

T-4368-76

T-4368-76

Logistec Corporation (Plaintiff)

v.

The Ship Sneland (Defendant)

Trial Division, Marceau J.—Montreal, April 18 and 19; Ottawa, May 3, 1978.

Maritime law — Contracts — Action to recover cost of materials and services provided for loading ship — Stowage contract between plaintiff and agents of charterers only — Clause in stowage contract that services performed on credit of the vessel — Argued that charterers had authority to bind leased ship because of provisions of charter contract suggesting owners had foreseen possibility of lien — Whether or not clause in stowage contract has effect of creating lien against the ship.

ACTION.

COUNSEL:

*Pierre Tourigny and Normand Hébert for plaintiff.
Jacques Laurin for defendant.*

SOLICITORS:

*Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gaudreau, Quebec, for plaintiff.
McMaster, Minnion, Patch, Hyndman, Legge, Camp & Paterson, Montreal, for defendant.*

The following is the English version of the reasons for judgment rendered by

MARCEAU J.: Plaintiff is attempting to recover, by means of an action *in rem* against the ship M/V *Sneland*—which was seized by order of this Court on November 4, 1976—the cost of materials and services that it provided for the loading of the said ship at Quebec City between August 9 and September 2, 1976.

Plaintiff has formally admitted (Rule 468 of the Rules of this Court) that the ship *Sneland* was chartered by its owners, Rich. Amlie & Company, c/o Haugesund, Norway, to Al Patra Trading and Contracting for a period of seven to nine months beginning on or about August 1, 1976 (charterparty filed as No. D-1), and that the agents for Al

Logistec Corporation (Demanderesse)

c.

^a Le navire Sneland (Défendeur)

Division de première instance, le juge Marceau—Montréal, les 18 et 19 avril; Ottawa, le 3 mai 1978.

Droit maritime — Contrats — Action en recouvrement du prix des matériaux et services fournis pour le chargement du navire — Contrat d'arrimage intervenu uniquement entre la demanderesse et les agents des affréteurs — Clause du contrat d'arrimage selon laquelle les services ne seraient fournis que sur le crédit du navire — La demanderesse fait valoir que les affréteurs avaient le pouvoir de lier le navire loué vu certaines dispositions du contrat d'affrètement permettant de penser que les propriétaires avaient prévu la possibilité qu'un lien soit créé — La clause contenue dans le contrat d'arrimage crée-t-elle un lien sur le navire?

^d ACTION.

AVOCATS:

*Pierre Tourigny et Normand Hébert pour la demanderesse.
Jacques Laurin pour le défendeur.*

^e

PROCUREURS:

*Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gaudreau, Québec, pour la demanderesse.
McMaster, Minnion, Patch, Hyndman, Legge, Camp & Paterson, Montréal, pour le défendeur.*

^f^g *Voici les motifs du jugement rendu en français par*

LE JUGE MARCEAU: La demanderesse tente de recouvrer par action intentée *in rem* contre le navire M/V *Sneland*—qui fut saisi par mandat de cette cour le 4 novembre 1976—le prix des matériaux et services qu'elle a fournis pour le chargement dudit navire à Québec, entre le 9 août et le 2 septembre 1976.

^h

ⁱ La demanderesse a admis formellement (Règle 468 des Règles de cette cour) que le navire *Sneland* avait été affrété par ses propriétaires Rich. Amlie & Company a/s de Haugesund, Norvège, à Al Patra Trading and Contracting pour une période de 7 à 9 mois, commençant le ou vers le 1^{er} août 1976 (charte-partie produite sous la cote

^j

Patra Trading and Contracting were Surface Air Multimodal Corp. and Canadian Middle East Consulting Co. The services whose cost is here claimed were performed under a stowage contract with Canadian Middle East Consulting Co. Plaintiff has also admitted that all the instructions for loading, stowing and transporting the goods had been given to it by the charterers and their agents, in particular Canadian Middle East Consulting Co., and that the services for which it is claiming payment were performed solely at the request of the charterers or their agents, in particular Canadian Middle East Consulting Co., since no contractual link existed between the owners of the ship and itself. It was further established in evidence that the captain of the ship had never been involved in the loading procedures or conditions or in the loading itself, except in his capacity as commander of the ship, responsible for its safety; that plaintiff knew at the time of the contract and its performance the status and capacity of its contracting partner, Canadian Middle East Consulting Co., and that it had never, before service of the action, had any communication or relations whatever with the owners of the ship or their agents.

Plaintiff argued, however, that one of the clauses of its stowage contract with Canadian Middle East Consulting Co. stipulated that:

It is expressly understood that insofar as loading and discharging or other vessel's necessities are concerned, the services are to be performed on the credit of the vessel, whether or not on time charter to the Company, and Contractors shall have a lien against the vessel to secure payment, notwithstanding the terms and conditions of any charter party. All work performed as a consequence of this contract to be the responsibility of the Company including charges for account of other parties, such as, delays due to defective ship's equipment, discharging and/or loading cargo for which charges are payable by consignees and/or shippers, overtime for account of others, etc.

In its view the effect of such a clause was to create a lien on the ship, guaranteeing payment of its debt and serving as a basis for an action *in rem*. According to plaintiff, this clause showed its intention of providing its services only on the credit of the ship, which placed it in a situation differing from that of the stevedores in *Westcan Stevedoring Ltd. v. The "Armar"* [1973] F.C. 1232, and

D-1); et que les agents d'Al Patra Trading and Contracting étaient Surface Air Multimodal Corp. et Canadian Middle East Consulting Co., cette dernière compagnie étant celle avec laquelle est intervenu le contrat d'arrimage en vertu duquel furent rendus les services dont le prix est ici réclamé. La demanderesse a admis également que toutes les instructions pour le chargement, l'arrimage, le transport de la marchandise lui avaient été données par les affréteurs et leurs agents, en particulier Canadian Middle East Consulting Co.; et que les services pour lesquels elle réclame ont été rendus à la seule demande des affréteurs ou de leurs mandataires, spécialement Canadian Middle East Consulting Co., aucun lien contractuel n'étant intervenu entre les propriétaires du navire et elle-même. Il fut au surplus établi en preuve que le capitaine du navire n'avait jamais été impliqué dans les procédures ou conditions du chargement ni dans le chargement lui-même autrement qu'en sa qualité de commandant du navire responsable de sa sécurité; que la demanderesse connaissait au moment du contrat et de son exécution le statut et la qualité de son cocontractant, Canadian Middle East Consulting Co., et qu'elle n'avait jamais, avant la signification de l'action, eu quelque communication ou rapport que ce soit avec les propriétaires du navire ou leurs agents.

La demanderesse cependant fait valoir que l'une des clauses de son contrat d'arrimage avec Canadian Middle East Consulting Co. stipulait que:

[TRADUCTION] Il est expressément convenu que les services concernant le chargement et le déchargement des autres approvisionnements nécessaires du navire doivent être exécutés sur le crédit du navire, qu'il soit ou non affrété à temps en faveur de la Compagnie, et que les entrepreneurs auront un privilège contre le navire pour en garantir le paiement, nonobstant les modalités de toute charte-partie. Tous les travaux exécutés par suite du présent contrat seront la responsabilité de la Compagnie, y compris ce qui est imputable à d'autres parties, comme les retards dus à un équipement défectueux du navire, le déchargement et(ou) le chargement de cargaison dont les frais sont payables par les destinataires et(ou) les expéditeurs, le surtemps pour le compte d'autres parties, etc.

A son avis, une telle clause a eu pour effet de créer sur le navire un «lien» garantissant le paiement de sa créance et permettant l'exercice de l'action *in rem*. Par cette clause, dit-elle, elle avait manifesté son intention de ne fournir ses services que sur le crédit du navire, ce qui la plaçait dans une situation opposée à celle où se trouvaient les arrimeurs dans les deux causes *Westcan Stevedoring Ltd. c.*

Sabb Inc. v. Shipping Ltd., [1976] 2 F.C. 175, in which the remedy *in rem* was denied. In addition plaintiff added that some of the provisions of the charter contract suggest that the owners had foreseen the possibility of such a lien being created, which would support the idea that the charterers had the authority to bind the leased ship in this way.

I am unable to grasp the sense of plaintiff's argument. What is the legal nature of this lien that it claims to have created on the ship? It is not a maritime lien, since it is well established that the Act grants no such lien to ensure payment of stowage costs (see, in particular, *The "Armar"*, cited above); neither is it a charge such as the one that may be claimed by a person on whom a right of possession or retention has been conferred (on this point see *The "St. Merriel"* [1963] 1 Lloyd's Rep. 63). I need hardly add that there is clearly no question of a mortgage. In speaking of a guarantee on the credit of the ship, counsel for the plaintiff is describing the effect that he wants in terms whose meaning is, to say the least, ambiguous. He does not indicate what may be the legal basis for such an effect.

It may be true that in the two cases cited above, on which counsel for the plaintiff sought to rely, my brothers Collier and Dubé JJ. both emphasized in their reasons the clear intention of the stevedores, in the circumstances disclosed by the evidence, to rely strictly on the solvency of the charterers. They may have spoken in this way because developments in the proceedings led them to do so, but they certainly did not say that the stevedores need only have expressed their intention to "bind" the ship when the contract was signed in order to make the subsequent action *in rem* admissible.

Firstly, I do not believe that a lien of the type claimed by plaintiff exists in law. Secondly, I see nothing in the charterparty that gives the charterer the power to create at will, without the knowledge of the owners, a lien capable of producing the desired effect, even assuming that it was legally possible to create it. In my opinion, with the exception of a few cases of special maritime liens constituted by the Act, an action *in rem* against a

L'Armar [1973] C.F. 1232, et *Sabb Inc. c. Shipping Ltd.* [1976] 2 C.F. 175 où le recours *in rem* fut dénié. Au surplus, ajoute-t-elle, certaines des dispositions du contrat d'affrètement permettent de penser que les propriétaires avaient prévu la possibilité qu'un tel «lien» soit créé, ce qui appuierait l'idée que les affréteurs avaient le pouvoir de lier de la sorte le navire loué.

Je n'arrive pas à saisir le sens de la thèse de la demanderesse. Quelle est la nature juridique de ce «lien» qu'elle prétend avoir créé sur le navire? Il ne s'agit pas d'un privilège maritime, car il est bien établi que la Loi n'en accorde aucun pour assurer le paiement de frais d'arrimage (voir notamment: *L'Armar* ci-haut cité), ni d'une charge de la nature de celle à laquelle peut prétendre celui à qui a été attribué un droit de possession ou de rétention (voir sur ce point: *Le «St. Merriel»* [1963] 1 Lloyd's Rep. 63). Est-il besoin d'ajouter qu'il n'est évidemment pas question d'une hypothèque. En parlant d'une garantie sur le crédit du navire, le procureur de la demanderesse décrit l'effet qu'il souhaite, d'ailleurs dans des termes dont le sens est pour le moins équivoque, il ne dit pas ce qui pourrait légalement permettre un tel effet.

Mes collègues, les juges Collier et Dubé, dans les deux causes ci-haut citées sur lesquelles le procureur de la demanderesse voudrait s'appuyer, ont peut-être en effet tous deux souligné, dans leurs notes, l'intention manifeste des arrimeurs dans les circonstances mises en lumière par la preuve de compter strictement sur la solvabilité des affréteurs; ils ont parlé en ce sens sans doute parce que les procès tels qu'ils s'étaient déroulés les incitaient à le faire, mais ils n'ont certes pas dit qu'il aurait suffi aux arrimeurs d'exprimer au moment du contrat leur intention de «lier» le navire pour rendre recevable l'action *in rem* intentée subséquemment.

D'une part, je ne crois pas qu'existe en droit un «lien» de la nature de celui que la demanderesse invoque. D'autre part, je ne vois rien dans la charte-partie qui accorde à l'affréteur le pouvoir de créer à volonté, à l'insu des propriétaires, un lien pouvant avoir l'effet désiré, à supposer qu'il fut juridiquement possible de le créer. A mon avis, hors quelques cas de privilèges maritimes spéciaux établis par la Loi, une action *in rem* contre un

ship is possible only if an action *in personam* against the owners of the ship is admissible. It is clear that here the owners of defendant ship could not have been held personally liable for the stowage contract between plaintiff and Canadian Middle East Consulting Co., a contract in which they did not participate either directly or indirectly and which was not even made known to them before the institution of the present proceedings.

In my view, the action cannot have any legal merit whatsoever. It will therefore be dismissed with costs and it will be ordered that the deed of suretyship from the Bank of Montreal, dated December 20, 1976, provided by the owners of the ship in order to have the seizure lifted, be returned to them immediately.

navire n'est possible que si une action *in personam* contre les propriétaires du navire est recevable. Il est clair que les propriétaires du navire défendeur ici ne sauraient être tenus de répondre personnellement du contrat d'arrimage intervenu entre la demanderesse et Canadian Middle East Consulting Co., contrat auquel ils n'ont nullement participé, ni directement ni indirectement, et qui ne leur fut même jamais dénoncé avant l'institution des présentes procédures.

L'action ne saurait avoir, à mon sens, quelque fondement juridique que ce soit. Elle sera donc rejetée avec dépens et ordre sera donné que la lettre de garantie de la Banque de Montréal datée du 20 décembre 1976 fournie par les propriétaires du navire pour obtenir mainlevée de la saisie leur soit immédiatement retournée.