

Westcan Stevedoring Ltd. (Plaintiff)

v.

The ship *Armar* (Defendant)

Trial Division, Collier J.—Vancouver, December 5 and 20, 1973.

Maritime law—Action in rem by supplier of necessities—Liability of vessel and owners—Jurisdiction of Federal Court—Federal Court Act, ss. 22(2)(m), 43(2).

The plaintiff brought an action *in rem* claiming \$9,541.85 for stevedoring services requested of it by the charterers or their sub-agents in connection with the loading of cargo on board the defendant ship. The plaintiff contended that the services were necessities within the meaning of paragraph 22(2)(m) of the *Federal Court Act* for which the vessel or owner is liable by virtue of reading paragraph 22(2)(m) together with subsection 43(2) of the Act.

Held, the action is dismissed. Personal liability of the vessel or the owner has not been proved. Prior to the coming into force of the *Federal Court Act*, the Exchequer Court on its admiralty side by statute had jurisdiction in respect of claims for necessities. Legislation enabled the claimant to enforce his rights *in rem* but was dependent on his establishing a liability on the owners, apart from statute. The admiralty jurisdiction provisions of the *Federal Court Act* do not alter the previous position; Parliament did not intend to enlarge the liability of the vessel or owner or to create a liability which did not in law exist prior to the passing of the *Federal Court Act*.

The "Heiwa Maru" v. Bird & Co. (1923) I.L.R. 1 Ran 78; *"The Tolla"* [1921] P. 22; *The Rochester & Pittsburg Coal and Iron Co. v. "The Garden City"* (1902) 7 Ex.C.R. 34; *The "David Wallace" v. Bain* [1904] 8 Ex.C.R. 205; *The Upson Walton Co. v. The "Brian Boru"* (1909) 11 Ex.C.R. 109; *"The Sara"* (1889) 14 App. Cas 209; *"The Mogileff"* [1921] P. 236; *Coastal Equipment Agencies Ltd. v. The "Comer"* [1970] Ex.C.R. 13, followed.

ACTION *in rem*.

COUNSEL:

L. M. Candido for plaintiff.

P. G. Bernard for defendant.

SOLICITORS:

Lawson, Lundell, Lawson and McIntosh, Vancouver, for plaintiff.

Westcan Stevedoring Ltd. (Demanderesse)

c.

Le navire *Armar* (Défendeur)

Division de première instance, le juge Collier—Vancouver, les 5 et 20 décembre 1973.

Droit maritime—Action in rem intentée par le fournisseur des approvisionnements nécessaires—Responsabilité du navire et des propriétaires—Compétence de la Cour fédérale—Loi sur la Cour fédérale, art. 22(2)m) et 43(2).

Par voie d'une action *in rem*, la demanderesse réclame la somme de \$9,541.85 au titre des services d'aconage demandés par les affréteurs ou leurs sous-agents, relativement au chargement de marchandises à bord du navire défendeur. La demanderesse soutient que les services rendus étaient des approvisionnements nécessaires au sens de l'alinéa 22(2)m) de la *Loi sur la Cour fédérale* et qu'il ressort de la lecture de l'alinéa 22(2)m) en corrélation avec le paragraphe 43(2) de ladite loi que la responsabilité incombe au navire ou à son propriétaire à cet égard.

Arrêt: l'action est rejetée. La responsabilité personnelle du navire ou du propriétaire n'a pas été établie. Avant que ne soit adoptée la *Loi sur la Cour fédérale*, la compétence de la Cour de l'Échiquier, en sa juridiction d'amirauté, pour entendre toute réclamation en matière d'approvisionnements nécessaires découlait de textes législatifs. La législation autorisait le demandeur à faire valoir ses droits *in rem* sous réserve qu'il établisse la responsabilité des propriétaires, en dehors de toute responsabilité statutaire. Les dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale*, relatives à la compétence d'amirauté, n'ont pas modifié les dispositions antérieures; l'intention du Parlement n'était pas d'accroître la responsabilité du navire ou de ses propriétaires, ni de leur faire supporter une responsabilité qui n'existait pas en droit avant l'adoption de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Arrêts suivis: *The «Heiwa Maru» c. Bird & Co.* (1923) I.L.R. 1 Ran 78; *«The Tolla»* [1921] P. 22; *The Rochester & Pittsburg Coal and Iron Co. c. «The Garden City»* [1902] 7 R.C.É. 34; *The «David Wallace» c. Bain* [1904] 8 R.C.É. 205; *The Upson Walton Co. c. The «Brian Boru»* [1909] 11 R.C.É. 109; *«The Sara»* (1889) 14 App. Cas 209; *«The Mogileff»* [1921] P. 236; *Coastal Equipment Agencies Ltd. c. Le «Comer»* [1970] R.C.É. 13.

ACTION *in rem*.

AVOCATS:

L. M. Candido pour la demanderesse.

P. G. Bernard pour le défendeur.

PROCUREURS:

Lawson, Lundell, Lawson et McIntosh, Vancouver, pour la demanderesse.

Macrae, Montgomery, Spring and Cunningham, Vancouver, for defendant.

COLLIER J.—The plaintiff claims \$9,541.85 for stevedoring services requested of it in connection with the loading of cargo on board the vessel *Armar* in February, 1973, at Harmac and Port Alberni, British Columbia. To be more precise, the plaintiff asserts it supplied gangs of stevedores on the days and times referred to in the evidence, but because of inadequacies in the ship's gear which had to be corrected before work could start at Harmac, and because of late arrival of the vessel at Port Alberni, the stevedoring gangs engaged by the plaintiff were, at those times, in effect on "standby" and had to be paid in any event by the plaintiff.

The basic facts are not really in dispute. The essential question is one of law as to whether, in the circumstances, the vessel and her owners are liable to satisfy this claim which has been brought *in rem*.

The *Armar* at all material times was under a time charter to a Cuban organization, conveniently referred to as "CUFLET". Gerald Lutz, the office manager of the plaintiff, had been informed the *Armar* was to arrive in British Columbia in February to take on a cargo of baled pulp. He was in communication with CUFLET in Havana and gave a rate quotation for loading services, to which, after some negotiation, CUFLET agreed. Mr. Lutz, who was a very frank witness, said he understood CUFLET was the charterer of the vessel. Subsequently, he was advised by Mann Shipping Ltd. of Vancouver the vessel was moving from Gold River to Victoria and would be ready for loading. He understood Mann Shipping Ltd. to be a sub-agent of CUFLET, or an agent for Colley Motorships Ltd. of Montreal. He understood Colley to be the Canadian agent for CUFLET. As a result of these various communications, the plaintiff arranged for stevedoring gangs to be present for the loading of the vessel at Harmac and Port Alberni.

Macrae, Montgomery, Spring et Cunningham, Vancouver, pour le défendeur.

LE JUGE COLLIER—La demanderesse réclame la somme de \$9,541.85 au titre des services d'aconage qu'on lui avait demandés relativement au chargement de marchandises à bord de l'*Armar* à Harmac et Port Alberni (Colombie-Britannique) au mois de février 1973. Plus précisément, la demanderesse affirme avoir fourni des équipes de débardeurs aux jours et aux heures mentionnés dans la preuve, mais étant donné qu'il a fallu remédier au mauvais état des apparaux du navire avant le début des travaux à Harmac et que le navire est arrivé en retard à Port Alberni, les équipes de débardeurs engagées par la demanderesse étaient à ce moment «parées» et la demanderesse a dû malgré tout les payer.

Les faits ne sont pas contestés. Il s'agit fondamentalement d'une question de droit, à savoir, si, vu les circonstances, le navire et ses propriétaires sont tenus de s'acquitter de la demande introduite par la voie d'une action *in rem*.

Pendant toute la période en question, l'*Armar* était affrété à temps à un organisme cubain, commodément désigné du nom de «CUFLET». On avait avisé Gerald Lutz, commis principal de la compagnie demanderesse que l'*Armar* devait arriver en Colombie-Britannique au mois de février afin de prendre à bord une cargaison de pâte à papier en balles. Il était en rapport avec la CUFLET à la Havane à qui il avait indiqué le tarif applicable aux opérations d'aconage qu'après discussion, la CUFLET a accepté. Lutz, qui a témoigné de manière très franche, a déclaré que, pour lui, la CUFLET était l'affréteur du navire. La Mann Shipping Ltd. de Vancouver l'a ensuite avisé que le navire allait de Gold River à Victoria et qu'il serait prêt à être chargé. Pour lui, la Mann Shipping Ltd. agissait comme sous-agent de la CUFLET ou comme agent de la Colley Motorships Ltd. de Montréal. Pour lui, la Colley était l'agent de la CUFLET au Canada. Suite à ces divers échanges, la demanderesse a retenu des équipes de débardeurs afin d'assurer le chargement à Harmac et à Port Alberni.

Mr. Lutz candidly admitted he never at any time dealt with the owners of the vessel or the master of the vessel in respect of the supplying of these stevedoring services. He said his company was not looking to the credit of the vessel or her owners, but was supplying the services on the credit of the charterers or their sub-agents. The defendant (in this case, the owner of the vessel) has raised several issues in defence, but I propose to deal primarily with the main contention, which is this: Assuming these services to be in the nature of necessities, the liability, on the facts here, is that of the charterer or its agents, and not a liability of the vessel or its owners; therefore this action *in rem* cannot be maintained.

Counsel for the plaintiff, while conceding the evidence shows that all dealings were with or on behalf of the charterers, contends:

- a) the services rendered were necessities, within the meaning of that term as used in general admiralty law, or within the meaning of par. 22(2)(m)¹ of the *Federal Court Act*, and the vessel is therefore liable.
- b) the effect of reading par. 22(2)(m) and subsection 43(2) of the *Federal Court Act* together is to impose liability on the vessel.

I do not find it necessary to decide whether the stevedoring services contracted for, or rendered here, were necessities within the general meaning of that term as used in admiralty law. I am prepared to assume, for the purposes of this case, the services referred to were necessities, whether because of general maritime law or because of the provisions of par. 22(2)(m).

Prior to the enactment of the *Federal Court Act*, the law as to the liability of a vessel or her owners for necessities, in circumstances such as those found here, is in my view best stated in the "*Heiwa Maru*" v. *Bird & Co.* (1923) I.L.R. 1 Ran. 78. In that case, advances in respect of necessities were made solely on the credit of charterers of a vessel. An action was brought in

Lutz a de bonne foi reconnu qu'il n'avait jamais discuté avec les propriétaires du navire ou son capitaine de cette question d'aconage. Il a déclaré que sa compagnie ne s'est pas fondée sur le crédit du navire ou de ses propriétaires, mais qu'elle a fourni ses services au vu du crédit des affréteurs ou de leurs sous-agents. Le défendeur, en l'espèce le propriétaire du navire, a soulevé plusieurs points dans sa défense, mais je me propose d'examiner surtout son argument principal à savoir, à supposer que les services en question fassent partie des approvisionnements nécessaires, d'après les faits présentés, la responsabilité en incombe à l'affréteur ou à ses agents et non au navire ou à ses propriétaires; cette action *in rem* est donc irrecevable.

L'avocat de la demanderesse, tout en reconnaissant que la preuve fait ressortir que toutes les négociations se sont déroulées avec les affréteurs ou pour leur compte, soutient:

- a) que les services rendus sont des approvisionnements nécessaires au sens général de cette expression en droit maritime ou au sens de l'al. 22(2)m)¹ de la *Loi sur la Cour fédérale* et la responsabilité du navire est ainsi engagée.
- b) il ressort de la lecture de l'al. 22(2)m) en corrélation avec le paragraphe 43(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* que la responsabilité incombe au navire.

Je n'estime pas nécessaire de décider si les services d'aconage demandés ou rendus sont des approvisionnements nécessaires au sens général de cette expression en droit maritime. Je suis tout disposé à admettre, aux fins de cette affaire, que les services en question étaient des approvisionnements nécessaires, que ce soit à cause du droit maritime général ou des dispositions de l'article 22(2)m).

Avant l'adoption de la *Loi sur la Cour fédérale*, c'est à mon avis dans l'arrêt "*Heiwa Maru*" c. *Bird & Co.* (1923) I.L.R. 1 Ran. 78, qu'est le mieux énoncé le droit réglant la responsabilité d'un navire ou de ses propriétaires quant aux approvisionnements nécessaires dans des circonstances semblables à celles de la présente affaire. Dans cette affaire, des acomptes avaient

rem and it was sought to make the vessel and her owners liable.

Heald J. of the Appellate Civil Court said at p. 87-88:

Necessaries supplied to a ship are of course *prima facie* presumed to have been supplied on the credit of the ship but there is a passage in the judgment of their Lordships of the Privy Council in the case of *Foong Tai v. Buchheister* (L.R. App. Cas. (1908), p. 458) which shows that that presumption can be rebutted, and in the case of *The Castlegate* (L.R. App. Cas. (1893), p. 38) Lord Herschell said that disbursements made by the master on account of the ship must be limited to disbursements which he had a right to make on the credit of the owners of the ship and did not extend to disbursements made by him for purposes for which the charterers ought to have made provision, even though in a sense they might be said to have been made on account of the ship.

May Oung J. said at p. 99-100:

If in the case under appeal the plaintiffs had been appointed agents of the defendants, as the plaintiffs at first tried to make out in paragraph 1 of their plaint, I should have to consider whether the ruling in *The Mogileff* should not be followed. But the plaintiffs found that their original position was untenable and abandoned it. Their final position cannot be placed higher than that they had a claim *in personam* against Kader, a party other than the owners; this claim they seek to enforce by an action *in rem* against the owners. In my view such a remedy is not open to the plaintiffs.

It would seem therefore that though necessaries supplied to a ship are *prima facie* presumed to have been supplied on the credit of the ship, this *prima facie* presumption may be rebutted by evidence of facts going to show that the person who has supplied or paid for the necessaries looked for payment to the person at whose instance he furnished the supplies or advance monies, and not to the owner of the ship.

Mr. Candido suggested in argument the "*Heiwa Maru*" and somewhat similar cases² ought not to be followed. He contended that in the marine and business world, services such as those in question here were obviously rendered for the benefit of the vessel or for the economic success of the particular voyage, and the suppliers should therefore have the security of the vessel in order to satisfy the outstanding claim³. In my opinion, the principles previously stated are not outmoded, but seem to me to be in

été versés pour des approvisionnements en tenant seulement compte du crédit des affréteurs d'un navire. Une action *in rem* fut intentée tendant à imputer la responsabilité au navire et à ses propriétaires.

Le juge Heald, de la Cour d'appel (civile) déclarait aux pp. 87 et 88:

[TRADUCTION] Les approvisionnements fournis à un navire sont présumés, *prima facie*, l'avoir été au vu du crédit du navire, mais la décision de leurs Seigneuries dans l'arrêt du Conseil privé *Foong Tai c. Buchheister* (L.R. App. Cas. (1908), p. 458) contient un passage qui démontre qu'il ne s'agit pas d'une présomption irréfutable et, dans l'arrêt *The Castlegate* (L.R. App. Cas. (1893), p. 38), Lord Herschell a déclaré que les débours du capitaine pour le compte du navire doivent se limiter à ceux qu'il est habilité à effectuer en se prévalant du crédit des propriétaires du navire et que ce droit ne s'étend pas aux débours effectués à des fins que les affréteurs auraient dû prévoir, même si l'on peut dire que d'une certaine manière les débours ont été effectués pour le compte du navire.

Le juge May Oung déclare aux pp. 99-100:

[TRADUCTION] Si dans la présente affaire en appel, les demandeurs avaient été les agents attitrés des défendeurs, comme les demandeurs ont tout d'abord essayé de l'établir au premier paragraphe de leur requête, j'aurais eu à me demander s'il ne convenait pas de suivre la décision de l'affaire *The Mogileff*. Les demandeurs se sont aperçus que leur première argumentation était insoutenable et ils l'ont abandonnée. Ils ne font maintenant état que d'un droit *in personam* contre Kader qui est partie, mais pas l'un des propriétaires; ils tentent de faire valoir ce droit par une action *in rem* contre les propriétaires. A mon sens un tel redressement n'appartient pas aux demandeurs.

Il semble donc que même si les approvisionnements fournis à un navire sont présumés *prima facie* l'avoir été au vu du crédit du navire, il ne s'agit que d'une présomption simple que l'on peut réfuter en démontrant que la personne qui a fourni ou payé les approvisionnements s'attendait à être payée par celle à la demande de qui elle avait fourni les biens ou versé un acompte et non par le propriétaire du navire.

Dans sa plaidoirie, M^e Candido a soutenu qu'il convenait de ne pas suivre l'arrêt «*Heiwa Maru*» et les arrêts dans le même sens². Il prétend que dans le monde maritime et des affaires, des services tels que ceux en question sont de toute évidence rendus dans l'intérêt du navire ou pour assurer le succès économique d'un voyage donné et que les fournisseurs doivent donc pouvoir obtenir le navire en sûreté afin de garantir leur créance³. A mon avis, les principes antérieurement énoncés ne sont pas

accord with general concepts of contract and agency law. I think it too wide a proposition, that suppliers such as the plaintiff invariably look to or ought to have the credit of the vessel. There may be sound business reasons for looking to the credit of others. In this case, Mr. Lutz testified that his company, as a matter of practice, did not usually look to the credit of the vessel (where there were charterers). He said his company did not normally wish to become involved with owners or other third parties in respect of payment for services arranged for by, with, or on behalf of, charterers.

I therefore rule against the plaintiff's first argument.

I turn now to the plaintiff's contention that subsection 43(2)⁴ and par. 22(2)(m) when read together impose, on the facts here, a liability *in rem* on the vessel or her owners. I understand the submission to be as follows: Prior to the passing of the *Federal Court Act*, liability in this case was (for the purposes of this argument) on the charterer alone. The intent of the provisions of the Act referred to is to create a liability *in rem* on the vessel or her owners, regardless of what the liability *in personam* might be.

In my view, Parliament did not intend to enlarge the liability of a vessel or her owners in the factual situation which exists here, or to create a liability on the vessel or her owners which did not in law exist prior to the passing of the *Federal Court Act*.

Analogous arguments have been advanced in some earlier English decisions, in which similar provisions of admiralty Acts in England were considered. I cite as examples of those situations: "*The Tolla*" [1921] P. 22; "*The Sara*" (1889) 14 App. Cas. 209; "*The Mogileff*" [1921] P. 236. See also *Coastal Equipment Agencies Ltd. v. The "Comer"* [1970] Ex.C.R. 13. In those cases, the history of admiralty jurisdiction in respect of necessities and master's disburse-

démodés, ils me semblent être en accord avec les concepts généraux du droit des contrats et du mandat. Je pense que c'est poser un principe beaucoup trop large que de prétendre que les fournisseurs, tels que la demanderesse, se fondent toujours sur le crédit du navire ou devraient le faire. Il peut y avoir de solides raisons commerciales de se fonder sur le crédit des autres. Dans la présente affaire, Lutz a témoigné que sa compagnie n'avait pas comme habitude de se préoccuper du crédit du navire quand il y avait des affréteurs. D'après lui, sa compagnie ne souhaitait en général pas entrer en rapport avec les propriétaires ou d'autres tierces parties pour le règlement des services retenus par les affréteurs ou en leur nom.

Ainsi je rejette le premier argument présenté par la demanderesse.

Examinons maintenant l'argument de la demanderesse selon lequel la lecture conjointe du paragraphe 43(2)⁴ et de l'alinéa 22(2)m fait ressortir, vu les faits de l'espèce, la responsabilité *in rem* du navire ou de ses propriétaires. Voici mon interprétation de cet argument: avant que ne soit adoptée la *Loi sur la Cour fédérale*, la responsabilité dans cette affaire (aux fins de cet argument) incombait au seul affréteur. Les dispositions de la loi visent à faire porter au navire ou à ses propriétaires une responsabilité *in rem*, nonobstant l'existence d'une responsabilité *in personam*.

A mon sens, l'intention du Parlement n'était pas d'accroître la responsabilité du navire et de ses propriétaires dans une situation telle que celle-ci ou de faire supporter au navire ou ses propriétaires une responsabilité qui n'existait pas en droit avant l'adoption de la *Loi sur la Cour fédérale*.

On a fait valoir des arguments analogues dans des décisions britanniques antérieures où l'on examinait des dispositions semblables des lois anglaises en matière d'amirauté. Je cite à titre d'exemples: «*The Tolla*» [1921] P. 22; «*The Sara*» (1889) 14 App. Cas. 209; «*The Mogileff*» [1921] P. 236. Voir également *Coastal Equipment Agencies Ltd. c. Le «Comer»* [1970] R.C.É. 13. A des degrés divers, on retrace dans ces arrêts l'histoire des décisions d'amirauté

ments was, to varying degrees, reviewed. It was held that the statutory provisions providing that a suit for necessities or master's disbursements could be enforced by an action *in rem* did not *per se* impose a liability on the vessel or her owners. There first must be a personal liability at law which by virtue of the legislation became enforceable *in rem*.

To my mind, the same reasoning applies in this case. Prior to the coming into force of the *Federal Court Act*, the Exchequer Court on its admiralty side by statute had jurisdiction in respect of claims for necessities. Legislation enabled the claimant to enforce his rights *in rem* but was dependent on his establishing a liability on owners, apart from statute. In my view, the so-called admiralty jurisdiction sections of the *Federal Court Act* did not alter the previous position. The reasoning of Hill J. in "*The Mogileff*" is apt. At pp. 242-243 he said:

Before coming to the sections and cases, it is well to warn oneself, as one has often to do in this Court, not to be misled by our habit of personifying the ship. We speak of a ship being to blame, when we mean that some person is guilty of negligence in relation to the ship. We speak of advances to a ship, when we mean that money is lent for ship's purposes to some person who becomes liable as debtor. It is convenient to speak in brief of advances made upon the credit of the owner as advances made upon the credit of the ship. But it is an essential element of all actionable claims for necessities that there should be a debtor liable in personam. This personal liability may or may not be enforceable by proceedings in rem against the ship. But a proceeding in rem is only machinery for enforcing a right in personam. There is no such thing in a necessities case as an advance upon the credit of the ship detached from the credit of some person who is personally liable as debtor. As was said by Lord Watson in *The Heinrich Björn* 11 App. Cas. 270, 278: 'The whole provisions of the Act 3 & 4 Vict. c. 65 appear to me to relate to the remedies and not to the rights of suitors. . . . That enactment enables every person having a claim of the nature of one or other of those specified in s. 6 to bring an action for its recovery in the Admiralty Court, but it cannot in my opinion have the effect of altering the nature and legal incidents of the claim.' Before any one can sue in rem for necessities, there must be a debt presently due to the plaintiff in respect of the necessities which are the subject of the claim. 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

quant aux approvisionnements nécessaires et aux débours des capitaines. Il a été décidé que les dispositions législatives prévoyant qu'un litige en matière d'approvisionnements nécessaires et de débours du capitaine, donnait ouverture à une action *in rem*, n'imposent pas, en soi, la responsabilité au navire ou à ses propriétaires. Il doit d'abord exister en droit une responsabilité personnelle qui donne ouverture, en vertu de la législation, à une action *in rem*.

A mon avis, le même raisonnement s'applique à cette affaire. Avant que ne soit adoptée la *Loi sur la Cour fédérale*, la Cour de l'Échiquier, en sa juridiction d'amirauté, tenait de la législation sa compétence pour entendre toute réclamation en matière d'approvisionnements nécessaires. La législation autorisait le demandeur à faire valoir ses droits *in rem* sous réserve qu'il établisse la responsabilité des propriétaires, en dehors de toute responsabilité statutaire. A mon avis, les articles de la *Loi sur la Cour fédérale* relatifs à la compétence d'amirauté, n'ont pas modifié les dispositions antérieures. Le raisonnement du juge Hill dans l'arrêt "*The Mogileff*" s'applique. Aux pp. 242-243, il déclarait:

[TRADUCTION] Avant même d'examiner les articles de loi et la jurisprudence, il est bon de se mettre en garde, ainsi qu'il convient souvent de le faire devant cette Cour, afin de ne pas être induit en erreur par notre habitude de personifier les navires. Nous disons qu'un navire est fautif lorsque nous voulons dire qu'une personne est coupable de négligence par rapport au navire. Nous parlons d'avances versées à un navire alors que nous voulons dire que l'argent a été prêté pour les besoins du navire à une personne qui assume la dette. Il est pratique, pour être bref, d'appeler les avances versées compte tenu du crédit du propriétaire avances versées compte tenu du navire. Mais pour qu'une action tendant au recouvrement des approvisionnements nécessaires soit recevable, il est essentiel qu'il y ait un débiteur responsable in personam. Cette responsabilité personnelle peut donner ouverture, ou ne pas le faire, à une action in rem dirigée contre le navire. Une action in rem n'est qu'un mécanisme permettant la reconnaissance d'un droit in personam. S'agissant d'approvisionnements nécessaires, on ne saurait parler d'une avance versée compte tenu du crédit du navire en le dissociant du crédit de quelqu'un de responsable en tant que débiteur. Comme le déclarait Lord Watson dans l'arrêt *The Heinrich Björn* 11 App. Cas. 270, 278: «Il me semble que toutes les dispositions de la loi (3 & 4 Vict. c. 65) traitent des redressements ouverts aux plaideurs et non de leurs droits. . . . Ce texte législatif permet à tous ceux qui veulent faire valoir un droit entrant dans l'une ou l'autre des catégories énoncées à l'art. 6 d'intenter une action en recouvrement devant la Cour d'amirauté, mais ce texte ne peut pas, à mon avis avoir pour effet de changer la nature et les

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. A repairer who repairs the ship or a tradesman who supplies stores upon terms of a deferred payment—e.g., by taking a six months' bill—has no right to recover in either form of action until the agreed period of credit has expired. If he has bargained to be paid not in cash but in kind or by a set-off, he cannot recover at all except upon the special contract. These are only illustrations of the principle that you cannot sue in rem for necessities unless at the date of the suit you could maintain an action of debt in respect of the very subject matter of your claim.

The action is therefore dismissed, with costs.

¹ "any claim in respect of goods, materials or services wherever supplied to a ship for her operation or maintenance including, without restricting the generality of the foregoing, claims in respect of stevedoring and lightering"

² See for example: *"The Tolla"* [1921] P. 22; *The Rochester & Pittsburg Coal and Iron Co. v. "The Garden City"* [1902] 7 Ex.C.R. 34; *The "David Wallace" v. Bain* [1904] 8 Ex.C.R. 205; *The Upson Walton Co. v. The "Brian Boru"* [1909] 11 Ex.C.R. 109.

³ While it is not technically relevant to my decision, I should point out the plaintiff has been paid by, or on behalf of, the charterers for the actual stevedoring services rendered. The dispute centres over the so-called "standby" services.

⁴ "subject to subsection (3), the jurisdiction conferred on the Court by section 22 may be exercised in rem against the ship, aircraft or other property that is the subject of the action, or against any proceeds of sale thereof that have been paid into court."

effets juridiques de la demande.» Avant d'intenter une action in rem en recouvrement d'approvisionnements nécessaires, il doit exister une dette exigible par la demanderesse relativement auxdits approvisionnements, objet de la réclamation. 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 réparateur qui répare un navire ou le commerçant qui fournit des provisions en acceptant un paiement différé, par exemple en acceptant un billet à six mois, n'a pas le droit de recouvrer par l'une ou l'autre forme d'action avant la fin de la période de crédit. S'il a accepté de se faire régler non pas en argent mais en nature ou par compensation, il ne peut rien recouvrer du tout si ce n'est en se prévalant du contrat spécial. Ce ne sont que des illustrations du principe qu'on ne peut pas intenter une action in rem en recouvrement d'approvisionnements nécessaires si, à la date du procès on n'est pas à même de soutenir une action en recouvrement de dette portant sur l'objet même de la réclamation.

L'action est par conséquent rejetée avec dépens.

¹ «toute demande relative à des marchandises, fournitures ou services fournis à un navire, où que ce soit, pour son exploitation ou pour son entretien, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, les demandes relatives à l'aconage ou gabarage;»

² Voir par exemple: *«The Tolla»* [1921] P. 22; *The Rochester & Pittsburg Coal and Iron Co. c. «The Garden City»* [1902] 7 R.C.É. 34; *The «David Wallace» c. Bain* [1904] 8 R.C.É. 205; *The Upson Walton Co. c. The «Brian Boru»* [1909] 11 R.C.É. 109.

³ Bien que ceci ne soit pas techniquement en rapport avec ma décision, je dois souligner que la demanderesse a été payée par les affréteurs ou en leur nom pour les services d'aconage effectivement rendus. Le litige tourne autour des prétendus services «parés».

⁴ «Sous réserve du paragraphe (3), la compétence conférée à la Cour par l'article 22 peut être exercée en matière réelle pour toute demande relative à un navire, à un aéronef, à d'autres biens ou à tout produit de leur vente qui a été consigné au tribunal.»