

T-556-84

T-556-84

Thorne Riddell Inc., the Trustee of the Estate of Can-Inter Foods Ltd., a Bankrupt (Plaintiff)

v.

Nicolle N Enterprises Inc., and The Motor Vessel *Nicolle N* (Defendants)

Trial Division, Addy J.—Vancouver, January 21 and 25, 1985.

Maritime law — Demise bare boat charter — Action by trustee in bankruptcy against charterer arising from custom process agreements between latter and bankrupt — Ship owner moving for leave to file conditional appearance to object to in rem jurisdiction — Applicant relying on Federal Court cases, following British admiralty law, holding where contract for necessities and no maritime lien, no right in rem unless registered owner responsible for debt — Demise charterer having ownership interest — Actual and apparent authority of master — Purposes of maritime law — Necessity for uniformity — Under American statute law, in rem action maintainable for necessities — Practice in other trading nations — Proposition British admiralty laws binding on Canadian courts unless changed by statute rejected — Motion granted, action not for necessities and contracting parties aware applicant was owner and its credit not involved — Warrant of arrest cancelled.

Jurisdiction — Federal Court — Trial Division — Maritime law — Bankruptcy — Action to declare agreements reviewable under Bankruptcy Act, not under contract for necessities — Whether overpayment between related companies to detriment of creditors — Whether Federal Court or Supreme Court of province where bankruptcy order issued having jurisdiction — Apart from Bankruptcy Act aspect, whether Federal Court having jurisdiction in view of cases holding no action in rem against ship unless registered owner legally responsible for debt — Whether Canadian courts bound by British admiralty laws — Action in rem against ship dismissed, action not being for necessities and parties aware owner's credit not involved — Bankruptcy Act, R.S.C. 1970, c. B-3, ss. 3, 78, 153(1) (as am. by S.C. 1972, c. 17, s. 2; S.C. 1974-75-76, c. 48, s. 24).

Can-Inter Foods Ltd. ("Can-Inter") entered into certain agreements, including a contract for the supply of necessities for the defendant ship *Nicolle N*, with defendant Nicolle N

Thorne Riddell Inc., le syndic des biens de la faillie Can-Inter Foods Ltd. (demanderesse)

a c.

Nicolle N Enterprises Inc., et le navire à moteur *Nicolle N* (défendeurs)

b Division de première instance, juge Addy—Vancouver, 21 et 25 janvier 1985.

Droit maritime — Affrètement coque nue par voie de cession à bail — Action du syndic de faillite contre l'affrèteur découlant des ententes de pratique courante entre celui-ci avec la faillie — Le propriétaire du navire sollicite l'autorisation de déposer un acte de comparution conditionnelle en vue de contester la compétence in rem — La requérante s'est appuyée sur la jurisprudence de la Cour fédérale, qui a suivi le droit maritime britannique et qui a conclu que lorsqu'il s'agit de simples contrats de fourniture d'approvisionnements nécessaires et qu'aucun privilège maritime n'existe, il n'y a pas de droit in rem à moins que le propriétaire inscrit ne soit responsable de la dette — L'affrèteur par voie de cession à bail a un droit de propriété — Pouvoir réel et apparent du capitaine — Buts du droit maritime — Nécessité d'une uniformité — En vertu de la législation américaine, il est possible d'intenter une action in rem en recouvrement d'approvisionnements nécessaires — Pratique adoptée par d'autres nations commerçantes — Rejet de l'idée que les principes du droit maritime britannique lient les tribunaux canadiens à moins qu'ils ne soient modifiés par la loi — La requête est accueillie; l'action ne porte nullement sur la fourniture d'approvisionnements nécessaires et les parties contractantes savaient que la requérante était la propriétaire et que son crédit n'était nullement en cause — Annulation du mandat de saisie.

Compétence — Cour fédérale — Division de première instance — Droit maritime — Faillite — Action intentée pour faire déclarer que certaines ententes constituent des transactions révisables sous le régime de la Loi sur la faillite, mais ne découlant pas du contrat de fourniture d'approvisionnements nécessaires — Le paiement en trop entre les sociétés affiliées était-il au détriment des créanciers? — Il faut déterminer quelle cour est compétente: la Cour fédérale ou la Cour suprême provinciale qui a rendu une ordonnance de faillite — Mis à part l'aspect relatif à la loi sur la faillite, la Cour fédérale a-t-elle compétence étant donné la jurisprudence qui a conclu qu'il n'y a pas d'action in rem contre le navire à moins que le propriétaire inscrit ne soit légalement responsable de la dette? — Les tribunaux canadiens sont-ils liés par les principes du droit maritime britannique? — L'action in rem contre le navire est rejetée, puisqu'elle ne porte nullement sur la fourniture d'approvisionnements nécessaires et que les parties savaient que le crédit du propriétaire n'était pas en cause — Loi sur la faillite, S.R.C. 1970, chap. B-3, art. 3, 78, 153(1) (mod. par S.C. 1972, chap. 17, art. 2; S.C. 1974-75-76, chap. 48, art. 24).

j Can-Inter Foods Ltd. («Can-Inter») a conclu des ententes, notamment un contrat de fourniture d'approvisionnements nécessaires au navire défendeur *Nicolle N*, avec la défenderesse

Enterprises Inc., ("Nicolle Enterprises"), a related company, which was also, at all relevant times, the charterer by way of demise of the ship. Subsequently, an order in bankruptcy was issued by the Supreme Court of British Columbia in respect of Can-Inter. The plaintiff trustee in bankruptcy takes the position that there was overpayment between the related companies to the detriment of creditors and that the payments made by the bankrupt constituted a reviewable transaction under the *Bankruptcy Act*. The trustee therefore instituted an action in this Court and obtained a warrant for the arrest of the ship. The warrant could not, however, be executed as the ship remained outside the Court's jurisdiction.

Equitable Life Leasing Corporation ("Equitable Leasing"), the owner of the ship *Nicolle N*, obtained leave to file a conditional appearance to object to the *in rem* jurisdiction of this Court over the defendant ship, and for an order that the statement of claim be struck out as against the ship and that the warrant of arrest of the ship be set aside.

The fundamental question is whether there is jurisdiction *in rem* in the present case in any event or whether the proper forum is the Supreme Court of British Columbia pursuant to subsection 153(1) of the *Bankruptcy Act*.

Held, the motion should be granted, the statement of claim as against the ship, struck, the action *in rem* against the ship, dismissed and the warrant of arrest, cancelled.

In English case law, where there are mere contracts for necessities and no maritime lien can exist, there is no right *in rem* against the ship unless the actual registered owner can also be held legally responsible for the debt. In the Federal Court, there are cases which seem to point to that conclusion, but they are distinguishable (see the *Westcan*, *McCain* and *Steel Dolphin* cases).

Since a charterer by way of demise is considered the owner *pro tempore* of the ship during the voyage for which she is chartered, it would seem unnecessarily restrictive of commerce and of the movements of ships not to presume that an action for necessities might be maintainable *in rem* against the ship when the charterer would be responsible at law for those supplies.

Since uniformity in that respect is very desirable and since in many countries it has been decided that an action *in rem* is maintainable for necessities, it might well be time to depart from rather narrow British common law distinctions which evolved in English Admiralty Courts in the days when Britain ruled the seven seas.

In any event, that question deserves a thorough hearing because it is doubtful that those principles of British admiralty law are to remain immutable and forever binding on our courts unless changed by statute.

However, in the present case, the fact is that the defendant, as a bare boat charterer, contracted with the bankrupt as a sub-charterer of the bare boat for certain mutual benefits and considerations, among which were necessities and equipment for the ship. The contracts were completely performed and the supplies paid for. The present action does not involve the supply

Nicolle N Enterprises Inc., («Nicolle Enterprises»), une société affiliée, qui était également, à toutes les époques en cause, l'affrèteur par voie de cession à bail du navire. Par la suite, la Cour suprême de la Colombie-Britannique a rendu à l'égard de Can-Inter une ordonnance de faillite. Le syndic de faillite a demandé fait valoir qu'il y a eu paiement en trop entre les sociétés affiliées au détriment des créanciers, et que les paiements effectués par la faillite constituaient une transaction révisable en vertu de la *Loi sur la faillite*. Le syndic a donc intenté une action devant cette Cour, et il a obtenu un mandat de saisie du navire. Toutefois, le mandat n'a pu être exécuté, puisque le navire était hors du ressort de la Cour.

Equitable Life Leasing Corporation («Equitable Leasing»), la propriétaire du navire *Nicolle N*, a obtenu l'autorisation de déposer un acte de comparution conditionnelle en vue de contester la compétence *in rem* de cette Cour à l'égard du navire défendeur, et elle a sollicité une ordonnance portant radiation de la déclaration pour ce qui concerne le navire et annulation du mandat de saisie de ce dernier.

La question fondamentale est de savoir si, en tout état de cause, il y a compétence *in rem* en l'espèce ou si, en vertu du paragraphe 153(1) de la *Loi sur la faillite*, l'instance appropriée est la Cour suprême de la Colombie-Britannique.

Jugement: la requête devrait être accueillie, la déclaration à l'égard du navire radiée, l'action *in rem* contre le navire rejetée et le mandat de saisie annulé.

D'après la jurisprudence anglaise, lorsqu'il s'agit de simples contrats de fourniture d'approvisionnements nécessaires et qu'aucun privilège maritime ne peut exister, il n'y a pas de droit *in rem* contre le navire à moins que le véritable propriétaire inscrit ne puisse également être tenu responsable de la dette. Certaines décisions de la Cour fédérale semblent mener à cette conclusion, mais elles se distinguent de l'espèce (voir les décisions *Westcan*, *McCain* et *Steel Dolphin*).

Puisqu'un affrèteur par voie de cession à bail est considéré comme le propriétaire *pro tempore* du navire au cours du voyage pour lequel ce navire est affrété, ce serait restreindre inutilement le commerce et la mobilité des navires que de ne pas présumer qu'une action en recouvrement d'approvisionnements nécessaires peut être intentée *in rem* contre le navire lorsque l'affrèteur est en droit responsable de ces approvisionnements.

Étant donné qu'une uniformité à cet égard est très souhaitable et que, dans plusieurs pays, il a été décidé qu'il est possible d'intenter une action *in rem* en recouvrement d'approvisionnements nécessaires, il est probablement temps de s'écarter de certaines distinctions plutôt restrictives de la *common law* britannique appliquées par les tribunaux maritimes anglais à l'époque où la Grande-Bretagne était maître de toutes les mers.

De toute façon, cette question mérite d'être entendue à fond parce qu'il est douteux que ces principes du droit maritime britannique doivent demeurer immuables et lier à jamais nos tribunaux à moins qu'ils ne soient modifiés par la loi.

Toutefois, en l'espèce, le fait est que la défenderesse, en tant qu'affrèteur coque nue, s'est engagée par contrat avec la faillie à titre de sous-affrèteur du navire coque nue moyennant certains avantages et certaines considérations mutuels dont les approvisionnements nécessaires et l'équipement du navire. Les contrats ont été exécutés intégralement et les fournitures

of necessities or equipment for the ship itself in any way. The parties were aware that Equitable Leasing was the owner and that its credit or liability was not in any way involved in the contracts. There is, therefore, no ground upon which an action *in rem* could be maintained.

payées. La présente action ne porte nullement sur la fourniture d'approvisionnements nécessaires ou de matériel pour le navire lui-même. Les parties savaient que Equitable Leasing était la propriétaire et que son crédit ou sa responsabilité n'était nullement en cause dans les contrats. Il n'y a donc pas lieu de soutenir une action *in rem*.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Goodwin Johnson v. The Ship (Scow) A.T. & B. No. 28, [1954] S.C.R. 513. **b**

DISTINGUISHED:

Westcan Stevedoring Ltd. v. The "Armar", [1973] F.C. 1232 (T.D.); *McCain Produce Co. Ltd. v. The M.V. "Rea"*, [1978] 1 F.C. 686 (T.D.); *Gabriel Aero-Marine Instruments Limited v. The Ship M.V. "Steel Dolphin" et al.*, judgment dated August 28, 1984, Federal Court, Trial Division, T-1536-83, not reported; *Logistec Corp. v. The "Sneland"*, [1979] 1 F.C. 497 (T.D.). **c**

REFERRED TO:

Sir John Jackson Ld. v. "Blanche" (Owners of SS.) The Hopper No. 66, [1908] A.C. 126 (H.L.); *The "Mogileff"*, [1921] P. 236 (Adm.). **d**

COUNSEL:

D. G. Schmitt for plaintiff.
J. W. Perrett for defendants. **e**

SOLICITORS:

Shrum, Liddle & Heberton, Vancouver, for plaintiff.
Campney & Murphy, Vancouver, for defendants. **f**

The following are the reasons for order rendered in English by

ADDY J.: The present motion involves an application by Equitable Life Leasing Corporation (hereinafter called "Equitable Leasing") as owner of the defendant ship for, among other things, leave to file a conditional appearance for the purpose of objecting to the *in rem* jurisdiction of this Court against the defendant ship, and for an order that the statement of claim be struck out as against the ship and that a warrant of arrest of the ship issued in the action be set aside. Leave to file a conditional appearance was granted. **g**

JURISPRUDENCE

DÉCISION APPLIQUÉE:

Goodwin Johnson v. The Ship (Scow) A.T. & B. No. 28, [1954] R.C.S. 513. **b**

DISTINCTION FAITE AVEC:

Westcan Stevedoring Ltd. c. Le "Armar", [1973] C.F. 1232 (1^{re} inst.); *McCain Produce Co. Ltd. c. Le N.M. "Rea"*, [1978] 1 C.F. 686 (1^{re} inst.); *Gabriel Aero-Marine Instruments Limited c. Le navire N.M. "Steel Dolphin" et autres*, jugement en date du 28 août 1984, Division de première instance de la Cour fédérale, T-1536-83, non publié; *Logistec Corp. c. Le "Sneland"*, [1979] 1 C.F. 497 (1^{re} inst.). **c**

DÉCISIONS CITÉES:

Sir John Jackson Ld. v. "Blanche" (Owners of SS.) The Hopper No. 66, [1908] A.C. 126 (H.L.); *The "Mogileff"*, [1921] P. 236 (Adm.). **d**

AVOCATS:

D. G. Schmitt pour la demanderesse.
J. W. Perrett pour les défendeurs. **e**

PROCUREURS:

Shrum, Liddle & Heberton, Vancouver, pour la demanderesse.
Campney & Murphy, Vancouver, pour les défendeurs. **f**

Ce qui suit est la version française des motifs de l'ordonnance rendus par

LE JUGE ADDY: Dans la présente requête, Equitable Life Leasing Corporation (ci-après appelée «Equitable Leasing»), en tant que propriétaire du navire défendeur, sollicite notamment l'autorisation de déposer un acte de comparution conditionnelle en vue de contester la compétence *in rem* de cette Cour concernant le navire défendeur, une ordonnance portant radiation de la déclaration mettant en cause ledit navire et l'annulation du mandat de saisie délivré dans l'action. L'autorisation de déposer un acte de comparution conditionnelle a été accordée. **g**

The action itself involves a claim by the plaintiff as trustee in bankruptcy for Can-Inter Foods Ltd., (hereinafter called "the bankrupt") against the defendant Nicolle N Enterprises Inc., (hereinafter called Nicolle Enterprises). The order in bankruptcy was issued by the Supreme Court of British Columbia in June 1983.

The allegations in the statement of claim may be briefly summarized as follows:

1. That Nicolle Enterprises was the owner of the defendant ship and had entered into what is referred to as custom process agreements, including a bare boat charter with the bankrupt for the 1981-1982 Alaska herring and salmon seasons in consideration of certain fixed processing fees and other disbursements.

2. That pursuant to the agreements, the bankrupt paid for and provided various equipment supplies, wages, etc., which totalled an amount much in excess of the true value of what it received in return from Nicolle Enterprises.

3. That Nicolle Enterprises and the bankrupt are related companies and that the agreements made between them are not arm's length transactions.

4. That the payments made by the bankrupt constituted a reviewable transaction pursuant to sections 3 and 78 of the *Bankruptcy Act*, R.S.C. 1970, c. B-3.

5. That the plaintiff is entitled to claim the difference between the value of what was provided and the fair market value of the charter.

A warrant of arrest has been issued in the action but not executed as the ship is no longer within the jurisdiction.

It is now undisputed that the defendant Nicolle Enterprises was never the owner of the defendant ship but was, in turn, the charterer by way of demise of the ship from the applicant, Equitable Leasing, who is the true owner. That particular charter was terminated on November 28, 1984 by notice of default and the vessel is presently in the possession of the applicant in the United States.

Several arguments were advanced by the applicant including one to the effect that the action is essentially not one under a contract for the supply

L'action elle-même porte sur une réclamation de la demanderesse, en tant que syndic dans la faillite de Can-Inter Foods Ltd. (ci-après appelée «la faillie»), contre la défenderesse Nicolle N Enterprises Inc., (ci-après appelée Nicolle Enterprises). L'ordonnance de faillite a été rendue en juin 1983 par la Cour suprême de la Colombie-Britannique.

Voici le résumé des allégations contenues dans la déclaration:

1. Nicolle Enterprises est propriétaire du navire défendeur et elle a conclu ce qu'on appelle des ententes de pratique courante, notamment un affrètement coque nue avec la faillie pour les saisons 1981-1982 de pêche aux harengs et aux saumons en Alaska, en contrepartie de certains frais de traitement fixes et d'autres débours.

2. En vertu de ces ententes, la faillie fournissait à ses frais différentes pièces d'équipement et payait les salaires, etc., ce qui représente une somme totale dépassant de beaucoup la valeur de ce qu'elle a reçue de Nicolle Enterprises.

3. Nicolle Enterprises et la faillie sont des sociétés affiliées et les ententes entre elles ne constituent pas des opérations sans lien de dépendance.

4. Les paiements effectués par la faillie constituaient une transaction révisable en vertu des articles 3 et 78 de la *Loi sur la faillite*, S.R.C. 1970, chap. B-3.

5. La demanderesse est en droit de réclamer la différence entre la valeur de ce qui a été fourni et la juste valeur marchande de l'affrètement.

Un mandat de saisie a été décerné dans l'action, mais il n'a pas été exécuté parce que le navire est hors du ressort de la cour.

Il est maintenant incontesté que la défenderesse Nicolle Enterprises n'a jamais été propriétaire du navire défendeur, étant plutôt l'affréteur par voie de cession à bail du navire de la requérante Equitable Leasing, qui est la véritable propriétaire. Cet affrètement a pris fin le 28 novembre 1984 par avis de défaut de paiement, et le navire se trouve actuellement en la possession de la requérante aux États-Unis.

La requérante a invoqué plusieurs arguments, alléguant notamment que l'action ne découle pas en soi d'un contrat de fourniture d'approvisionne-

of necessaries for a ship but, on the contrary, has been instituted in order to declare the agreements between Nicolle Enterprises and the bankrupt as reviewable transactions, since it is undisputed that the necessaries were supplied under the contracts and were paid for. The existence, performance and effect of the contracts between the original parties are not in actual issue, the real point in issue being that there was overpayment between related companies to the detriment of creditors. It was therefore argued that the proper forum for trying this issue is the Supreme Court of British Columbia, pursuant to subsection 153(1) of the *Bankruptcy Act* [as am. by S.C. 1972, c. 17, s. 2; S.C. 1974-75-76, c. 48, s. 24], and not the Federal Court of Canada.

Altogether apart from the question of whether, where a case otherwise falls within the jurisdiction of this Court and involves as an incidental issue the question of whether a transaction is reviewable under the *Bankruptcy Act*, this Court would still have jurisdiction, the fundamental question before me is simply whether there is jurisdiction *in rem* in the present case in any event.

There does exist jurisprudence following certain English decisions, which points to the conclusion that where there are mere contracts for necessaries and where no maritime lien can exist, such as a lien for crews' salaries, there is no right *in rem* against the ship unless the actual registered owner can also be held legally responsible for the debt. (See: *Westcan Stevedoring Ltd. v. The "Armar"*, [1973] F.C. 1232 (T.D.); *McCain Produce Co. Ltd. v. The M.V. "Rea"*, [1978] 1 F.C. 686 (T.D.) and *Gabriel Aero-Marine Instruments Limited v. The Ship M.V. "Steel Dolphin" et al.*, judgment dated August 28, 1984, Federal Court, Trial Division, T-1536-83, not reported.) The applicant relied on this principle.

I do not believe that any of these decisions actually stand for the bare proposition advanced by counsel for the applicant that, in no case, unless the actual registered owner could be held personally liable, any action *in rem* can lie against the ship for the supply of necessaries, although the language in some cases might seem to lead to that

ments nécessaires pour un navire, mais que, au contraire, elle a été intentée en vue de faire déclarer que les ententes entre Nicolle Enterprises et la faillie constituent des transactions révisables, puisqu'il est incontesté que les approvisionnements nécessaires ont été fournis en vertu des contrats et qu'on en a payé le prix. L'existence, l'exécution et l'effet des contrats entre les parties initiales ne sont vraiment pas en litige; le véritable point litigieux porte sur le fait qu'il y a eu paiement en trop entre les sociétés affiliées au détriment des créanciers. On a donc soutenu que, en vertu du paragraphe 153(1) de la *Loi sur la faillite* [mod. par S.C. 1972, chap. 17, art. 2; S.C. 1974-75-76, chap. 48, art. 24], l'instance appropriée est la Cour suprême de la Colombie-Britannique et non la Cour fédérale du Canada.

Mise à part la question de savoir si cette Cour a quand même compétence lorsqu'une affaire relève autrement de la compétence de cette Cour et comporte, à titre accessoire, la question de savoir si une transaction est révisable sous le régime de la *Loi sur la faillite*, il me faut simplement et essentiellement déterminer si, en tout état de cause, il y a compétence *in rem* en l'espèce.

Il existe une jurisprudence qui a suivi certaines décisions anglaises et conclu que, lorsqu'il s'agit de simples contrats de fourniture d'approvisionnements nécessaires et qu'aucun privilège maritime ne peut exister, tel le privilège portant sur le salaire de l'équipage, il n'y a pas de droit *in rem* contre le navire, à moins que le véritable propriétaire inscrit ne puisse également être tenu responsable de la dette. (Voir *Westcan Stevedoring Ltd. c. Le "Armar"*, [1973] C.F. 1232 (1^{re} inst.); *McCain Produce Co. Ltd. c. Le N.M. "Rea"*, [1978] 1 C.F. 686 (1^{re} inst.) et *Gabriel Aero-Marine Instruments Limited c. Le navire N.M. "Steel Dolphin" et autres*, jugement en date du 28 août 1984, Division de première instance de la Cour fédérale, T-1536-83, non publié.) La requérante s'est appuyée sur ce principe.

Bien que le langage de certaines décisions semble le laisser croire, je ne crois pas que l'une quelconque de ces affaires appuie l'idée avancée par l'avocat de la requérante selon laquelle une action *in rem* ne peut, en aucun cas, être intentée contre le navire pour la fourniture des approvisionnements nécessaires, à moins que le véritable pro-

conclusion. In the *Westcan* case, *supra*, the claim was for stevedoring services for the loading of cargo which cannot, in my view, be considered as necessities for the operation of a ship. Furthermore, it appears clearly that the plaintiff knew that services were not being ordered by or on the credit of the actual owners. Similarly, in the case of *Logistec Corp. v. The "Sneland"*, [1979] 1 F.C. 497 (T.D.), the contract was not for necessities for navigating the ship but for stevedoring services for loading it. In the *Steel Dolphin* case, *supra*, the plaintiff was also fully and completely aware of who the owner was and was fully aware that the work was not being ordered on the credit of the owner who was present during part of the time when the work was being carried out. In the *McCain* case, *supra*, the Trial Judge made it very clear that he was basing his decision on the finding that the charter in question did not constitute a demise charter.

A demise charter creates an ownership interest in a ship. The charterer by way of demise has been held to become, for the time of the charter, the owner of the vessel. (*Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading*, 18th Ed., page 45.) The term "owner" has also been given a broad interpretation. (See *Sir John Jackson Ltd. v. "Blanche" (Owners of SS.) The Hopper No. 66*, [1908] A.C. 126 (H.L.).)

In *The Mogileff* case, [1921] P. 236 (Adm.), mentioned in three of the above cases, one finds the following passage [at page 243]:

One who supplies to a ship, upon the order of the master, necessities which it is not within the actual or apparent authority of the master to order on the credit of the owner, has no right to recover against the owner by any proceedings whether in personam or in rem.

The crux of the matter lies in the fact that the master of a ship under demise charter might have the actual authority of the charterer under a demise charter to order necessities for the ship and generally always does. He also generally has the apparent authority to do so. Cartwright J., as

priétaire inscrit ne puisse être tenu personnellement responsable. Dans l'affaire *Westcan* précitée, l'action portait sur des services d'aconage pour le chargement de la cargaison qui ne sauraient, à mon avis, être considérés comme des approvisionnements nécessaires au fonctionnement d'un navire. De plus, il appert clairement que la demanderesse savait que les services n'avaient pas été commandés par les véritables propriétaires ni rendus sur la base de leur crédit. De même, dans l'affaire *Logistec Corp. c. Le «Sneland»*, [1979] 1 C.F. 497 (1^{re} inst.), le contrat ne portait pas sur les approvisionnements nécessaires au pilotage du navire, mais sur des services d'aconage en vue de son chargement. Dans l'affaire *Steel Dolphin* précitée, la demanderesse savait parfaitement qui était le propriétaire et était pleinement consciente que le travail n'avait pas été commandé sur la base du crédit du propriétaire qui, pendant une partie du temps, était présent lors de l'exécution du travail. Dans l'affaire *McCain* précitée, le juge de première instance a bien précisé qu'il fondait sa décision sur la conclusion que la charte-partie en question ne constituait pas une charte-partie à bail.

Une charte-partie à bail crée un droit de propriété sur un navire. L'affrètement par voie de cession à bail a été considéré comme le propriétaire du navire au cours de l'affrètement. (*Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading*, 18^e éd., à la page 45.) Le terme «propriétaire» a aussi reçu une interprétation large. (Voir *Sir John Jackson Ltd. v. «Blanche» (Owners of SS.) The Hopper No. 66*, [1908] A.C. 126 (H.L.).)

Dans l'affaire *The Mogileff*, [1921] P. 236 (Adm.), mentionnée dans trois des décisions citées ci-dessus, on trouve le passage suivant [à la page 243]:

[TRADUCTION] Celui qui, sur ordre du capitaine, fournit à un navire des approvisionnements nécessaires que le capitaine n'a pas le pouvoir réel ou apparent de commander sur le crédit du propriétaire, n'a aucun droit de recouvrement contre le propriétaire, soit par une action in personam soit par une action in rem.

Le nœud de la question réside dans le fait que le capitaine d'un navire soumis à une charte-partie à bail pourrait, en vertu de celle-ci, exercer le pouvoir de l'affrètement pour commander les approvisionnements nécessaires au navire, et c'est généralement ce qu'il fait. En règle générale, il a

he then was, dealt with the position of a charterer by way of demise in the Supreme Court of Canada case of *Goodwin Johnson v. The Ship (Scow) A.T. & B. No. 28*, [1954] S.C.R. 513. He stated at page 537:

The statements mentioned, when sought to be related to a claim for a maritime lien on a vessel causing damage, can be reconciled by reading the expression "owner" as used in such phrases as, "the liability to compensate must be fixed, not merely on the property, but also on the owner through the property", as including "charterer by way of demise". To so construe it would be in accordance with the judgment of the House of Lords delivered by Lord Tenterden in *Colvin v. Newberry and Benson* ((1832) 1 Cl. & Fin. 283 at 297) in which he speaks of "the person to whom the absolute owner has chartered the ship, and who is considered the owner *pro tempore*, during the voyage for which the ship is chartered".

Although the case dealt with a maritime lien, it is difficult to see how the legal position *qua* owner of a charterer by way of demise should be changed or considered differently when he or his agent orders the supply of ordinary necessities required for the operation of the ship.

As has often been stated, the principles of maritime law came into being in order to govern, regulate and encourage international trade and the movements of ships and commerce through the world. Where an owner turns over a ship to another person under a demise bare boat charter, knowing full well that it will be sailing to foreign ports and that it will be obliged to take on fuel and other supplies from time to time, it would seem, at first sight, in any event, to be impractical and unnecessarily restrictive of commerce and of the movement of ships to expect that the suppliers in all these cases would be required to receive prepayment in specie or to check with the actual registered owners at or through the port of registry in whatever corner of the world it might be, to enquire whether proper authority had been granted before supplying that ship with the essential requirements to enable it to continue on its voyage. Whether it be by virtue of presumed or implied authority or otherwise, unless the supplier is put on notice or has reason to suspect that the actual owner has forbidden the credit of the ship to be pledged, then it would seem that an action for such necessities might well be maintainable *in rem*

également le pouvoir apparent de le faire. Dans l'arrêt de la Cour suprême du Canada *Goodwin Johnson v. The Ship (Scow) A.T. & B. No. 28*, [1954] R.C.S. 513, le juge Cartwright, tel était alors son titre, s'est penché sur la situation d'un affréteur en vertu d'une cession à bail. À la page 537, il s'exprime en ces termes:

[TRADUCTION] On peut concilier les propos mentionnés, lorsqu'il s'agit de les rattacher à une action en privilège maritime sur un navire qui a causé des dommages, en interprétant le terme «propriétaire», comme incluant «affréteur par voie de cession à bail» lorsque ce terme est utilisé dans des expressions telles que «l'obligation d'indemnisation doit viser non seulement les biens, mais aussi le propriétaire par l'entremise de ses biens». Cette interprétation est conforme à l'arrêt de la Chambre des lords rendu par lord Tenterden dans *Colvin v. Newberry and Benson* ((1832) 1 Cl. & Fin. 283 à la page 297), où il parle de «la personne qui prend en location un navire d'un propriétaire absolu et qui est considérée comme le propriétaire *pro tempore* au cours du voyage pour lequel le navire est affrété».

Bien que l'affaire porte sur un privilège maritime, il est difficile de voir comment la situation légale, en tant que propriétaire, d'un affréteur par voie de cession à bail doit être modifiée ou considérée différemment lorsque son mandataire ou lui-même commande des approvisionnements ordinaires nécessaires au fonctionnement du navire.

Comme on l'a souvent dit, l'existence des principes du droit maritime vise à régir, réglementer et encourager le commerce international et la mobilité des navires et du commerce dans le monde. Lorsqu'un propriétaire livre un navire à une autre personne en vertu d'un affrètement coque nue, sachant parfaitement que ce navire mouillera dans des ports étrangers et que, de temps à autre, il devra se procurer du carburant et d'autres provisions, il serait, à première vue en tout cas, peu réaliste et ce serait restreindre inutilement le commerce et la mobilité des navires si l'on s'attendait à ce que les fournisseurs soient, dans tous ces cas, tenus d'être payés d'avance en espèces ou de vérifier auprès des véritables propriétaires inscrits au port d'immatriculation pouvant se trouver dans n'importe quel coin du monde ou par l'entremise de ce port pour savoir si une autorisation appropriée a été accordée avant de fournir au navire les approvisionnements nécessaires pour qu'il continue son voyage. Que ce soit en vertu d'un pouvoir présumé ou implicite ou autrement, à moins que le fournisseur ne soit avisé ou n'ait des raisons de soupçonner que le véritable propriétaire a interdit l'engagement du crédit du navire, il semble qu'une

against the ship when its owner *pro tempore*, that is, the charterer by way of demise, would be responsible at law for those supplies.

Admiralty law is the one branch of our law where there is a real and very practical requirement that uniformity be maintained to the greatest extent possible with other trading nations. It is also very much in our national interest that this uniformity be accomplished since many contracts and commercial dealings are frequently being carried out by our ships in many jurisdictions and often during a single voyage. In the United States by statute an action *in rem* is maintainable for necessities. Many other maritime trading nations might well have recognized this principle in practice by allowing any ship whose legitimate Master has ordered necessities to be arrested and seized before judgment for non-payment and to be held answerable for same whether the procedure be called an action *in rem* or otherwise and whether or not the ship is to be named in the action as a party.

It might well be time for our courts to depart from some of the rather narrow British common law distinctions applied by English admiralty courts which evolved in the days when Britain truly ruled the seven seas and understandably enough felt that its laws should govern international relations and trade.

In any event, the question of whether an action *in rem* for true necessities is capable of being maintained at all where they have been ordered by the authorized agent of a charterer by way of demise is not one which I am inclined to decide on a motion of this kind. The maritime customs and laws of other great trading nations today on this particular issue would be of great interest and might well have a considerable bearing on the ultimate decision. I do not accept the proposition that because we adopted the principles of the admiralty laws of England as they existed many years ago, those principles are to remain immu-

action en recouvrement de ces approvisionnements nécessaires puisse très bien être intentée *in rem* contre le navire lorsque son propriétaire *pro tempore*, c'est-à-dire l'affrèteur par voie de cession à bail, est en droit responsable de ces approvisionnements.

Le droit maritime est la branche de notre droit où il est très important sur le plan pratique qu'il y ait uniformité, dans la plus grande mesure possible, avec les autres nations commerçantes. Cette uniformité sert aussi grandement notre intérêt national car c'est généralement par l'entremise de nos navires que plusieurs contrats et opérations commerciales sont exécutés dans de nombreux pays et souvent au cours d'un même voyage. Aux États-Unis, il est possible, en vertu de la loi, d'intenter une action *in rem* en recouvrement d'approvisionnements nécessaires. Plusieurs autres nations pratiquant le commerce maritime ont très bien pu reconnaître ce principe en pratique en permettant qu'un navire dont le capitaine en règle a commandé des approvisionnements nécessaires soit arrêté et saisi avant jugement pour défaut de paiement et en soit tenu responsable, que la procédure soit appelée action *in rem* ou autrement et que le navire soit ou non inclus comme partie à l'action.

Il est probablement temps que nos tribunaux s'écartent de certaines distinctions plutôt restrictives de la *common law* britannique appliquées par les tribunaux maritimes anglais et qui ont été établies à l'époque où la Grande-Bretagne était maître de toutes les mers et, chose assez naturelle, estimait que ses lois devaient régir les relations et le commerce internationaux.

En tout cas, la question de savoir si une action *in rem* en recouvrement d'approvisionnements nécessaires peut être soutenue ou non lorsque c'est le mandataire autorisé d'un affrèteur par voie de cession à bail qui a commandé ces approvisionnements n'est pas une question que je suis enclin à trancher à l'occasion d'une requête de ce genre. Les coutumes et les lois maritimes actuelles d'autres grandes nations commerçantes à l'égard de cette question particulière seraient d'un grand intérêt et pourraient bien influencer énormément sur la décision finale. Je ne souscris pas à l'idée que parce que nous avons adopté les principes du droit

table and forever binding on our courts unless changed by statute.

Although I am declining to strike out the action *in rem* on the last mentioned ground, the applicant, in my view, does have another very important argument. The simple fact is that the defendant, as a bare boat charterer, contracted with the bankrupt as a sub-charterer of the bare boat for certain mutual benefits and considerations among which were necessities and equipment for the ship. The contracts were completely performed and the supplies were paid for. The present action does not involve the supply of necessities or equipment for the ship itself in any way. In so far as the parties themselves are concerned, it is obvious that when they contracted they were fully aware that Equitable Leasing was in fact the owner and that its credit or liability was not in any way involved in the contracts. There is absolutely no ground for an action *in rem* to be maintained.

The motion is granted. As against the ship *Nicolle N*, the statement of claim will be struck out and the action dismissed. The warrant of arrest will be cancelled. The applicant will be entitled to its costs of this motion.

ORDER

UPON the application of Equitable Life Leasing Corporation, the latter having been granted leave to file a conditional appearance herein as owner of the vessel *Nicolle N*,

THIS COURT DOTH ORDER:

1. That the statement of claim as against the ship *Nicolle N* be struck out.
2. That the action *in rem* against the said ship be dismissed.
3. That the presently outstanding warrant of arrest be delivered back to the Court for cancellation.
4. That the applicant be granted its costs of this motion.

maritime de l'Angleterre, tels qu'ils existaient il y a plusieurs années, ils doivent demeurer immuables et lier à jamais nos tribunaux à moins qu'ils ne soient modifiés par la loi.

^a Bien que je refuse de radier l'action *in rem* pour le dernier motif invoqué, la requérante dispose, à mon avis, d'un autre argument très important. Disons simplement que la défenderesse, en tant qu'affréteur coque nue, s'est engagée par contrat ^b avec la faillie à titre de sous-affréteur du navire coque nue moyennant certains avantages et certaines considérations mutuels dont les approvisionnements nécessaires et l'équipement du navire. Les ^c contrats ont été exécutés intégralement et les fournitures payées. La présente action ne porte nullement sur la fourniture d'approvisionnements nécessaires ou de matériel pour le navire lui-même. En ce qui concerne les parties elles-mêmes, il est ^d évident que, au moment du contrat, elles savaient parfaitement que Equitable Leasing était la propriétaire et que son crédit ou sa responsabilité n'était nullement en cause. Il n'y a absolument pas lieu de soutenir une action *in rem*.

^e La requête est accueillie. À l'égard du navire *Nicolle N*, la déclaration est radiée et l'action rejetée. Le mandat de saisie est annulé. La requérante a droit à ses dépens de la présente requête.

ORDONNANCE

VU la requête introduite par Equitable Life Leasing Corporation qui a obtenu l'autorisation de déposer en l'espèce un acte de comparution conditionnelle à titre de propriétaire du navire *Nicolle N*,

LA COUR ORDONNE:

1. Que la déclaration à l'encontre du navire *Nicolle N* est radiée.
2. Que l'action *in rem* contre ledit navire est rejetée.
3. Que le mandat de saisie actuellement en suspens soit renvoyé à la Cour pour être annulé.
4. Que la requérante a droit aux dépens de la présente requête.