Dora* entre le 20 septembre 1976 et le 28 octobre 1976 a, sur les produits de la vente, un privilège de même rang que les dépenses du prévôt.

Il appert, je crois, de ces motifs, que je n'accepte pas vraiment le libellé particulier de la requête de la requérante sur le point de droit. Je suis d'avis qu'il devrait se lire comme suit:

Peut-on colloquer sur les produits de la vente du navire la totalité ou une partie de la valeur raisonnable du mazout consommé par le pétrolier *Dora* entre le 26 juillet 1976 et le 28 octobre 1976 au même rang que les dépenses encourues par le prévôt?

Ma réponse sera telle que je l'ai indiquée précédemment.

<sup>3</sup> Après le dépôt de la déclaration de Trans-Asiatic, on a demandé au prévôt d'inclure dans ses frais la valeur du carburant consommé entre le 27 juillet et le 20 septembre. Ce dernier a, avec raison, refusé de ce faire, invoquant qu'au point où en était l'affaire, la question devait être tranchée par la Cour.

I have deliberately not stated that the respondent Trans-Asiatic is entitled to claim that priority and be paid accordingly. On this motion it seemed to be assumed, if not in fact conceded, that Trans-Asiatic was the legal owner of the fuel consumed. That, to me, does not necessarily follow from the agreed facts, including the charterparty. It may be arguable that title to the oil, on delivery, passed to the owners. I express no opinion. The formal pronouncement will therefore be silent as to ownership and entitlement. Perhaps all interested parties and claimants can come to some agreement.

In order that there be an effective judgment covering this decision, I think it is necessary to amend the style of cause in this sub-action. I direct there be added as a further defendant: "The Proceeds of the M/T *Dora*".<sup>4</sup> All future proceedings shall show that defendant in the style of cause.

There has been divided success on this motion. I direct there be no costs to either party.

<sup>4</sup> I suggest that the other claimants, in their actions, should, at some convenient time apply for similar amendments.

C'est à dessein que je me suis abstenu de déclarer que l'intimée Trans-Asiatic a le droit de demander et d'obtenir préséance. Dans cette requête, il semble qu'on ait pris pour acquis, si on ne l'a pas de fait admis, que Trans-Asiatic était le propriétaire légal du carburant consommé. Cela ne me semble pas découler des admissions ni de la charte-partie. On peut opposer qu'à la livraison, les titres sur l'huile ont été transférés aux propriétaires. Je ne me prononce pas sur cette question. La décision formelle ne parlera donc pas de propriété ni de droit. Les parties concernées et les demandeurs réussiront peut-être à s'entendre.

Pour que le jugement dans cette affaire soit exécutoire, une modification de l'intitulé de cette sous-action s'impose. J'ordonne que l'on ajoute comme défendeur «Le produit de la vente du pétrolier *Dora*»,<sup>4</sup> qui devra figurer dans l'intitulé de toutes les procédures à venir.

Vu les résultats partagés sur cette requête je n'accorde aucuns frais.

<sup>4</sup> J'estime que les autres demandeurs devraient, dans leurs actions respectives et au moment convenable, demander des modifications semblables.