

**North Star Marine Salvage Ltd. (Plaintiff)**

v.

**Nick Muren and the B. C. Adventure (Defendants)**

Trial Division, Kerr J.—Vancouver, B.C., October 23 and 24, 1972; Ottawa, February 2, 1973.

*Maritime law—Salvage—Contract with salvage company to raise sunken ship at its usual rates for men and equipment—Whether a contract for salvage.*

Defendant ship sank in Georgia Strait. Her owner made an agreement with plaintiff salvage company to raise her, the salvage company to be paid for its services on the basis of its usual rates for men and equipment together with the cost of divers and tenders.

*Held*, the contract although not on a "no cure, no pay" basis was nevertheless a contract for salvage services and therefore within the jurisdiction of the Court.

ACTION for salvage.

COUNSEL:

*P. G. Bernard* for plaintiff.

*T. P. Cameron* for defendants.

SOLICITORS:

*MacRae, Montgomery, Hill and Cunningham*, Vancouver, for plaintiff.

*McMaster, Bray, Moir, Cameron and Jasich*, Vancouver, for defendants.

KERR J.—The defendant vessel *B. C. Adventure* is a 55-foot long all steel drum seiner that sank on March 9, 1971, in the Georgia Strait a short distance from shore near Nanoose Bay, B. C., with a load of herring on board. The plaintiff, a marine salvage company, raised the vessel, pumped her free of water and the herring and towed her to a shipyard in Vancouver. The plaintiff's claim is for payment for the services rendered in so doing. The defendant Nick Muren is the owner of the vessel. The cause of her sinking was that she had a net out at her stern and with a fairly heavy load of herring on board and in the net her stern was

**North Star Marine Salvage Ltd. (Demanderesse)**

c.

**Nick Muren et le B. C. Adventure (Défendeurs)**

a

Division de première instance, le juge Kerr—Vancouver (C.-B.), les 23 et 24 octobre 1972; Ottawa, le 2 février 1973.

*b Droit maritime—Sauvetage—Contrat conclu avec une compagnie de sauvetage concernant le renflouement d'un navire au taux habituel pour les employés et l'équipement—S'agit-il d'un contrat de sauvetage?*

Le navire, un des défendeurs, a coulé dans le détroit de Georgie. Son propriétaire a conclu un contrat avec la compagnie de sauvetage, la demanderesse, pour qu'elle renfloue le navire. La compagnie de sauvetage devait être rémunérée pour ses services au taux habituel pour les employés et l'équipement, plus ses frais d'engagement des plongeurs et de location d'embarcations.

*d Arrêt: Bien que le contrat ne soit pas basé sur le principe «pas de réussite, pas de paiement», il s'agit néanmoins d'un contrat de services de sauvetage. La Cour a donc compétence en la matière.*

DEMANDE en indemnité de sauvetage.

e

AVOCATS:

*P. G. Bernard* pour la demanderesse.

*T. P. Cameron* pour les défendeurs.

f

PROCUREURS:

*MacRae, Montgomery, Hill et Cunningham*, Vancouver, pour la demanderesse.

*McMaster, Bray, Moir, Cameron et Jasich*, Vancouver, pour les défendeurs.

LE JUGE KERR—Le navire *B. C. Adventure*, l'un des défendeurs, est un seineur à tambour, construit en acier, de 55 pieds de long; il a coulé le 9 mars 1971 dans le détroit de Georgie, non loin du rivage aux abords de Nanoose Bay (C.-B.) avec une pêche de hareng à son bord. La demanderesse, une société de sauvetage maritime, a renfloué le navire, retiré l'eau et les harengs qu'il contenait et l'a remorqué à un chantier naval de Vancouver. La demanderesse réclame le paiement des services qu'elle a ainsi rendus. Le défendeur Nick Muren est le propriétaire du navire. Le naufrage est survenu dans les circonstances suivantes: le navire,

pulled under while her hatch was open, and she flooded and sank.

The plaintiff owns and uses in its marine business the vessels *B. C. Salvor*, *Gulf Lifter*, *Standto* and *Standon*. The *B. C. Salvor* has a 60-ton hoist, salvage pumps, cutting torches and other salvaging equipment. The *Standon* and *Standto* are tugs. The *Gulf Lifter* is equipped with a lifting crane. These four vessels were used at various times in rendering the services. The *B. C. Salvor* and the *Standon* were used in the initial stages and subsequently and the other two vessels were added in the course of the services, which extended through the period March 14 to March 22, 1971, inclusive. The services are detailed in the plaintiff's bill of account, Exhibit P-3, and the notes thereto. The plaintiff found it necessary to engage the services of two divers from another company at a cost of \$2,059.42 which is included in the plaintiff's bill.

A meeting took place on March 13, 1971, between Mr. Benson, secretary of the plaintiff company, Mr. Smith, its president, and Mr. Muren, at which the recovery of the vessel was discussed, following which the plaintiff company commenced to get the necessary equipment and prepared to go to the scene of the sinking to recover the vessel. On March 15 the *B. C. Salvor*, towed by the tug *Standon*, left Vancouver and went to Nanaimo where the divers were taken on board. On March 16 these two vessels left Nanaimo and went to where Muren thought his vessel was. Considerable searching took place before the vessel was found with the help of a fishing vessel, *Melvin E*, and use of her depth sounder. The sunken vessel was found at the bottom in about 105 feet of water. The divers then went down and examined the situation and put out markers. Then the plaintiff's two vessels went for that night to a sheltered location, Nanoose Bay, about three miles away. On the next morning, March 17, the two vessels went back to the scene, attached slings to the sunken vessel and moved her closer to the shore, but they were not able to lift her to the

ayant lancé un filet à l'arrière, se trouvait chargé d'une assez grande quantité de hareng, aussi bien à bord que dans ce filet. L'arrière s'est enfoncé alors que l'écouille était ouverte; le navire a été envahi par les eaux et il a coulé.

La demanderesse est propriétaire des navires *B. C. Salvor*, *Gulf Lifter*, *Standto* et *Standon* et les utilise pour son entreprise. Le *B. C. Salvor* est pourvu d'un treuil de 60 tonnes, de pompes de sauvetage, de chalumeaux de découpage et d'autre équipement de sauvetage. Le *Standon* et le *Standto* sont des remorqueurs. Le *Gulf Lifter* est équipé d'une grue. Ces quatre navires ont été affectés à ce travail à un moment ou l'autre. Le *B. C. Salvor* et le *Standon* y ont été affectés dès le début et les deux autres navires par la suite; les opérations ont duré du 14 au 22 mars 1971. La facture de la demanderesse (pièce P-3) et ses annexes donnent un état détaillé des services rendus. La demanderesse a dû retenir les services de deux plongeurs d'une autre compagnie au prix de \$2,059.42, somme qui figure dans la facture de la demanderesse.

Le 13 mars 1971 se sont réunis Benson et Smith, respectivement secrétaire et président de la compagnie demanderesse, ainsi que Muren; ils ont alors discuté du sauvetage du navire. A l'issue de cette réunion, la compagnie demanderesse a commencé à rassembler l'équipement nécessaire et à se préparer pour se rendre sur le lieu de l'accident afin de renflouer le navire. Le 15 mars, le *B. C. Salvor*, remorqué par le *Standon*, a quitté Vancouver pour Nanaimo, où les plongeurs sont montés à bord. Le 16 mars, ces deux navires ont quitté Nanaimo et se sont rendus à l'endroit où Muren pensait que se trouvait le navire. Après de longues recherches, ils ont découvert, avec l'aide d'un bateau de pêche, le *Melvin E*, et de sa sonde acoustique, l'endroit où gisait le navire. Il gisait sur le fond par 105 pieds de profondeur. Les plongeurs sont descendus examiner la situation et mettre des balises. Les deux navires de la demanderesse sont ensuite allés mouiller pour la nuit dans un endroit abrité, à Nanoose Bay, à environ trois milles de là. Le lendemain matin, le 17 mars, les deux navires sont revenus sur les lieux, ont attaché des élingues au navire nau-

surface. It was then decided that it would be necessary to have the *Gulf Lifter* to assist in the work, and the *Standon* was sent to Vancouver for her. The tug *Standto* was also sent for. On March 18 the *Standon* returned with the *Gulf Lifter* in tow and they stayed overnight at Nanoose Bay. On March 19 the plaintiff's four vessels went back to the scene and moved the sunken vessel to shallower water. On March 20 they raised her and towed her to Nanoose Bay. On March 21 the herring were pumped out and on March 22 the vessel was towed to a shipyard at Vancouver.

The recovery operations were hampered by the vessel's net which had fish in it and was tangled in the rigging and mast and around the vessel, and by the lie of the vessel which made it difficult to get slings in position around her. The divers had to surface frequently to decompress, and there were interruptions of their diving because of weather and sea conditions. In early efforts to lift the vessel a strap was attached to each side, one strap being attached to a cleat on the port side, but the cleat broke and the strap pulled free. The other strap on the starboard side also pulled free. When the *Gulf Lifter* came into use slings were attached at the fore and aft ends of the vessel, a heavy piece of an anchor chain was cut and used, and the vessel was raised. She was covered with oil and herring and the loose net and gear. The herring were decomposed and difficult to pump out. Special pumps were needed. Pumping was started when the vessel was brought to the surface and was completed after she was towed to Nanoose Bay. Exhibits P-4, P-5, P-6 and P-7 are divers' daily reports of their work and the conditions they found on March 16, 17, 19 and 20. They did not dive on March 18.

In its statement of claim the plaintiff refers to the services rendered in raising the vessel, removing the herring and towing her to the shipyard at Vancouver, and further and in the

fragé et l'ont ramené vers le rivage, mais n'ont pu le remettre à flot. On a alors décidé qu'il fallait utiliser le *Gulf Lifter* et le *Standon* est parti à Vancouver le chercher. On a aussi demandé le remorqueur *Standto*. Le 18 mars, le *Standon* est revenu avec le *Gulf Lifter* en remorque et ils ont mouillé pour la nuit à Nanoose Bay. Le 19 mars, les quatre navires de la demanderesse étaient sur les lieux et ont déplacé le navire naufragé vers des eaux moins profondes. Le 20 mars, ils l'ont remonté et remorqué jusqu'à Nanoose Bay. Le 21 mars, on a pompé les harengs et le 22 mars, le navire a été remorqué jusqu'à un chantier naval de Vancouver.

Les opérations de sauvetage ont été gênées d'une part par le filet du navire, dans lequel des poissons étaient pris et qui était lui-même pris dans le gréement, dans les mâts et autour du navire et d'autre part par la position du navire qui rendait difficile la mise en place des élingues. Les plongeurs devaient faire surface fréquemment pour des séjours de décompression et leur travail a été interrompu plusieurs fois par les conditions atmosphériques et l'état de la mer. Dans leurs premiers efforts pour soulever le navire, ils ont attaché une estrope de chaque côté, l'une des estropes étant attaché à un taquet à bâbord; mais le taquet a cassé et l'estrope s'est dégagée. L'estrope à tribord s'est dégagée elle aussi. Lorsque le *Gulf Lifter* est arrivé, ils ont attaché des élingues à l'avant et à l'arrière du navire, utilisé un tronçon d'une chaîne d'ancre qu'ils avaient sectionnée, et ont remonté le navire. Il était couvert d'huile, de harengs et de parties de filet et de gréement. Les harengs étaient décomposés et difficiles à expulser. Il fallait des pompes spéciales. Le pompage a commencé lorsque le navire est revenu à la surface et s'est terminé après qu'il ait été remorqué à Nanoose Bay. Les rapports quotidiens du travail des plongeurs et de leurs constatations pour les 16, 17, 19 et 20 mars constituent les pièces P-4, P-5, P-6 et P-7. Ils n'ont pas plongé le 18 mars.

Dans sa déclaration, la demanderesse mentionne les services qu'elle a rendus pour renflouer le navire, retirer le hareng et remorquer le navire jusqu'au chantier naval à Vancouver; elle

alternative says that the plaintiff entered into a salvage agreement with the defendant Muren whereby it was agreed that the plaintiff would be paid for its services on the basis of its usual rates for men and equipment utilized in performing the salvage, together with payment for expenses incurred in hiring the divers and tenders, and the plaintiff claims for the said services the sum of \$17,549.16, or alternatively, such amount of salvage remuneration as the Court may see fit to award for the salvage services of the plaintiff, and condemnation of the defendant Muren and the defendant vessel in the said salvage and costs.

In the defendants' statement of defence as it was at the commencement of the trial the defendants denied the allegations of fact, except admissions, in the statement of claim, and in further answer said that the plaintiff did perform certain salvage services whereby the vessel was raised from a sunken position. At the opening of the trial counsel for the defendants moved for leave to amend the defence by deleting the word "salvage" in reference to the services performed. I allowed the amendment, feeling that the evidence would disclose the nature of the contract and services, and paragraphs 4 and 5 of the statement of defence, as so amended, now read as follows:

4. In further answer to the Statement of Claim the Defendants say that the Plaintiff did perform certain services to the "B.C. ADVENTURE" whereby the "B.C. ADVENTURE" was raised from a sunken position without however any danger whatsoever to the Plaintiff, its servants or agents.

5. In further answer to the Statement of Claim the Defendants have offered to the Plaintiff an amount more than sufficient to compensate it for the services performed.

In his argument following the evidence at the trial counsel for the defendants submitted that the plaintiff's contract was not with the defendant Muren but with the insurers of the vessel, that it was a contract for services not in the nature of salvage, and that the plaintiff had no salvage agreement and has no claim for salvage, that this Court has no jurisdiction in respect of the contract for services, and if it has jurisdiction the wrong defendant is before the Court.

déclare en outre, à titre subsidiaire, avoir conclu avec le défendeur Muren un contrat de sauvetage par lequel ils ont convenu que la demanderesse serait rémunérée pour ses services au taux habituel pour les employés et l'équipement utilisé pour effectuer le sauvetage, et qu'elle serait également remboursée de ses frais d'engagement des plongeurs et de location d'embarcations annexes; la demanderesse réclame donc pour ses services une somme de \$17,549.16 ou, à titre subsidiaire, l'indemnité de sauvetage que fixera la Cour pour les services de sauvetage rendus par la demanderesse et demande à la Cour de condamner le défendeur Muren et le navire à payer cette indemnité et les dépens.

Dans la réponse des défendeurs, telle qu'elle se lisait au début du procès, les défendeurs ont nié les allégations de fait contenues dans la déclaration, sauf un certain nombre de faits dont ils admettaient l'existence; ils admettaient plus loin la prestation par la demanderesse de certains services de sauvetage, ayant consisté à renflouer le navire. A l'ouverture de l'audience, l'avocat des défendeurs a demandé la permission de modifier sa réponse en rayant le mot «sauvetage» déterminatif des services rendus par la demanderesse. J'ai accordé cette autorisation, pensant que les preuves indiqueraient la nature du contrat et des services; à la suite de cette modification, les paragraphes 4 et 5 de la réponse se lisent ainsi:

[TRADUCTION] 4. Les défendeurs affirment en outre en réponse à la déclaration que la demanderesse a effectivement rendu au bénéfice du «B.C. ADVENTURE» certains services ayant consisté à renflouer le «B.C. ADVENTURE» qui avait coulé, sans toutefois que cela ait fait courir un danger quelconque à la demanderesse, ses agents ou ses préposés.

5. Les défendeurs affirment en outre en réponse à la déclaration avoir offert à la demanderesse une somme suffisante largement à l'indemniser pour les services qu'elle a rendus.

A la suite des dépositions données lors du procès, l'avocat des défendeurs a soutenu dans sa plaidoirie que la demanderesse n'avait pas contracté avec le défendeur Muren, mais avec les assureurs du navire; qu'il s'agissait d'un contrat de louage de services ne se rapportant pas à un sauvetage; que la demanderesse n'était pas partie à un contrat de sauvetage et ne pouvait réclamer d'indemnité de sauvetage; que la Cour n'est pas compétente pour trancher un litige

Counsel for the plaintiff argued in that respect that the plaintiff had a salvage agreement with Muren and that the services rendered were salvage services, and this Court has jurisdiction.

There was no written agreement. In the circumstances of urgency to rescue the vessel it is understandable that the arrangements were made verbally and not put into a written document. There was some conversation by phone by Mr. Muren with Mr. Christenson of the insurers of the vessel, Pacific Coast Fishermen's Mutual Marine Insurance Company, and later there was a phone conversation between Mr. Benson and Mr. Christenson. This was followed by a face to face meeting between Muren, Benson and Smith. As I understand the evidence of Muren in that respect it was to the effect that Mr. Christenson told him to arrange for the recovery of the vessel and told him that when the job was done the insurance company would see that it was paid for, and he told Benson and Smith at their meeting that he had authority to hire them and that the insurance company would get the bills. On his examination for discovery he referred to that meeting and in answer to the following question:

Q. And you, at the conclusion of the meeting, said to Mr. Smith "You have the equipment, therefore you go and raise the vessel"?

he replied:

A. That's right.

In his testimony at the trial Muren said that he told Smith and Benson to go ahead. He also was present during a considerable part of the efforts made to find and recover the vessel and gave assistance and direction in those efforts.

Mr. Benson testified that Muren had told him a couple of days after the sinking that the insurers had suggested that he discuss with Benson whether the vessel could be raised, and Muren also wanted Benson's company to repair the vessel. That company had done work for him on other occasions. He, Benson, then phoned Christenson who said to go ahead and salvage

portant sur ce contrat de louage de services; et que, dans l'hypothèse où elle serait compétente, il y a eu erreur sur la personne du défendeur. L'avocat de la demanderesse a soutenu à ce propos que la demanderesse avait bien conclu un contrat de sauvetage avec Muren, que les services rendus étaient bien des services de sauvetage et que la Cour est compétente.

L'accord n'a pas été constaté par écrit. Dans cette situation d'urgence où il s'agissait de sauver le navire, il est compréhensible que les arrangements aient été pris verbalement et n'aient pas été constatés par un document écrit. Muren s'est entretenu au téléphone avec Christenson, représentant des assureurs du navire, la Pacific Coast Fishermen's Mutual Marine Insurance Company, et plus tard Benson a eu une conversation téléphonique avec Christenson. Il y a eu ensuite une rencontre entre Muren, Benson et Smith. Si j'ai bien compris le témoignage de Muren sur ce point, il en est ressorti que Christenson lui a dit de s'occuper de la récupération du navire et lui a dit que lorsque ce travail serait terminé, la compagnie d'assurance verrait à en défrayer le coût; pour sa part, il a informé Benson et Smith lors de cette réunion qu'il était mandaté pour les engager et que la compagnie d'assurance acquitterait les factures. Lors de son interrogatoire préalable, il a mentionné cette réunion et à la question suivante:

[TRADUCTION] Q. Et vous, à la fin de la réunion, vous avez dit à Smith «Vous avez l'équipement, par conséquent allez-y et remettez le navire à flot»?

il a répondu:

[TRADUCTION] R. C'est exact.

Lors de sa déposition lors du procès, Muren a affirmé avoir dit à Smith et Benson de se mettre au travail. Il était souvent présent pendant les opérations de localisation et de récupération, et y a apporté son concours.

Lors de sa déposition, Benson a affirmé que Muren lui avait dit quelques jours après le naufrage que les assureurs avaient suggéré qu'il envisage avec Benson la possibilité de renflouer le navire, et aussi que Muren voulait que la compagnie de Benson remette le navire en état. Il avait déjà eu recours aux services de cette compagnie à diverses occasions. Benson a alors

the vessel. Benson asked if he wanted a fixed price or a "no cure, no pay" basis, and Christenson said no go ahead and salvage. Benson's understanding was that the insurers would be billed for the services rendered. The subsequent meeting between Muren, Benson and Smith followed and there Muren said to go ahead and salvage the vessel, and they discussed the problems of raising her and getting rid of the herring. The services were not to be on a "no cure, no pay" basis, and payment was not dependent upon success. Mr. Smith said that he left the financial arrangements more or less to Benson. His understanding was that the salvage services would be paid for on the usual daily rate basis and that the insurance company would provide payment. The plaintiff's bill for the services was made out to the owners and the insurers.

On the question whether the plaintiff's agreement in respect of the recovery of the vessel was exclusively with the insurers, I do not think it was, although the evidence is somewhat indefinite. The owner, Muren, was concerned that the insurers be informed of the sinking and that action be taken without delay to salvage the vessel with the consent and approval of the insurers and promise that insurance money would be available for that purpose. Benson had a similar concern that there in fact would be insurance money available and after being satisfied in that respect by his phone conversation with Christenson he proceeded to deal directly with the owner of the vessel at the meeting attended by himself, Muren and Smith, and at that meeting Muren authorized him to go ahead with the salvage efforts. The arrangements were informal and they did not spell out exactly the responsibility for payment for the services to be rendered, but I think that the evidence warrants a conclusion that the plaintiff undertook its efforts to recover the vessel by direction of Muren as owner of the vessel, with a right to look to him as such owner for payment. Muren was fully aware that he was dealing with professional salvage people. Salvaging the vessel was

appelé Christenson, qui lui a dit de commencer les opérations de sauvetage. Benson a demandé s'il voulait le payer à forfait ou sur la base «pas de réussite, pas de paiement», et Christenson lui a dit que non, d'entreprendre le sauvetage. Benson avait cru comprendre qu'on adresserait aux assureurs la facture des services rendus. C'est ensuite qu'a eu lieu la réunion entre Muren, Benson et Smith, au cours de laquelle Muren a dit de commencer le travail et de sauver le navire; ils y ont également abordé les problèmes du renflouement et de l'enlèvement des harengs. Le principe «pas de réussite, pas de paiement» ne devait pas s'appliquer à ces services, et le paiement ne dépendait donc pas de la réussite de l'opération. Smith a déclaré s'en être plus ou moins remis à Benson pour les arrangements financiers. D'après lui, les services de sauvetage devaient être réglés sur la base du taux journalier ordinaire et devaient être à la charge de la compagnie d'assurance. La facture de la demanderesse a été envoyée aux propriétaires et aux assureurs.

Bien que les témoignages ne soient pas très précis sur ce point, je ne pense pas que le contrat passé par la demanderesse quant au sauvetage du navire ait été conclu uniquement avec les assureurs. Le propriétaire, Muren, tenait à ce que les assureurs soient avertis de l'accident et que des mesures soient prises sans retard pour sauver le navire avec l'approbation et l'autorisation des assureurs et la promesse que la compagnie d'assurance financerait ces opérations. Benson voulait s'assurer lui aussi que la compagnie d'assurance fournirait l'argent nécessaire et ayant été rassuré sur ce point par sa conversation téléphonique avec Christenson, il s'est adressé directement au propriétaire du navire au cours de la réunion à laquelle Muren, Smith et lui-même participaient; au cours de cette réunion, Muren l'a autorisé à entreprendre les opérations de sauvetage. Ces arrangements ont été établis sans formalité et ils ne précisaient pas qui serait responsable de l'acquittement du prix des services rendus, mais je pense que d'après les témoignages, on peut conclure que la demanderesse s'est engagée à tenter le renflouement du navire à la demande de Muren en sa qualité de propriétaire du navire et qu'elle se réservait le droit de s'adresser à lui en cette

the objective being sought. It is difficult for me to conclude that when Muren engaged the plaintiff at the meeting with Benson and Smith he considered himself and the vessel to be free from any responsibility for payment for the services he was contracting for and that he was engaging the plaintiff solely as an agent of the insurers. Neither do I think it likely, although it is not inconceivable, that experienced salvage people, Benson and Smith, would undertake the salvage operations on a basis that the vessel and its owner would in no way be liable for payment and that the plaintiff's only recourse would be against the insurers on the strength of a telephone conversation with Christenson. I think that at the meeting of Muren, Benson and Smith there was an agreement between them for the services to be rendered at the request and on the responsibility of the owner, they having previously satisfied themselves that the insurers were agreeable to the salvage undertaking and that insurance money would be available for payment of the services on a daily rate basis. Mr. Christenson was not called as a witness and the insurers were not a party to the action. It is noteworthy that the statement of defence says that the defendants have offered to the plaintiff an amount more than sufficient to compensate it for the services performed. There is nothing to indicate that the insurers considered that they, rather than the owner of the vessel, have a legal obligation to pay the plaintiff for its services.

As to the nature of the agreement and of the services rendered, counsel for the defendants argued that the plaintiff has no claim in salvage and no salvage agreement, but only an agreement to render certain services, *i.e.*, to raise the vessel and tow her to port. As I indicated earlier the statement of defence originally stated that the plaintiff did perform certain salvage services but I allowed an amendment to remove the word "salvage" in respect of the services. It was not until then that the rendering of salvage services was disputed. The plaintiff's invoice

qualité pour se faire payer. Muren savait fort bien qu'il traitait avec des spécialistes du sauvetage. Le but de cette transaction était le sauvetage du navire. Il m'est difficile de conclure que lorsque Muren a retenu les services de la demanderesse, au cours de la réunion avec Benson et Smith, il croyait, ainsi que le navire, être dégagé de toute responsabilité pour le paiement des services qu'il demandait et qu'il retenait les services de la demanderesse uniquement en tant que mandataire des assureurs. D'autre part, je pense qu'il est peu probable, bien que ce ne soit pas impossible, que des spécialistes du sauvetage, tels que Benson et Smith, puissent entreprendre des opérations de sauvetage sachant que ni le navire ni son propriétaire ne seraient responsables du paiement, et que le seul recours de la demanderesse serait de poursuivre les assureurs en se fondant sur une conversation téléphonique avec Christenson. Je pense qu'au cours de la réunion à laquelle ont assisté Muren, Benson et Smith, ils ont conclu un accord pour que certains services soient rendus à la demande et sous la responsabilité du propriétaire, s'étant assurés auparavant que les assureurs autorisaient l'entreprise de sauvetage et qu'ils fourniraient les fonds nécessaires au paiement de ces services sur la base d'un taux journalier. Christenson n'a pas déposé et les assureurs ne sont pas parties à l'action. On notera que, dans leur déclaration, les défendeurs affirment avoir offert à la demanderesse une somme suffisant amplement à l'indemniser des services qu'elle a rendus. Rien n'indique que les assureurs pensaient que ce fût à eux, plutôt qu'au propriétaire du navire, qu'il incombait juridiquement d'indemniser la demanderesse pour ses services.

En ce qui concerne la nature du contrat et la nature des services rendus, l'avocat des défendeurs a soutenu que la demanderesse ne pouvait réclamer une indemnité de sauvetage et qu'elle ne pouvait se prévaloir d'un contrat de sauvetage, mais seulement d'un contrat de services en vertu duquel elle devait plus précisément renflouer le navire et le remorquer jusqu'au port. Comme je l'ai indiqué plus haut, la défense énonçait à l'origine que la demanderesse avait rendu certains services de sauvetage, mais j'ai autorisé la modification consistant à rayer le

for the services, Exhibit P-3, indicates that they were being treated as salvage services. I think the intent of the parties at the time the services were contracted for and rendered was that they were salvage services.

Salvage services is defined in 35 *Halsbury's Laws of England*, Third Edition, at page 731 as being:

Salvage service in the present sense is that service which saves or contributes to the ultimate safety of a vessel, her apparel, cargo, or wreck, or to the lives of persons belonging to a vessel when in danger at sea, or in tidal waters, or on the shore of the sea or tidal waters, provided that the service is rendered voluntarily and not in the performance of any legal or official duty or merely in the interests of self-preservation.

*Kennedy, Civil Salvage*, at page 5, describes a salvage service in a similar way:

... as a service which saves or helps to save a recognized subject of salvage when in danger, if the rendering of such service is voluntary in the sense of being solely attributable neither to pre-existing contractual or official duty owed to the owner of the salvaged property nor to the interest of self-preservation.

*Carver's Carriage by Sea*, 12th Edition, Vol. 2, says in paragraph 792:

One who saves, or helps in saving, a vessel to which he is a stranger, from danger at sea, is entitled to a reward for his services; and if he has obtained possession of the vessel, he may retain possession until he has been paid the due reward.

*Halsbury* says at p. 732 that salvage services may be rendered in many different ways, including raising a sunken vessel. *The Catherine* ((1848), 6 Notes of Cases, Supp. xliii) was cited as authority therefor, its headnote being as follows:

A vessel, having been wrecked, was sold, as sunk, and the purchaser, in order to raise her, employed a patented apparatus, belonging to a Salvage Company, by a verbal agreement with one G.N., and the first attempt failing, he made an agreement in writing with another person, E.A., for a further attempt with the same apparatus, which likewise

mot «sauvetage», utilisé pour qualifier ses services. Ce n'est qu'à partir de ce moment que l'on a contesté le fait que des services de sauvetage aient été rendus. La facture établie par la demanderesse pour ses services (pièce P-3) indique qu'ils étaient considérés comme des services de sauvetage. Je pense que, dans l'esprit des parties au moment où ces services ont fait l'objet d'un contrat et ont été rendus, il s'agissait bien de services de sauvetage.

Les services de sauvetage sont définis à la page 731 de 35 *Halsbury's Laws of England* (3<sup>e</sup> édition) dans les termes suivants:

[TRADUCTION] On entend ici par service de sauvetage le service qui sauve ou contribue à la sécurité définitive d'un navire, de ses appareils, de son chargement, de son épave ou de la vie des personnes à son bord, lorsque le navire est en danger, que ce soit en haute mer ou dans les eaux à marée, ou sur le rivage de la mer ou d'eaux à marée et pourvu que ce service ait un caractère volontaire et n'ait pas été rendu en exécution d'une obligation légale ou d'une fonction officielle ou simplement dans un esprit de propre conservation.

A la page 5 de son traité *Civil Salvage*, *Kennedy* décrit de façon semblable un service de sauvetage:

[TRADUCTION] ... service qui sauve ou aide à sauver un individu ou un objet susceptible d'être sauvé lorsqu'il est en danger, si ce service est le fait d'un acte volontaire non attribuable à une obligation contractuelle envers le propriétaire ou à une fonction officielle du sauveteur et s'il n'est pas accompli dans un esprit de propre conservation.

*Carver* affirme, au paragraphe 792 de son *Carriage by Sea*, 12<sup>e</sup> édition, volume 2:

[TRADUCTION] Une personne qui sauve ou qui aide à sauver d'un danger en mer un navire qui lui est étranger a droit à une indemnité pour ses services; et, s'il est en possession du navire, il peut conserver cette possession jusqu'à ce qu'on lui ait versé son indemnité légitime.

*Halsbury* observe à la page 732 que des services de sauvetage peuvent être rendus de plusieurs manières, et notamment par le renflouement d'un navire qui a sombré. L'arrêt *The Catherine* ((1848), 6 Notes of Cases, Supp. xliii) était cité à l'appui de cette affirmation; son sommaire se lit ainsi:

[TRADUCTION] Un navire naufragé a été vendu comme épave et l'acheteur a utilisé pour le renflouer, en vertu d'un accord verbal avec un certain G.N., un appareil breveté appartenant à une compagnie de sauvetage; la première tentative ayant échoué, il a passé un contrat écrit avec E.A. en vue d'effectuer une autre tentative avec le même appa-



failed; and another agreement, in writing, was made between the purchaser and G.N., for a third attempt, which succeeded; the Salvage Company, the owners of the apparatus, sued for salvage, disavowing the agreements, as unauthorized by them; the owners appeared under protest, alleging that the services were not of the nature of salvage, but had been rendered under a contract made on land, over which this Court had no jurisdiction: —Held, overruling the protest, that, the service being in its nature of a salvage character, the jurisdiction of this Court over the subject-matter was not ousted by a mere averment of a binding agreement on land; that the Court must try the question whether there was an agreement or not, and if there was, it has jurisdiction over the money brought in under an agreement pleaded in bar.

In his judgment in that case, Dr. Lushington said (at p. xlviij):

... No one doubts that, if a vessel is sunk on any of the coasts of this country, or in any of the rivers of this country, and a service is performed to her, which rescues her from destruction, it is a salvage service.

Counsel for the defendants cited *The Solway Prince* [1896] P. 120, the headnote of which reads:

The plaintiffs, with the knowledge and assent of her owners, undertook to lift a sunken vessel, under a contract with the insurers, who advanced to the plaintiffs before the work commenced 40 per cent. of the amount for which the vessel was insured. The vessel was successfully raised, but the operation of lifting proved more costly than was anticipated, and some of the underwriters in the meantime became insolvent. In an action of salvage brought by the plaintiffs against the defendants as owners of the vessel:—

*Held*, by Sir F. H. Jeune, President, that the contract with the underwriters, which was not dependent on success, precluded the plaintiffs from asserting a maritime lien on the vessel, and claiming salvage remuneration from her owners.

and *The Goulandris* [1927] P. 182, in which Bateson J. said at p. 191:

Mr. Balloch, for the defendants, took several points, which he says entitle him to have this writ set aside. The first point is that Lloyd's form of salvage contract ("No cure no pay") prevents the plaintiffs from bringing an action for salvage. It is contended that the case is governed by the decision in *The Solway Prince* ([1896] P. 120), where the contract by the salvaging vessel made with the insurers of the salvaged vessel excluded the plaintiffs from any right to sue the ship herself when the insurers became bankrupt and failed to pay. I think the two cases are totally different. In *The Solway Prince* there was a contract between the salvors and the insurers to do a particular work at a fixed price. The salvors therefore were not volunteers; it was not a "No cure no pay" contract, and inasmuch as they were not volunteers

reil; cette tentative a également échoué; il a passé par écrit un autre contrat avec G.N. en vue d'une troisième tentative, qui a réussi; la compagnie de sauvetage, propriétaire de l'appareil, a demandé une indemnité de sauvetage et a désavoué les contrats comme n'ayant pas reçu son approbation; les propriétaires ont comparu et ont soulevé une exception déclinatoire, soutenant que les services n'étaient pas des services de sauvetage, mais avaient été rendus en vertu d'un contrat passé sur la terre ferme. Arrêt: La Cour rejette l'exception et juge que, le service ayant le caractère d'un service de sauvetage, une simple affirmation de l'existence d'un contrat passé sur la terre ferme ne retirait pas à la Cour sa compétence au fond. La Cour doit décider la question de l'existence d'un contrat et, s'il y en a un, elle a compétence sur les sommes consignées à la Cour en vertu d'un accord invoqué devant elle.

Dans son jugement dans cette affaire, le Dr Lushington a déclaré (à la page xlviij):

[TRADUCTION] ... On ne peut douter que si un navire sombre près des côtes de ce pays ou dans une des rivières de ce pays et qu'un service a été rendu qui le sauve de sa perte, il s'agit bien d'un service de sauvetage.

L'avocat des défendeurs a cité l'arrêt *The Solway Prince* [1896] P. 120, dont le sommaire se lit ainsi:

[TRADUCTION] Les demandeurs ont entrepris de renflouer, avec l'autorisation des propriétaires, un navire naufragé, en vertu d'un contrat passé avec les assureurs qui ont avancé aux demandeurs avant le début des travaux 40% du montant pour lequel le navire était assuré. Les demandeurs ont réussi à renflouer le navire mais cette opération s'est révélée plus coûteuse qu'ils ne s'y attendaient et entre temps, certains assureurs sont devenus insolubles. Une action en indemnité de sauvetage fut intentée par les demandeurs contre les défendeurs à titre de propriétaires du navire.

Arrêt rendu par le président Sir F. H. Jeune. Le contrat passé avec les assureurs, dont l'exécution ne dépendait pas de la réussite de l'entreprise, interdit aux demandeurs de bénéficier du privilège maritime sur le navire et de réclamer aux propriétaires une indemnité de sauvetage.

et l'arrêt *The Goulandris* [1927] P. 182, dans lequel le juge Bateson a déclaré, à la page 191:

[TRADUCTION] M<sup>e</sup> Balloch a avancé pour la défense plusieurs arguments qui lui permettent d'après lui d'obtenir l'annulation de cette ordonnance. D'après le premier argument, le contrat-type de sauvetage de la Lloyd's («pas de réussite, pas de paiement») interdit aux demandeurs d'intenter une action en indemnité de sauvetage. Il soutient que la décision *The Solway Prince* ([1896] P. 120) s'applique à la présente affaire; dans cet arrêt, le contrat passé entre le navire sauveteur et les assureurs du navire sauvé interdisait aux demandeurs de poursuivre le navire lui-même à la suite de la faillite et du défaut des assureurs. Je pense que ces deux affaires sont totalement différentes. Dans l'arrêt *The Solway Prince*, il existait un contrat entre les sauveteurs et les assureurs, en vertu duquel on devait effectuer un certain

there could not be any salvage. In the present case the contract was a contract to save "No cure no pay", with all the attending consequences, if salving services are performed, of there being a maritime lien on the property in favour of the salvors; and that maritime lien on the property has never been put an end to by any action of a competent Court or by any bargain which has been fulfilled between the parties.

In the present case the agreement was not on a "no cure, no pay" basis. But it does not follow therefrom that the services were not of a salvage nature. *Carver's Carriage by Sea*, 12th Edition, deals with distinctions between salvage services rendered with and without a contract and I quote therefrom in part as follows:

799. *Right limited by the amount of property saved.* But it is important to note that salvage, apart from contract, depends entirely upon the safety of some of the property in respect of which the services have been rendered. If no part of that has been brought into safety, no salvage can be obtained; and the amount so saved is the limit of possible salvage.

800. The case is, however, different where the salvors have been employed to do the work by the owner of the property, or by someone having his authority. There is then a contract by the owner to pay for the services, and he may be personally liable to do so whether the property be saved or not. Such an employment may be by express agreement between owners and salvors, or it may be inferred from the acts done on the one side and the other.

In *The E.U.* Dr. Lushington, putting the case of "a vessel in distress and an order sent to put an anchor and cable on board, and that that is done, but that afterwards from the violence of the weather the vessel is carried away and lost," added that the service "is such as must be paid for whether the vessel is lost or not."

And where there has been an employment, and services rendered in consequence, the right to a reward seems, generally, to be independent of whether those services have or have not contributed to the ship's safety.

If men are engaged by a ship in distress, whether generally or particularly, they are to be paid according to their efforts made, even though the labour or service may not prove beneficial.

802. *Distinctions between employed and unemployed salvors.* The distinction between volunteer salvors and employed salvors is important in other ways. So far as the amount of reward and the remedies against the property

travail pour un prix forfaitaire. Les sauveteurs n'étaient donc pas volontaires; il ne s'agissait pas d'un contrat basé sur le principe «pas de réussite, pas de paiement» et dans la mesure où ils n'étaient pas volontaires, il ne pouvait pas y avoir de contrat de sauvetage. Dans la présente espèce, le contrat était un contrat de sauvetage fondé sur le principe «pas de réussite, pas de paiement» avec toutes les conséquences qui en découlent, c'est-à-dire, si les services de sauvetage sont rendus, la création au bénéfice des sauveteurs d'un privilège maritime sur les biens sauvés; et ce privilège maritime sur ces biens n'a jamais été levé par une ordonnance d'un tribunal compétent ou en vertu d'un accord dont les stipulations auraient été exécutées par les parties.

Dans la présente affaire, le contrat n'est pas basé sur le principe «pas de réussite, pas de paiement». Mais il ne s'ensuit pas que les services n'ont pas le caractère de services de sauvetage. *Carver*, dans la 12<sup>e</sup> édition, de son *Carriage by Sea*, traite de la distinction entre des services de sauvetage rendus en vertu d'un contrat et ceux rendus en l'absence d'un contrat. Je citerai les passages suivants:

[TRADUCTION] 799. *Droit limité par la valeur des biens sauvés.* Mais il est important de remarquer que l'indemnité de sauvetage, lorsqu'elle n'est pas fondée sur un contrat, dépend entièrement de la mise en sécurité de certains des biens sur lesquels ont porté ces services. On ne peut recevoir d'indemnité si aucune partie de ces biens n'a été amenée en lieu sûr; et la valeur des biens sauvés correspond donc au maximum de l'indemnité.

800. La situation est toutefois différente si les sauveteurs ont été engagés pour effectuer ce travail par le propriétaire de ces biens ou par une autre personne en son nom. Il existe alors un contrat en vertu duquel le propriétaire s'engage à payer ces services et il peut être tenu de s'exécuter, que les biens soient sauvés ou non. Un tel contrat de louage de services peut ressortir d'un accord exprès entre les propriétaires et les sauveteurs ou découler des actes posés par les parties.

Dans l'arrêt *The E.U.*, le D<sup>r</sup> Lushington cite l'exemple [TRADUCTION] «d'un navire qui serait en détresse et d'un ordre qui serait donné de porter une ancre et un câble à son bord; mais une fois cet ordre exécuté, si la violence des vents emporte le navire, et qu'il est perdu» et il précise que le service [TRADUCTION] «étant donné sa nature, doit être payé, que le navire soit perdu ou non.»

Lorsqu'il existe un contrat de louage de services et que des services sont rendus en vertu de ce contrat, le droit à l'indemnité ne dépend pas d'une manière générale de la contribution de ces services à la sécurité du navire.

Si un navire en détresse retient les services de certaines personnes, soit à titre collectif soit à titre individuel, elles doivent être payées selon leur travail, même si ce travail ou ces services ne se révèlent pas avantageux.

802. *Distinctions entre les sauveteurs volontaires et les sauveteurs à contrat.* La distinction entre les sauveteurs volontaires et les sauveteurs à contrat a d'autres conséquences. En ce qui concerne le montant de l'indemnité, le

saved are concerned, they stand practically on the same footing, except that the agreement may fix the amount. If the service has been rendered in saving from danger it is a salvage service, whether it was employed or was done by a volunteer; and the scale of reward, and the lien for it, will be those of salvage.

But, as we have seen, employed salvors may have remedies against those who employed them, when volunteers would have none.

and in paragraph 812 there is the following:

812. *Otherwise if service employed.* If however, the services have been employed, under such circumstances that a promise to pay for them can be implied, the right to reward becomes independent of whether they contributed to bring about a successful result or not.

In *Admiralty Commissioners v. Valverda* [1938] A.C. 173, the House of Lords dealt with a contract that warships belonging to His Majesty should render salvage services to the vessel *Valverda*, which was on fire at sea. One of the contentions was that the services were not salvage services under the maritime law but were rendered under the agreement and that it was not a salvage agreement but an agreement for work and labour, and that an agreement in which the "no cure, no pay" basis is departed from is not a salvage agreement. In respect of that contention Lord Wright said at page 187:

... But I have to note one objection particularly relied on by the Admiralty. The objection is based on clause 5 of the agreement. That clause provides for a remuneration in the event of non-success. It is said to be inconsistent with the nature of salvage, which is necessarily on a "no cure, no pay" basis. Its presence, it is said, determines the character of the whole agreement and prevents it from being regarded as an agreement for salvage. This argument is, in my opinion, not only unsound in principle but contrary to well established decisions of the Admiralty Court. It was boldly contended that these decisions were wrong, in particular *The Kate B. Jones* ([1892] P. 366) and *The Edenmore* ([1893] P. 79). In the former case Gorell Barnes J. was of opinion that the salvor would be entitled to some remuneration even in the event of failure, because he was in some respects an agent of the owner of the salvaged vessel, and accordingly he based his award on the principle that the risk of the entire loss of the salvor's expenditure, if unsuccessful, was a risk which the salvor there did not incur. But that did not lead the judge to treat the services as other than salvage services, though it did affect the amount of the salvage remuneration which was awarded. Similarly in *The Edenmore* (*supra*) the same learned judge was inclined to the view that the agreement would entitle the salvors to some remuneration even if the services were not successful. But he held that the

recours sur les biens sauvés, ils sont à peu près sur un pied d'égalité, sauf fixation par le contrat du montant de l'indemnité. Si le service a été rendu pour parer à un danger, il s'agit d'un service de sauvetage, qu'il y ait eu contrat ou non; le calcul de l'indemnité et le privilège qui s'y attache seront au titre du sauvetage.

Mais comme nous l'avons vu, les sauveteurs à contrat bénéficient de certains recours contre leurs employeurs, alors que les volontaires n'en ont pas.

et l'on trouve ce qui suit au paragraphe 812:

[TRADUCTION] 812. *Cas du contrat de louage de services.* Cependant s'il existe un contrat de louage de services, passé dans des circonstances telles que l'on peut en déduire une promesse de les rémunérer, le droit à l'indemnité ne dépend plus des conséquences bénéfiques ou non de ces services.

Dans l'arrêt *Admiralty Commissioners c. Valverda* [1938] A.C. 173, la Chambre des lords a examiné un contrat en vertu duquel des navires de guerre de Sa Majesté devaient rendre des services de sauvetage au navire *Valverda* qui était la proie d'un incendie en haute mer. On soutenait notamment que ces services n'étaient pas, d'après le droit maritime, des services de sauvetage mais des services rendus en exécution d'un contrat, qui n'était pas un contrat de sauvetage mais un contrat de louage de services; et qu'un contrat qui ne respecte pas le principe «pas de réussite, pas de paiement» ne peut être un contrat de sauvetage. Lord Wright a déclaré à la page 187 à propos de cet argument:

[TRADUCTION] ... Mais il me faut examiner un argument sur lequel l'Amirauté s'appuie particulièrement. Cet argument est basé sur la clause 5 du contrat. Cette clause stipule une rémunération dans le cas d'un échec. On affirme qu'elle est incompatible avec la nature d'un contrat de sauvetage, qui doit nécessairement respecter le principe «pas de réussite, pas de paiement». L'on affirme que sa présence suffit à déterminer le caractère de l'accord et empêche de le considérer comme un contrat de sauvetage. J'estime cet argument non seulement mal fondé en principe, mais encore incompatible avec une jurisprudence bien établie de la Cour d'Amirauté. On a été jusqu'à soutenir que ces décisions étaient erronées, en particulier les arrêts *The Kate B. Jones* ([1892] P. 366) et *The Edenmore* ([1893] P. 79). Dans le premier arrêt, le juge Gorell Barnes a estimé que le sauveteur avait droit à une certaine rémunération, même dans le cas d'un échec, puisqu'il était à certains égards mandataire du propriétaire du navire sauvé; il a par conséquent, calculé l'indemnité à partir du principe qu'en l'espèce, le sauveteur n'avait pas couru le risque d'une perte complète, en cas d'échec, des sommes qu'il avait engagées. Mais la Cour n'en a pas pour autant été amenée à considérer ces services autrement que comme des services de sauvetage, bien que ces circonstances aient influé sur le montant de l'indemnité de sauvetage qu'elle a accordée. De même, dans l'arrêt *The*

services were salvage services and made a salvage award, adding that it was very difficult to say what precise effect such a stipulation ought to have in reduction of the sum awarded when the services proved successful. I think the principles accepted by that very learned and experienced judge are sound. The stipulation for some payment in the event of failure is severable. It could not affect the position if the services were successful, save that it might properly be taken into account so as to reduce the amount of the award on the ground that the salvor was not taking the full risk of "no cure, no pay." In my judgment the services rendered to the *Valverda* by the Admiralty vessels were salvage services and the agreement was a salvage agreement, so that s. 557 applied and excluded the appellants' claim.

Lord Roche said at p. 202:

There remain two other contentions. The first was one which found favour with Greer L.J. and was much pressed in this House—namely, that the agreement was not an agreement for salvage, and that inasmuch as there was an agreement for payment, the payment stipulated for was not salvage remuneration. It is true enough that the right to salvage arises independently of and is not based upon contract; but it is untrue to say that where there is a contract as to salvage it ceases to be salvage. Counsel for the respondents was probably not far from the mark in saying that in these days of Lloyd's salvage agreements the larger number of salvages are regulated by agreement. Nevertheless they do not cease to be salvages, and they are dealt with and paid for in accordance with the maritime law of salvage. The task would be endless to cite the cases in which the Court of Admiralty has administered the law upon this basis and by so doing has negatived the contention now put forward.

In a recent case in this Court *M.I.L. Tug & Salvage Limited v. The Motor Vessel "Ghislain"* rendered on August 27, 1971, Associate Chief Justice Noël dealt with a claim for salvage services pursuant to a contract between the plaintiff and the owner of the vessel. The plaintiff had refused to agree to a Lloyd's Open Form Contract and an agreement was entered into that the plaintiff would send its tug *Foundation Valiant* and attempt to take the *Ghislain* to Bermuda on a daily hire rate of \$2,800. The defendant took the position at the trial that the services were mere towage services, not salvage. The Associate Chief Justice held that the services were salvage services and the fact that there was an agreement for payment on a daily rate basis

*Edenmore* (précité) le même juge a estimé qu'en vertu du contrat, les sauveteurs avaient droit à une certaine rémunération même si les services rendus n'avaient pas été bénéfiques. Mais il a jugé que les services étaient bien des services de sauvetage et a accordé une indemnité de sauvetage, en ajoutant qu'il était très difficile de dire précisément quel effet minoratif cette stipulation devait avoir par rapport à la somme que l'on accorderait dans le cas où ces services se révéleraient avantageux. Je pense que les principes qu'a appliqués ce savant magistrat sont valables. La présence d'une stipulation d'un versement dans le cas d'un échec n'est pas obligatoire. Elle ne peut modifier la nature du contrat dans le cas où les opérations sont couronnées de succès, sauf qu'elle peut être invoquée pour faire réduire le montant de l'indemnité au motif que le sauveteur n'a pas pris tous les risques que comporte le principe «pas de réussite, pas de paiement». J'estime que les services rendus au *Valverda* par les navires de l'Amirauté constituent des services de sauvetage et que le contrat est un contrat de sauvetage, de sorte que l'article 557 s'applique et entraîne le rejet de la réclamation des appelants.

Lord Roche a déclaré à la page 202:

[TRADUCTION] Deux autres arguments ont été avancés. Le premier est celui qui a été accepté par Lord Greer et sur lequel on a beaucoup insisté devant la Chambre, savoir que le contrat n'était pas un contrat de sauvetage et que dans la mesure où le contrat prévoyait un paiement, ce paiement ne pouvait être une indemnité de sauvetage. Certes, il est exact que le droit à l'indemnité de sauvetage ne dépend pas de l'existence d'un contrat et n'est pas fondé sur lui; mais il est faux d'affirmer que lorsqu'il y a un contrat qui porte sur un sauvetage, il ne s'agit plus de sauvetage. L'avocat des intimés n'était pas loin de la vérité lorsqu'il a dit qu'à l'ère des contrats de sauvetage de la Lloyd's, la grande majorité des sauvetages sont réglementés par des contrats. Ils n'en demeurent pas moins des sauvetages, qui sont examinés et rémunérés conformément au droit maritime applicable en la matière. Il existe un nombre infini d'arrêts dans lesquels la Cour d'Amirauté a appliqué le droit à partir de cette prémisses et réfuté par là même l'argument que l'on avance aujourd'hui.

Dans un arrêt récent de la Cour fédérale, *M.I.L. Tug & Salvage Limited c. Le navire à moteur «Ghislain»*, prononcé le 27 août 1971, le juge en chef adjoint Noël était saisi d'une action en indemnité de sauvetage, à la suite d'un contrat intervenu entre la demanderesse et le propriétaire du navire. La demanderesse, ayant refusé de conclure un contrat ouvert de type Lloyd's, s'était engagée à envoyer son remorqueur *Foundation Valiant* pour tenter de remorquer le *Ghislain* jusqu'aux Bermudes, à un taux journalier de \$2,800. Le défendeur a soutenu lors du procès la thèse suivant laquelle ces services n'étaient que de simples services de remorquage et non de sauvetage. Le juge en chef adjoint a jugé que ces services étaient des

should not prevent the salvor from claiming for the services as salvage, and he allowed the plaintiff's claim and found that the plaintiff holds a maritime lien on the defendant vessel for the amount adjudged.

In the present case I find that the agreement was for salvage services and that the services rendered were salvage services.

The defendants contend that in any event the amount claimed is excessive and that any award should not exceed \$8,500. They say that the plaintiff initially took equipment to the scene that it knew was insufficient to lift the vessel with its herring on board, and that consequently there was unwarranted delay and resulting charges for the plaintiff's vessels, divers, labour and supervision that would not have been incurred if the plaintiff had initially taken sufficient equipment to lift the vessel. They contend that the services could have been performed in not more than 5 days, namely, March 14 to 18, inclusive, rather than the 9 days, March 14 to 22, billed by the plaintiff. Counsel for the defendants submitted also that the salvaged value of the vessel on her recovery, dirty and damaged by her stay on the bottom, was not more than \$22,000. There was evidence by Muren that when the vessel was built in 1964 her cost with \$2,000 of radar equipment was \$74,000 and that she had that value at the time of her sinking; also that she was repaired and improved and was provided with additional equipment after her recovery at a cost of about \$59,757 and was sold in March 1972 for \$125,000, which price included a power skiff worth about \$3,500, a salmon seine net worth \$12,000, and certain other equipment and improvements made to the vessel.

The vessel was dirty with oil and herring when she was raised and some damage had been done to her rudder and interior and to her equipment, and her value when she arrived at Vancouver was less than her value immediately

services de sauvetage et que le fait que l'accord en prévoyait le paiement sur une base journalière n'empêchait pas le sauveteur de réclamer une indemnité pour ses services de sauvetage. Il a donc accueilli la réclamation de la demanderesse et conclu que celle-ci détenait un privilège maritime sur le navire défendeur pour la somme qu'il lui accordait.

Dans la présente affaire, je conclus qu'il s'agissait d'un contrat de sauvetage et que les services rendus étaient des services de sauvetage.

Les défendeurs soutiennent que de toute façon le montant réclamé est excessif et que l'indemnité ne devrait pas dépasser \$8,500. Ils affirment que la demanderesse a d'abord amené sur les lieux un équipement dont elle savait qu'il ne permettrait pas de renflouer le navire avec sa charge de hareng; qu'il en est résulté des retards inutiles et des frais pour les navires, les plongeurs, la main-d'œuvre et la surveillance, frais qui n'auraient pas été encourus si la demanderesse avait amené dès le départ un équipement suffisant pour renflouer le navire. Ils soutiennent que les services auraient pu être rendus en 5 jours, savoir du 14 au 18 mars, plutôt qu'en 9 jours du 14 au 22 mars, tel que l'indique la facture établie par la demanderesse. L'avocat des défendeurs a aussi soutenu qu'après le sauvetage, la valeur du navire, qui avait été abîmé et endommagé par son séjour sous l'eau, ne dépassait pas \$22,000. Dans son témoignage, Muren a affirmé que la valeur du navire lorsqu'il a été construit en 1964 était de \$74,000, y compris un équipement de radar d'une valeur de \$2,000, et qu'il avait cette valeur au moment où il a coulé; et aussi qu'il a été réparé, amélioré et doté d'un équipement supplémentaire après sa récupération au coût d'environ \$59,757 et qu'il a été vendu en mars 1972 \$125,000, prix qui comprenait une embarcation à moteur valant environ \$3,500, une seine à saumon valant \$12,000 et d'autre équipement et qui tenait compte des améliorations apportées au navire.

Le navire était couvert d'huile et de hareng lorsqu'il a été remis à flot; le gouvernail, l'intérieur et l'équipement étaient endommagés; sa valeur lors de son arrivée à Vancouver était inférieure à celle qu'il avait juste avant le nau-

prior to her sinking. Benson Bros. Shipbuilding Co. repaired her and that company's account dated June 30, 1971, which is included in the documents in Exhibit D-2, for repairs and materials supplied was \$39,710.07 and there were subsequent charges bringing the bill to \$41,218.27. While there is no conclusive evidence as to the vessel's value when she arrived at Vancouver I would think that on such evidence as was given her value at that time was probably in the range of \$30,000 to \$33,000.

The salvage charges of \$17,549.16 have been supported by detailed information in the bill presented by the plaintiff and by the evidence at the trial. As events proved, it became necessary to have more equipment than was initially taken to the scene, and it is probable that if all the equipment eventually used had been there from the beginning the recovery of the vessel would have been accomplished in less time than it actually took but that is looking at the situation with the benefit of hindsight. Undoubtedly at the time when the salvage operation was undertaken there were imponderables, including what weight of herring remained in the vessel and what the total weight to be lifted would be. The plaintiff had previous experience in lifting vessels with herring in them. I am satisfied that when the operation was undertaken there was no want of care or skill on the part of the plaintiff in deciding what equipment to take to the scene, and that the judgment made at that time as to the equipment needed was reasonable in the circumstances. The salvage services actually rendered were not more than were necessary. They succeeded in rescuing the vessel from a position of actual and immediate danger and placed her in a position of safety at Vancouver. The operations involved risks to the plaintiff's equipment and to the divers hired by the plaintiff. The vessel was in exposed waters, and the time of the year was March. The entangled net, the decomposed herring and the lie of the vessel on the bottom presented difficulties.

The amount of salvage remuneration allowed in any case is determined by the Court, having

frage. La Benson Bros. Shipbuilding Co. l'a réparé et la facture de cette compagnie, datée du 30 juin 1971 et jointe aux documents de la pièce D-2, s'élève, pour les réparations et les fournitures, à \$39,710.07; quelques additions postérieures ont porté cette somme à \$41,218.27. Bien que l'on n'ait pas établi avec précision la valeur du navire au moment de son arrivée à Vancouver, je pense d'après les témoignages qu'elle se situait entre \$30,000 et \$33,000.

La facture de \$17,549.16 pour le sauvetage est justifiée par des renseignements détaillés contenus dans la facture présentée par la demanderesse et aussi par les dépositions lors du procès. Comme les événements l'ont démontré, il s'est révélé nécessaire de faire venir sur les lieux plus d'équipement qu'on n'en avait prévu à l'origine; il est probable que si tout l'équipement qui a été utilisé en fin de compte s'était trouvé sur place dès le début, la récupération du navire aurait été plus rapide; mais cette constatation n'est possible que grâce au recul dont nous bénéficions. Il ne fait aucun doute qu'au moment où l'on a entrepris les opérations de sauvetage, il existait certains impondérables, comme le poids de hareng qui restait dans le navire et le poids total qu'il faudrait lever. La demanderesse avait déjà quelque expérience du renflouement de navires chargés de hareng. Je suis convaincu que lorsque la demanderesse, au début des opérations, a décidé de la nature de l'équipement à faire venir sur les lieux, elle n'a pas manqué de diligence; la décision qu'elle a alors prise quant à l'équipement nécessaire était raisonnable dans ces circonstances. Les services de sauvetage effectivement rendus ne dépassaient pas ce qui était nécessaire. Ils ont réussi à sauver le navire d'une situation présentant un danger immédiat et réel et à l'amener en sûreté à Vancouver. Ces opérations faisaient courir un certain risque à l'équipement de la demanderesse et aux plongeurs engagés par elle. Le navire se trouvait dans des eaux non abritées et l'on était en mars. Le filet emmêlé, le hareng en décomposition et la position du navire au fond de l'eau présentaient des problèmes.

La Cour fixe dans chaque espèce le montant de l'indemnité de sauvetage en fonction de la

regard to the extent, nature and effect of the services rendered and the merit and sacrifice of the persons rendering them. The degree of the danger in which the vessel was lying, her value, and the effect of the services in rescuing her from that danger are to be considered, along with the risks run by the salvor, his enterprise, endurance and skill and the nature and duration of his labour. Where there has been a fair agreement, the parties will be bound by it, although the services agreed to be done for them became more difficult, or less difficult, than was expected. See to the above effect *Carver's Carriage by Sea*, 12th Ed., Vol. 2, paragraphs 830, 834 and 836.

I think that in this case the agreement was fair, as the extent and duration of the salvage services were uncertain when the services commenced, and the charges were to be on normal daily rates for whatever services were rendered.

Applying the above considerations and treating the plaintiff's claim either on the basis of the agreement or on the basis of salvage services rendered with or without the agreement, I think that the amount of the claim for the services rendered is fair and reasonable and that the plaintiff is entitled to recover payment from the defendants. Therefore the plaintiff will have judgment against the defendants for \$17,549.16.

At the trial it was requested by counsel and agreed that the parties would have an opportunity to speak to the question of costs if the plaintiff is successful in its action. It may be that the parties will agree on the amount of costs to be awarded as a fixed lump sum under Rule 344(1) in lieu of taxed costs.

Pursuant to Rule 337(2)(b) counsel for the plaintiff may prepare a draft of an appropriate judgment to implement the Court's conclusion and move for judgment accordingly.

nature et du résultat des services rendus et du mérite et du sacrifice des personnes qui les ont rendus. Il faut prendre en considération la gravité du danger dans lequel se trouvait le navire, la valeur de celui-ci, le résultat des opérations ayant permis de le sauver de ce danger, de même que les risques courus par le sauveteur, son initiative, son endurance, son habileté et la nature et la durée de son travail. Lorsque les parties ont conclu un contrat équitable, elles sont liées par celui-ci, même si la prestation des services que l'on y avait stipulés devient plus difficile ou moins difficile qu'elles s'y attendaient. Voir dans ce sens le *Carriage by Sea* de *Carver* (12<sup>e</sup> éd.), vol. 2, paragraphes 830, 834 et 836.

Je pense qu'en l'espèce le contrat était équitable, l'étendue et la durée des services de sauvetage étant indéterminées au début des opérations et les frais devant être calculés au taux journalier habituel, quels que soient les services rendus.

Dans ces conditions, et que la réclamation de la demanderesse soit considérée en fonction du contrat ou en fonction des services de sauvetage rendus, abstraction faite du contrat, je pense que le montant de la réclamation pour les services rendus est juste et équitable et que la demanderesse a droit de se faire payer par les défendeurs. La demanderesse obtient donc la condamnation des défendeurs à payer une somme de \$17,549.16.

Lors du procès, les avocats ont demandé et obtenu que les parties aient la possibilité de se consulter sur la question des dépens dans le cas où la demanderesse obtiendrait gain de cause. Il est possible que les parties s'accordent sur le montant des dépens à accorder sous la forme d'une somme fixe, conformément à la Règle 344(1), au lieu de frais taxés.

Conformément à la Règle 337(2)(b), l'avocat de la demanderesse pourra préparer un projet de jugement permettant de donner effet à la décision de la Cour et demander que ce jugement soit prononcé.