

T-573-72

T-573-72

**Sabb Inc. (Plaintiff)**

v.

**Shipping Ltd., Lillis Marine Agencies Ltd. and The Motor Vessels Gwendolen Isle, Ellen Isle, Christine Isle, Gretchen Isle, Weser Isle, Ida Isle, owners, and all persons interested therein (Defendants)**

Trial Division, Dubé J.—Montreal, October 27-31; Ottawa, November 18, 1975.

*Maritime law—Stevedoring services—Whether stevedoring and related services rendered by plaintiff were contracted by defendants “S Ltd.” and “L Agencies” on their own behalf so as to make them liable—Whether these defendants merely agents for their New York principals and under no liability—Objective view—Concept of a “mandatary”—Whether action in rem against “Weser Isle” enforceable—Federal Court Act, ss. 22(2)(m), 43(2)—Quebec Civil Code, art’s. 1028, 1030, 1701, 1715, 1716.*

Plaintiff claims for stevedoring and related services against two shipping agencies. Both defendant companies state that requests made by them to plaintiff for services were solely for and on behalf of Commonwealth Carriers Limited and/or its American agent, Amerind Shipping Corp., for whom they acted as agents to plaintiff’s knowledge. It is alleged that plaintiff has claimed against the two only because of the bankruptcy of Commonwealth/Amerind, the vessels’ charterers.

*Held*, the action is dismissed. (1) It was never the objective intention of the parties that the Montreal agencies would be responsible for stevedoring charges. An objective view leads to the conclusion that plaintiffs’ intention was to service the ships for the New York principals, basically represented by Amerind; that the intention of the two defendant agents was merely to act as local shipping agents on behalf of the New York principal—local agents who never intended, never pretended to assume personal liability.

(2) As to provisions of the Quebec *Civil Code* dealing with mandataries, defendants did not act under their own names so as to render them liable under article 1716. They acted in the name of their New York general agents, their mandator under article 1715. The mandate was a contract between the New York mandator and the two firms. As to plaintiff’s suggestion that the mandator had no legal existence, thereby rendering liable the mandataries, the fact that a foreign company is not duly licensed to carry on business in Quebec does not mean it has no legal existence. It was not the agent who first held himself out, but the principal who first contacted plaintiff; it was for plaintiff to ascertain the legal status of the principal.

**Sabb Inc. (Demanderesse)**

c.

**a Shipping Ltd., Lillis Marine Agencies Ltd. et les navires à moteur Gwendolen Isle, Ellen Isle, Christine Isle, Gretchen Isle, Weser Isle, Ida Isle, leurs propriétaires et toutes personnes intéressées (Défendeurs)**

**b** Division de première instance, le juge Dubé—Montréal, du 27 au 31 octobre; Ottawa, le 18 novembre 1975.

*c Droit maritime—Services d’aconage—Les services d’aconage et les services connexes qu’a rendus la demanderesse ont-ils été retenus par les défenderesses «S Ltd.» et «L Agencies» en leur propre nom, de sorte qu’elles seraient engagées personnellement?—Ces défenderesses ont-elles agi simplement à titre d’agents de leurs commettants de New York, sans engagement personnel?—Étude objective—Définition du «mandataire»—L’action in rem contre le Weser Isle peut-elle être accueillie?—Loi sur la Cour fédérale, art. 22(2)m), 43(2)—Code civil de la province de Québec, art. 1028, 1030, 1701, 1715 et 1716.*

*e* La demanderesse fait une réclamation contre deux agences maritimes pour services d’aconage et services connexes. Les deux compagnies défenderesses affirment qu’elles ont recouru aux services d’aconage de la demanderesse uniquement pour le compte et au nom de la Commonwealth Carriers Limited et (ou) de son agent américain, Amerind Shipping Corp., dont elles étaient les agents, ce que savait la demanderesse. On allègue que la demanderesse a fait une réclamation contre les deux uniquement parce que les affrêteurs des navires, Commonwealth/Amerind, ont fait faillite.

*f Arrêt*: l’action est rejetée. (1) Les parties n’ont jamais réellement entendu rendre les agents de Montréal responsables du paiement des frais d’aconage. Après une étude objective, il faut conclure que la demanderesse entendait fournir les services d’aconage aux commettants de New York, principalement représentés par l’Amerind; que les deux agents défendeurs ne voulaient agir qu’à titre d’agents maritimes locaux pour le compte des commettants de New York, agents locaux qui n’ont jamais voulu ni prétendu s’engager personnellement.

*g* (2) Quant aux dispositions du *Code civil* de la province de Québec traitant des mandataires, les défendeurs n’ont pas agi en leur propre nom, ce qui aurait engagé leur responsabilité conformément à l’article 1716. Ils ont agi pour le compte de leurs agents généraux de New York, leur mandant au sens de l’article 1715. Le mandat était un contrat conclu entre le mandant de New York et les deux compagnies. Quant à la prétention de la demanderesse selon laquelle le mandant n’ayant pas d’existence juridique, les mandataires seraient responsables, le fait qu’une compagnie étrangère n’ait pas obtenu un permis pour faire affaires dans la province de Québec ne signifie pas qu’elle n’a pas d’existence juridique. Ce n’est pas l’agent qui a pris les devants, mais c’est le commettant qui le premier a pris contact avec la demanderesse; c’était à cette dernière de se renseigner sur le statut juridique du commettant.

(3) As to the claim against the *Weser Isle*, one of two ships arrested by plaintiff, plaintiff claims that the services were necessary within the meaning of section 22(2)(m) of the *Federal Court Act*, for which the vessel or its owner is liable, by virtue of reading section 22(2)(m) together with section 43(2). Proceeding *in rem* is merely a useful means of protecting a right *in personam*; there still must be a debtor personally liable. There is a rebuttable presumption that necessities are presumed to have been provided on the ship's credit. Evidence shows that the supplier of services did not look to the owners nor to the ship. Plaintiff has not established the liability of the owners, and cannot enforce his action *in rem*.

*Wolfe Stevedores (1968) Limited v. Joseph Salter's Sons Limited* (1971) 2 N.S.R. (2d) 269, distinguished. *Format International Security Printers Limited v. Mosden* [1975] 1 Lloyd's Rep. (Q.B.) 37 and *Les Chevaliers de Maison-neuve v. Société Immobilière Maisonneuve* [1951] K.B. (Qué.) 432, agreed with. *Westcan Stevedoring Ltd. v. The Ship "Armar"* [1973] F.C. 1232 and *The "Heiwa Maru" v. Bird & Co.* (1923) I.L.R. 1 Ran. 78, applied.

ACTION.

COUNSEL:

*R. Langlois and G. Vaillancourt* for plaintiff. *e*

*A. S. Hyndman, Q.C.*, for defendant M/V *Weser Isle*.

*T. Bishop* for defendants Shipping Ltd. and Lillis Marine Agencies Ltd. *f*

SOLICITORS:

*Langlois, Drouin & Laflamme*, Québec, for plaintiff.

*McMaster, Meighen, Minnion, Patch & Cor-deau*, Montréal, for defendant M/V *Weser Isle*. *g*

*Brisset, Bishop & Davidson*, Montréal, for defendants Shipping Ltd. and Lillis Marine Agencies Ltd. *h*

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

DUBÉ J.: This is a claim by the plaintiff, a Québec City based stevedoring company, against two Montreal shipping agencies, Shipping Limited and Lillis Marine Agencies Limited, six vessels and their owners, for stevedoring and related services rendered, mostly at the Port of Montreal from September 1st to the end of December 1971. *i*

(3) Quant à la réclamation contre le *Weser Isle*, l'un des deux navires saisis par la demanderesse, cette dernière soutient que les services rendus étaient des approvisionnements nécessaires au sens de l'article 22(2)m) de la *Loi sur la Cour fédérale*, au paiement desquels, aux termes de l'article 22(2)m) lu en corrélation avec l'article 43(2), le navire ou son propriétaire est tenu. L'action *in rem* n'est qu'un mécanisme utile visant à protéger un droit *in personam*; il doit y avoir un débiteur dont la responsabilité personnelle est engagée. Il existe une présomption réfutable que les approvisionnements nécessaires ont été fournis au vu du crédit du navire. La preuve démontre que celui *b* qui a fourni les services n'a pas cherché à se faire payer des propriétaires ni du navire. La demanderesse n'a pas établi la responsabilité des propriétaires et son action *in rem* ne peut être accueillie.

Distinction faite avec l'arrêt: *Wolfe Stevedores (1968) Limited c. Joseph Salter's Sons Limited* (1971) 2 N.S.R. (2<sup>e</sup>) 269. Arrêts approuvés: *Format International Security Printers Limited c. Mosden* [1975] 1 Lloyd's Rep. (Q.B.) 37 et *Les Chevaliers de Maisonneuve c. Société Immobilière Maisonneuve* [1951] B.R. (Qué.) 432. Arrêts appliqués: *Westcan Stevedoring Ltd. c. Le Navire «Armar»* [1973] C.F. 1232 et *Le Navire «Heiwa Maru» c. Bird & Co.* (1923) I.L.R. 1 Ran. 78. *c*

ACTION.

AVOCATS:

*R. Langlois et G. Vaillancourt* pour la demanderesse.

*A. S. Hyndman, c.r.*, pour le défendeur le N/M *Weser Isle*.

*T. Bishop* pour les défenderesses Shipping Limited et Lillis Marine Agencies Ltd. *f*

PROCUREURS:

*Langlois, Drouin & Laflamme*, Québec, pour la demanderesse.

*McMaster, Meighen, Minnion, Patch & Cor-deau*, Montréal, pour le défendeur le N/M *Weser Isle*. *g*

*Brisset, Bishop & Davidson*, Montréal, pour les défenderesses Shipping Limited et Lillis Marine Agencies Ltd. *h*

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement rendus par*

LE JUGE DUBÉ: La demanderesse, une compagnie d'aconage ayant son siège social à Québec, fait une réclamation contre deux agences maritimes de Montréal, la Shipping Limited et la Lillis Marine Agencies Limited, et contre six navires et leurs propriétaires, pour services d'aconage et services connexes, rendus pour la plus grande partie *i*

The amounts claimed, amended in the pleadings and at the trial, total \$30,828.17 against Lillis Marine and \$115,003.65 against Shipping Limited. The claim against the vessel *Weser Isle*, separately represented by counsel, amounts to \$26,378.08, a portion of which (\$5,910.14) is included in the claim against Lillis Marine and the balance (\$20,461.94) is part of the total claimed against Shipping Limited. Thus the total amount for which plaintiff has produced invoices or other supporting exhibits stands at \$145,831.82.

The President of Shipping Limited, Fred D. McCaffrey, admitted very candidly in his evidence that the books of his company showed debts owing to Sabb Inc. in the amount of \$115,113.92 which he described as "deficiencies in account with Commonwealth Carriers". Although a mountain of exhibits in the form of invoices, vouchers, labour slips, certificates of unloading, N.H.B. receipts, cargo manifests, internal memos, bills of lading, delivery receipts, delivery orders, railway advice notes, stowage plans, container interchange reports, piled up during the long and complex proceedings, it does appear that the crux of the problem, the first knot to untangle is not what is owing but by whom.

In the statements of defence of both Lillis Marine and Shipping Limited, the defendants state that whatever requests were made by them to Sabb Inc. for stevedoring services were made solely for and on behalf of Commonwealth Carriers Limited for whom they acted as agents to plaintiff's knowledge. In paragraph 14 of its defence, Lillis Marine states that "plaintiff has filed a claim against Lillis Marine Agencies Ltd. and Shipping Ltd. only because the vessel's charterers, Commonwealth Carriers Ltd. and/or its American agent, Amerind Shipping Corp., went into bankruptcy." In his eloquent conclusion counsel for plaintiff referred to the unfortunate event as an international bankruptcy which made innocent victims of the three major parties in this action.

au port de Montréal, entre le 1<sup>er</sup> septembre 1971 et la fin de décembre 1971.

Modifiés dans les conclusions écrites et à l'audience, les montants réclamés sont les suivants: <sup>a</sup> \$30,828.17 de la Lillis Marine et \$115,003.65 de la Shipping Limited. La réclamation contre le navire *Weser Isle*, qui est représenté séparément, est de \$26,378.08; une partie de cette somme (\$5,910.14) est comprise dans la réclamation <sup>b</sup> contre la Lillis Marine et le reste (\$20,461.94) est compris dans la réclamation contre la Shipping Limited. Donc, le montant total des factures et des autres pièces à l'appui présentées par la demanderesse s'élève à \$145,831.82. <sup>c</sup>

Le président de la Shipping Limited, Fred D. McCaffrey, a admis bien franchement dans son témoignage que dans les livres de sa compagnie figurait un montant de \$115,113.92 dû à la Sabb Inc.; s'agissait, a-t-il expliqué, de [TRADUCTION] «sommes dues par la Commonwealth Carriers». Tout au long de la procédure, qui a été longue et complexe, s'est accumulée une montagne de pièces, soit des factures, reçus, bordereaux de travail, <sup>e</sup> certificats de déchargement, reçus du C.P.N., manifestes, notes internes de service, connaissements, reçus de livraison, bons de livraison, avis d'expédition par chemin de fer, plans d'arrimage et <sup>f</sup> rapports d'échange de conteneurs. Cela dit, il reste que le nœud de la question, me semble-t-il, le premier problème à trancher, n'est pas de déterminer le montant de la dette mais plutôt l'identité du débiteur.

<sup>g</sup> Dans leur défense, Lillis Marine et la Shipping Limited affirment toutes deux qu'elles ont recouru aux services d'aconage de la Sabb Inc. uniquement pour le compte et au nom de la Commonwealth Carriers Limited, dont elles étaient les agents, ce que savait la demanderesse. Au paragraphe 14 de sa défense, Lillis Marine allègue que [TRADUCTION] «la demanderesse a fait une réclamation <sup>h</sup> contre Lillis Marine Agencies Ltd. et la Shipping <sup>i</sup> Ltd. uniquement parce que les affréteurs du navire, la Commonwealth Carriers Ltd. et (ou) son agent américain, l'Amerind Shipping Corp., ont fait faillite.» Dans son éloquente conclusion, l'avocat de la demanderesse a qualifié ce malheureux <sup>j</sup> événement de faillite internationale dont les trois parties principales à cette action ont été d'innocentes victimes.

Most of the material facts are not in dispute although different interpretations have been placed upon them by the various witnesses and, of course, by the plaintiff and the defendants.

It appears that in July 1971, Harry N. Moore, a New York steamship executive, was retained by Amerind Shipping Corporation to carry out certain duties in the container shipping business including the location of a proper terminal in Quebec City or Montreal. Amerind was general agent for Caribbean Container Line which became Commonwealth Carriers Limited in the summer of 1971 as some container services were dropped and others were extended to Europe. Amerind had experienced some berthing problems in Halifax, and looked for better priority in Quebec City or Montreal.

After some inquiries Moore heard of Sabb Inc. and arranged for a meeting with the plaintiff and a visit of its terminal facilities.

On August 11, 1971, he came to Montreal accompanied by Vern Unger, Vice-President of Operations for Amerind, where they met with K. J. Monks, Secretary-Treasurer of Sabb Inc., Edward Patrick Brennan, Manager of Lillis Marine and others. The interpretation of the conversations at the meeting at the offices of Lillis Marine and during the visit of plaintiff's terminal installations vary according to the recollections of the participants but it was obviously decided there that Sabb Inc. would provide the stevedoring services to handle container ships in Montreal at the request of Mr. Moore of Amerind.

Mr. Monks knew they were Commonwealth ships. In his examination for discovery, he said (at page 2) "as soon as he (Moore) mentioned the names of the ships to me, I said: 'Those I believe are the Commonwealth container ships now terminating in Halifax'".

Four letters from K. J. Monks to Harry Moore (tabled as exhibits Monks 1, 2, 3 and 5) shed some light on the matter. The first two were written

La plupart des faits pertinents ne sont pas contestés; ils ont toutefois été interprétés de façon différente par les divers témoins et, naturellement, par la demanderesse et les défendeurs.

<sup>a</sup> Il semble qu'en juillet 1971, l'Amerind Shipping Corporation a retenu les services de Harry N. Moore, administrateur newyorkais spécialiste du transport maritime, et lui a demandé de s'occuper de certaines questions relatives au transport de marchandises par conteneurs, notamment de trouver un terminus approprié à Québec ou à Montréal. L'Amerind était agent général de la Caribbean Container Line, dont le nom est devenu Commonwealth Carriers Limited au cours de l'été 1971; certains services de transport par conteneurs ont alors été supprimés et d'autres se sont étendus à l'Europe. L'Amerind avait eu de la difficulté à obtenir un poste dans le port de Halifax et espérait pouvoir procéder avec plus de célérité à Québec ou à Montréal.

Après avoir fait quelques recherches, Moore entendit parler de la Sabb Inc.; il entra en communications avec la demanderesse et se rendit visiter ses installations portuaires.

Le 11 août 1971, Moore se rendit à Montréal en compagnie du vice-président à l'exploitation de l'Amerind, Vern Unger; ils y rencontrèrent notamment K. J. Monks, secrétaire-trésorier de la Sabb Inc., et Edward Patrick Brennan, directeur de la Lillis Marine. Ceux qui ont assisté à la réunion, dans les bureaux de la Lillis Marine, et à la visite des installations portuaires de la demanderesse interprètent chacun à sa façon ce qui s'y est dit, selon le souvenir qu'ils en ont conservé, mais il est évident qu'on a alors décidé que la Sabb Inc., à la demande de Moore de l'Amerind, fournirait les services d'aconage aux navires porte-conteneurs à Montréal.

Monks savait qu'il s'agissait de navires de la Commonwealth. Au cours de son interrogatoire préalable, il a déclaré (à la page 2) [TRADUCTION] «dès qu'il (Moore) a mentionné le nom des navires, j'ai dit: 'Ce sont, je crois, les navires porte-conteneurs de la Commonwealth qui ont maintenant Halifax pour terminus.'»

Quatre lettres envoyées par K. J. Monks à Harry Moore (pièces cotées Monks 1, 2, 3 et 5) jettent quelque lumière sur la question. Les deux

before the August 11 meeting and the other two shortly after.

The first one dated June 8, 1971 is addressed to "Harry Moore, Isbrandtsen Line". It should be noted here at the risk of compounding the confusion that Isbrandtsen Line was a predecessor of Commonwealth Carriers Limited. The letter accompanied "two folders containing information in respect of our container terminal in the Port of Quebec" and notices "in connection with our terminal at section 73 in Montreal".

The second letter of August 3rd starts with these words: "Further to telephone discussion of this date concerning your Company's decision to operate a container service from Quebec or Montreal . . . we wish to confirm our quotation as follows . . .". It goes on to quote the rates for handling containers.

It should be mentioned at this stage that Moore had passed his calling card at the Montreal meeting. The card has him as Vice-President of "C&M Transportation Consultants, Inc." The name of that firm was crossed out and the name "Amerind Shipping" was written in.

The third letter dated August 17th, addressed to "Mr. H. Moore, Amerind Shipping Corp." refers to the August 11th meeting, enclosing a Head-Donaldson schedule and states that "no doubt you will arrange to schedule your ships so as to avoid any conflict of dates". It concludes with these words: "We shall arrange to send you a schedule of wages payable to all classes of labour within the next day or two".

The fourth letter dated August 20th covers a "Schedule of Composite rates for all classes of personnel on our Terminal in Montreal for 1971". That letter was also addressed to "H. Moore, Amerind Shipping Corp."

During the relevant period the Montreal agent of Isbrandtsen or Commonwealth was Lillis Marine up to October 15, 1971, then Shipping Limited from that date. Three agency agreements

premières ont été écrites avant la réunion du 11 août et les deux autres peu après.

La première, en date du 8 juin 1971, est adressée à «Harry Moore, Isbrandtsen Line.» Au risque d'ajouter à la confusion, précisons que la Isbrandtsen Line est une corporation remplacée par la Commonwealth Carriers Limited. A la lettre étaient joints [TRADUCTION] «deux dépliants donnant des renseignements sur notre terminus pour conteneurs dans le port de Québec» et des notices [TRADUCTION] «traitant de notre terminus à la section 73 à Montréal.»

La deuxième lettre, en date du 3 août, commence par ces mots: [TRADUCTION] «Suite à notre conversation téléphonique d'aujourd'hui relative à la décision prise par votre compagnie d'exploiter un service de conteneurs à partir de Québec ou de Montréal . . . nous confirmons nos prix . . .». Sont ensuite donnés les taux relatifs à la manutention des conteneurs.

Il convient de mentionner à ce stade que Moore avait distribué sa carte de visite à la réunion à Montréal. Son titre sur la carte: vice-président de la «C&M Transportation Consultants, Inc.» Cependant, le nom de cette compagnie avait été raturé et remplacé par les mots «Amerind Shipping».

La troisième lettre porte la date du 17 août. Elle est adressée à «M. H. Moore, Amerind Shipping Corp.» et renvoie à la réunion du 11 août. Il y est joint un horaire Head-Donaldson. On y lit notamment: [TRADUCTION] «vous voudrez sans doute prévoir pour vos navires un horaire compatible avec celui ci-joint». Elle se termine ainsi [TRADUCTION] «Nous vous enverrons d'ici un jour ou deux un tarif s'appliquant à toutes les catégories de main-d'œuvre.»

La quatrième lettre, en date du 20 août, inclut un [TRADUCTION] «Tarif composite de rémunération de toutes les catégories de personnel travaillant à notre terminus de Montréal en 1971.» Cette lettre était aussi adressée à «H. Moore, Amerind Shipping Corp.»

Pendant la période en question, la Isbrandtsen ou la Commonwealth a eu deux agents à Montréal: Lillis Marine jusqu'au 15 octobre 1971, et la Shipping Limited par la suite. A ce stade, il con-

filed at the trial should be referred to at this juncture.

The first one dated March 25, 1970 is between "Cargo Carriers Ltd." of Hamilton, Bermuda and Lillis Marine Agencies Limited. It appears that Cargo Carriers is another corporate name of the Isbrandtsen Line as witness the signature "H. C. Isbrandtsen" as President of Cargo Carriers Ltd. Albert M. Lillis signed on behalf of his agency. The document states that the principal appoints Lillis Marine to be agent for Canada. The agent is to have no authority to pledge the principal's credit or in any way to engage the responsibility of the principal unless authorized. Funds collected by the agent as freight must be remitted promptly. After each vessel leaves his territory, the agent shall send to the principal a detailed disbursement account.

The second agreement, dated October 15, 1971, is between Commonwealth Carriers Limited and Shipping Limited. It establishes that Commonwealth owns, operates and charters vessels and is desirous of having an agent. It appoints Shipping Limited as agent for its vessels in Canadian Great Lakes Ports and Canadian East Coast Ports. The agent will perform services normally incidental to such agency, including arranging for repairs, stevedoring and other cargo handling, "the stevedore contractors having been appointed by the Agent and/or the Company by mutual consent". All expenses incurred in connection with loading and discharge of cargo and related expenses on behalf of the company will be borne by the company. The agent at direction of the company will deposit all receivables to the company's account at the Bank of Montreal, the agent to provide to the Bank *pro forma* disbursement account on a per voyage basis and draw down up to 80% of said *pro forma*. Upon presentation of vouchered/actual disbursement account the residual balance may be drawn from the Bank. Supplemental disbursements shall be accounted in the general accounting. The agent will exercise its best efforts and due diligence to collect all freight.

The third agreement also dated October 15, 1971, is between the two defendants Shipping Limited and Lillis Marine. It is a sub-agency

vient de mentionner trois accords d'agence, qui ont été produits à l'audience.

Le premier, portant la date du 25 mars 1970, a été conclu par la «Cargo Carriers Ltd.» de Hamilton (Bermudes) et Lillis Marine Agencies Limited. Il semble que Cargo Carriers soit une autre raison sociale de la Isbrandtsen Line; c'est du moins ce que semble indiquer le fait que le document porte la signature «H. C. Isbrandtsen», président de la Cargo Carriers Ltd. Albert M. Lillis a signé au nom de son agence. Aux termes de ce document, le commettant nomme Lillis Marine son préposé au Canada. Ce dernier ne peut engager le crédit ni la responsabilité du commettant sans autorisation; il doit remettre sur-le-champ l'argent perçu à titre de fret et faire parvenir à son commettant un compte détaillé des dépenses lorsque chaque navire quitte son territoire.

Le second accord, daté du 15 octobre 1971, a été conclu par la Commonwealth Carriers Limited et la Shipping Limited. On y énonce que la Commonwealth possède, exploite et affrète des navires et souhaite avoir un agent. La Shipping Limited est nommée agent des navires de la Commonwealth Carriers dans les ports canadiens des Grands Lacs et de la côte Est. L'agent doit assurer les services habituellement accessoires à cette fonction; il doit s'occuper notamment des réparations, de l'aconage et des autres opérations de manutention de la cargaison, [TRADUCTION] «l'agent et (ou) la compagnie ayant désigné les acconiers d'un commun accord.» La compagnie doit supporter toutes les dépenses afférentes au chargement et au déchargement de la cargaison ainsi que les frais connexes engagés pour son compte. L'agent sur les directives de la compagnie, doit déposer le produit de tous les comptes à recevoir au compte de la compagnie à la Banque de Montréal; il doit remettre à la Banque un compte de paiements *pro forma* pour chaque voyage et peut tirer sur ce compte jusqu'à concurrence de 80% de celui-ci. Sur présentation du compte de paiements accompagné des pièces justificatives, le solde peut être retiré. Les autres paiements sont indiqués dans la comptabilité générale. L'agent doit s'efforcer de percevoir tout le fret, avec toute la diligence possible.

Le troisième accord, en date lui aussi du 15 octobre 1971, a été conclu entre les deux défendresses, la Shipping Limited et Lillis Marine. Il

contract in respect to cargo destined to Bermuda, Nassau and the Caribbeans. The plaintiff was neither a party to, nor aware of, these three documents.

At the time of the change of agency, Shipping Limited caused advertisements to appear in *The Montreal Gazette* identifying Shipping Limited as general agents for Commonwealth Carriers Limited. The October 18, 1971, issue of the *Montreal Gazette* filed as an exhibit carried this advertisement:

COMMONWEALTH  
CARRIERS  
ARE PLEASED TO ANNOUNCE  
THE APPOINTMENT OF  
SHIPPING LIMITED  
AS GENERAL AGENTS IN CANADA  
FOR THEIR INDEPENDENT FULLY  
CONTAINERIZED SERVICES  
CANADA-UK/CONTINENT  
CANADA/CARIBBEAN  
EFFECTIVE OCTOBER 15th 1971

The October 20, 1971 issue of *The Gazette* carried an advertisement from Shipping Limited with the title "Shipping Limited, Agents for" heading a list of clients, including "Commonwealth Carriers, independent fully containerized service". Several other issues of *The Gazette* for the relevant period carrying these advertisements were filed as exhibits.

In his examination for discovery, Mr. Monks was asked (at page 56) if he was "informed that the general agency for Commonwealth had changed from Lillis Marine to Shipping Limited". He answered: "Not formally, I believe I read it in *The Montreal Gazette*". Mr. Monks also made a congratulatory telephone call to President McCaffrey upon the appointment of Shipping Limited as agent for Commonwealth Carriers Limited.

Shortly after the Montreal meeting, or on September 1st, the *Weser Isle* called at the Port of Montreal and docked at plaintiff's terminal. There is no dispute that from that date to the end of December 1971 stevedoring and related services were performed by the plaintiff on six different

s'agit d'un contrat de sous-agence relativement aux cargaisons à destination des Bermudes, de Nassau et des Antilles. La demanderesse n'était pas partie à ces trois accords et elle ignorait leur existence.

A l'époque où s'est effectué le changement d'agent, la Shipping Limited a fait paraître des avis dans la *Montreal Gazette* portant qu'elle était désormais l'agent général de la Commonwealth Carriers Limited. Dans l'édition du 18 octobre 1971, la *Montreal Gazette*, dont un exemplaire a été déposé en preuve, figurait l'avis suivant:

[TRADUCTION] LA COMMONWEALTH  
CARRIERS  
EST HEUREUSE D'ANNONCER  
QU'À PARTIR DU 15 OCTOBRE 1971  
LA SHIPPING LIMITED  
SERA SON AGENT GÉNÉRAL AU CANADA  
EN CE QUI REGARDE SON SERVICE AUTONOME ET  
COMPLET DE TRANSPORT PAR CONTENEURS  
CANADA-RU/ EUROPE CONTINENTALE  
CANADA/ANTILLES

Dans l'édition du 20 octobre 1971 de *The Gazette* figurait un avis donné par la Shipping Limited, dont l'intitulé était [TRADUCTION] «Shipping Limited, agent de» et le corps une liste de clients, dont la [TRADUCTION] «Commonwealth Carriers, service autonome et complet de transport par conteneurs». Des exemplaires de plusieurs autres éditions du journal *The Gazette* publiés à cette époque et portant ces avis ont été déposés en preuve.

Au cours de son interrogatoire préalable, Monks, à qui l'on demandait (à la page 56) s'il [TRADUCTION] «avait été informé du remplacement de Lillis Marine par la Shipping Limited comme agent général de la Commonwealth», a répondu: [TRADUCTION] «Pas officiellement, je pense l'avoir lu dans la *Montreal Gazette*.» Monks a aussi appelé McCaffrey, président de la Shipping Limited, pour le féliciter à ce sujet.

Peu après la réunion à Montréal, soit le 1<sup>er</sup> septembre, le *Weser Isle* a relâché au port de Montréal et est entré au terminus de la demanderesse. Il est admis de part et d'autre qu'à partir de cette date jusqu'à la fin de décembre 1971, la demanderesse a fourni à six navires *Isle* des servi-

*Isle* ships and that Lillis Marine and, after October 15, Shipping Limited were involved.

A certain *modus operandi* or channels of operations were followed. Day to day details of the terminal operations had been discussed between Sabb Inc. and Lillis Marine who would inform Sabb Inc. when ships were to come in and what containers were to be moved. The invoices were sent by Sabb Inc. to the Montreal agents who would forward them on to New York, and later Bermuda, for approval. The rates charged were on the basis of those quoted by Mr. Monks of Sabb Inc. to Mr. Moore of Amerind.

The exact procedure to be followed on handling cargo was defined at a November meeting and set out in a document titled "Container Cargo Handling Procedure, S.A.A.B. Terminal Montreal" filed as exhibit P-37. The undated document is under the letterhead of Shipping Limited and unsigned. It deals with three different procedures for export containers, import containers and storage containers. Basically it establishes that Shipping Limited is to provide Sabb Inc. with cargo lists, rail car lists. Sabb Inc. is to issue receipts, tally sheets, interchange forms, numerical lists of all containers in the terminal and to inspect all containers for cleanliness before delivery to shipper for loading. Nothing is mentioned with reference to the procedure of paying stevedoring or any bills.

A discernable pattern emerges from the mass of documents, a flow from Sabb Inc. as stevedores to either Lillis Marine or Shipping Limited as Montreal agents, then on to Commonwealth Carriers Limited, c/o Amerind Shipping Corp. in New York. Unfortunately for the stevedoring firm the cash flow was not equal to the paper output.

ces d'aconage et des services connexes et que Lillis Marine et, après le 15 octobre, Shipping Limited, ont eu un rôle à jouer dans cette affaire.

<sup>a</sup> Un certain *modus operandi* a été suivi. Sabb Inc. et Lillis Marine avaient discuté des détails quotidiens de l'activité au terminus. Lillis Marine devait informer la Sabb Inc. de l'arrivée des navires et lui dire quels conteneurs il fallait décharger. <sup>b</sup> La Sabb Inc. devait envoyer les factures aux agents de Montréal qui, eux, devaient les envoyer à New York puis aux Bermudes pour ratification. Les taux exigés correspondaient à ceux cotés par Monks de la Sabb Inc. à Moore de l'Amerind. <sup>c</sup>

En novembre, au cours d'une réunion, on a défini la façon précise de procéder à la manutention des cargaisons et consigné ces précisions dans un document intitulé [TRADUCTION] «façon de procéder à la manutention des cargaisons transportées dans des conteneurs, au terminus de la S.A.A.B. à Montréal»; ce document a été déposé <sup>e</sup> en preuve sous la cote P-37. L'en-tête est celle de la Shipping Limited et le document ne porte ni date ni signature. Il traite de trois façons différentes de procéder selon qu'il s'agit de conteneurs renfermant des marchandises importées, destinées <sup>f</sup> à l'exportation ou destinées à l'entreposage. Essentiellement, il porte que la Shipping Limited doit fournir à la Sabb Inc. des registres de la cargaison et des registres des wagons de chemins de fer. La Sabb Inc. doit délivrer des reçus, des feuilles de <sup>g</sup> pointage, des formules d'échange et des listes numériques de tous les conteneurs au terminus; elle doit également s'assurer de la propreté de tous les conteneurs avant leur livraison à l'expéditeur aux fins du chargement. Il n'y est pas question de <sup>h</sup> la procédure à suivre pour acquitter les frais d'aconage ou pour payer les factures.

L'examen de la masse de documents révèle <sup>i</sup> qu'on a en fait adopté la façon de procéder suivante: les documents allaient de la Sabb Inc., les aconiers, à Lillis Marine ou à la Shipping Limited, les agents à Montréal, puis à la Commonwealth Carriers Limited, a/s de Amerind Shipping Corp., New York. Malheureusement pour la compagnie d'aconage, il y avait plus de paperasse que de profits dans cette affaire. <sup>j</sup>



Because of the dock strike in New York, cargo traffic was heavy in the Port of Montreal in the fall of 1971. Unpaid bills were piling up. When Jean-Louis Lachance became President of Sabb Inc. on January 1st, 1972, he became quite concerned over the credit situation of the company. As soon as the 1971 financial statements of Sabb Inc. became available he took steps to collect the accounts receivable. In his evidence, Mr. Lachance said that he contacted Mr. Moore who informed him "to go after" the Montreal agents who were authorized to pay off disbursements from freight collected.

It should be noted at this point that on the opening day of the trial plaintiff sought and obtained leave to table a second amended statement of claim which included a new paragraph 20 as follows:

Whereas on or about January 24th, 1972 defendant SHIPPING LTD. promised to pay in the course of a telephone conversation not only plaintiff's then outstanding invoices addressed to it totalling then \$137,655.85 plus other invoices to come for about \$20,000.00 but also the invoices addressed to co-defendant LILLIS MARINE AGENCIES LTD. for \$30,828.17 and that such amounts were to be paid by a first payment of at least \$75,000.00 which it did pay, the balance of approximately \$150,000.00 to be paid at the rate of twenty thousand dollars per week before April 1st, 1972 which was not paid.

Mr. Lachance testified that after having spoken to Mr. Moore he contacted Donald S. Gough, Comptroller and Chief Administrator of Financial Operations for Shipping Limited. According to notes taken by Mr. Lachance during his telephone conversation on January 24, 1972, Mr. Gough agreed to pay some \$75,000 cash and the balance of all outstanding bills, including those owing by Lillis Marine, at the rate of \$20,000 a week. The Lachance telephone memo lists a series of invoices and the amount \$76,417.25 "cash"; also "balance \$150,000 to be paid before April 1, 1972, \$20,000 per week". A certified cheque in the amount of \$76,417.25 was in fact made and signed by Mr. Gough and quickly picked up by a Sabb employee.

Mr. Gough testified that he did in fact receive a call from Mr. Lachance. He stated that he told Lachance he would have to review the accounts receivable on behalf of Commonwealth to verify

Au cours de l'automne 1971, en raison d'une grève au port de New York, le port de Montréal était achalandé. Les factures impayées s'accumulaient. Jean-Louis Lachance est devenu président de la Sabb Inc. le 1<sup>er</sup> janvier 1972. Dès qu'il eut en main les états financiers de la Sabb Inc. relatifs à l'année 1971, inquiet du montant élevé du crédit consenti par la compagnie, il a pris des mesures pour percevoir les comptes à recevoir. Dans son témoignage, Lachance a déclaré avoir communiqué avec Moore, qui lui a dit [TRADUCTION] «de relancer» les agents de Montréal qui étaient autorisés à payer les débours à même le fret perçu.

A ce stade, il y a lieu de signaler que le premier jour de l'audience, la demanderesse a sollicité et obtenu la permission de déposer une seconde déclaration modifiée, dont le paragraphe 20 corrigé porte que:

[TRADUCTION] Attendu que le 24 janvier 1972 ou vers cette date, la défenderesse SHIPPING LTD. a promis à la demanderesse, au cours d'une conversation téléphonique, de lui acquitter non seulement ses factures en souffrance reçues, au montant de \$137,655.85, ainsi que d'autres à venir s'élevant à environ \$20,000, mais également des factures envoyées à la codéfenderesse LILLIS MARINE AGENCIES LTD., au montant de \$30,828.17 et attendu que ces factures devaient être acquittées par versements, dont un premier d'au moins \$75,000, qui a été fait, suivi de versements hebdomadaires de vingt mille dollars, à valoir sur le solde d'environ \$150,000, devant se terminer avant le 1<sup>er</sup> avril 1972, qui n'ont pas été faits.

Lachance a témoigné qu'après avoir parlé à Moore, il a communiqué avec Donald S. Gough, vérificateur et chef du service des opérations financières de la Shipping Limited. Selon les notes qu'a prises Lachance pendant sa conversation téléphonique le 24 janvier 1972, Gough a accepté de verser \$75,000 comptant et de verser le solde, y compris le montant dû par Lillis Marine, à raison de \$20,000 par semaine. Les notes de Lachance relatives à cette conversation téléphonique énumèrent une série de factures et précisent la somme de \$76,417.25 «comptant», et aussi [TRADUCTION] «le solde de \$150,000 devant être payé avant le 1<sup>er</sup> avril 1972, à raison de \$20,000 par semaine». Effectivement, Gough a établi un chèque visé au montant de \$76,417.25, qu'un employé de la Sabb est aussitôt venu chercher.

Dans son témoignage, Gough a déclaré avoir effectivement reçu un appel téléphonique de Lachance et dit à ce dernier qu'il lui faudrait examiner les comptes à recevoir pour le compte de

the excess funds. He said that he informed Lachance that Shipping Limited was authorized to pay stevedoring bills from freight collected when surplus moneys were left after having paid expenses. During the conversation with Lachance he confirmed with the latter that he had some \$75,000 in excess that could be used to pay off against the outstanding stevedoring charges. He added that Lachance did make a proposal that the balance be paid off in the manner outlined but that he did not promise or guarantee any specific amounts as he was limited to the excess money on hand on behalf of Commonwealth.

Fred McCaffrey, President of Shipping Limited had no criticism of his Comptroller for the cheque he issued as he himself favoured paying off Canadian suppliers from freight moneys available rather than forwarding the excess cash to a "bottomless pit" in New York or Bermuda.

He asserted however that Gough had no authority to commit Shipping Limited to pay stevedoring charges other than from excess money. The contract between Commonwealth and Shipping Limited authorized the latter to pay up to 80% of freight moneys to disbursements and Gough had informed him that he had assured Lachance he would do his best to cover outstanding bills out of future freight moneys.

I must conclude that Mr. Lachance tried desperately to extract as much cash and commitment as he possibly could from the Montreal agency and that, although he was successful in securing a substantial cheque, there just was not sufficient money at that late stage to cover all the outstanding invoices. Although Mr. Gough must have sounded accommodating, encouraging and soothing to the eager listener, I cannot find that Mr. Gough would have gone so far as to personally engage his company's own financial resources without first having obtained the authority to do so. Moreover, neither the word "promise" nor any equivalent term, appear on Mr. Lachance's telephone notes. And there is no evidence that the new President of Sabb attempted to secure a quick written confirmation of the alleged promise to pay

la Commonwealth pour voir si des fonds étaient disponibles. Il a dit avoir informé Lachance que la Shipping Limited était autorisée à payer les factures pour services d'aconage à même le fret perçu lorsqu'il restait de l'argent après paiement des dépenses. Au cours de la conversation avec Lachance, il a déclaré qu'une somme de \$75,000 était disponible pour acquitter les factures exigibles pour services d'aconage. Il a ajouté que Lachance a effectivement proposé que le solde soit acquitté de la façon indiquée ci-dessus, mais il a dit n'avoir promis ni garanti le paiement d'aucun montant déterminé, car il devait s'en tenir aux surplus disponibles perçus pour le compte de la Commonwealth.

Fred McCaffrey, président de la Shipping Limited, n'a adressé aucun reproche à son vérificateur pour avoir établi le chèque en question car lui-même préférerait payer les fournisseurs canadiens à même le fret disponible plutôt que d'envoyer ces fonds dans un «gouffre sans fond» à New York ou aux Bermudes.

Il a affirmé cependant que Gough n'était pas autorisé à engager la Shipping Limited à acquitter les frais d'aconage autrement qu'à même le surplus disponible. Le contrat passé entre la Commonwealth et la Shipping Limited permettait à celle-ci de déboursier jusqu'à 80% du fret pour payer les dépenses et Gough lui avait dit avoir promis à Lachance de faire tout en son possible pour acquitter les factures impayées à même le fret qui serait perçu.

Je dois conclure que Lachance a fait une tentative désespérée pour obtenir de l'agence de Montréal le plus possible, sous forme d'argent et de promesses, et que, même s'il a obtenu un chèque important, à ce stade avancé, il ne restait pas assez d'argent en caisse pour payer toutes les factures en souffrance. Quoique Gough ait dû paraître obligeant, encourageant et apaisant à son interlocuteur dévoré d'impatience, je ne pense pas qu'il aurait été jusqu'à engager les propres ressources financières de sa compagnie sans avoir obtenu au préalable la permission de le faire. De plus, ni le mot «promesse» ni aucun synonyme n'apparaissent dans les notes de Lachance et rien ne laisse croire que le nouveau président de la Sabb ait tenté de faire aussitôt confirmer par écrit la prétendue promesse de payer, ce qu'il n'aurait sûrement pas manqué de

as he surely would have if a firm oral promise had been secured by him on the telephone.

The *Gwendolen Isle* and the *Weser Isle* were both arrested in the Port of Saint John on February 25 and 29, 1972, respectively and served with the statement of claim in this cause. The *Gwendolen Isle* did not file a defence. The *Weser Isle* did and was represented by counsel at the trial. In January 1972, Commonwealth Carriers Limited had become Commonwealth Carriers (1972) Limited and had shifted its winter operations to Saint John, New Brunswick. Amerind Shipping filed bankruptcy. On February 7, 1972, President McCaffrey of Shipping Limited received a very interesting telex from Midsea Containership Inc. The first paragraph reads as follows:

FURTHER TO OUR TELEPHON (sic) CONVERSATION, PLEASE BE ADVISED THAT MIDSEA CAUSED COMMONWEALTH CARRIERS 1972 LTD. TO BE FORMED FOR PURPOSES OF CONTINUITY OF VESSEL EMPLOYMENT. YOU MUST UNDERSTAND THERE NEVER HAS BEEN ANY FINANCIAL RELATIONSHIP DIRECTLY OR INDIRECTLY BETWEEN MIDSEA AND OLD COMMONWEALTH BUT IN VIEW OF TAKING HOLD OF AN ABANDONED SITUATION LITERALLY IN MID-OCEAN SOME PROCEDURE MUST BE INSTIGATED TO CLARIFY STATUS OF AFFAIRS ACCORDINGLY. FOR PURPOSES OF THIS ACCOUNTING COMMONWEALTH CARRIERS 1972 WILL PICK UP THE VOYAGES KNOWN AS ELLEN ISLE EB 16, WESER ISLE EB 15, GWENDOLEN ISLE SB 76, CHRISTINE ISLE SB 11.

The main issue in this case is whether the stevedoring and related services rendered by the plaintiff were contracted by the defendants Shipping Limited and Lillis Marine on their own behalf so as to make them liable or whether these defendants were merely agents for their New York principals and thus under no liability. The answer must be found in the objective intention of the parties.

Plaintiff's counsel referred to the case of *Wolfe Stevedores (1968) Limited v. Joseph Salter's Sons Limited*<sup>1</sup>, a 1970 decision of the Appeal Division of the Court of Nova Scotia which reviews some of the basic criteria in these actions for stevedoring services against shipping agents. A Halifax shipping agent acting for Quebec City shipowners agreed to pay Wolfe Stevedores for its services out of freight charges. The Appeal Court held that the agent extended his personal liability to the steve-

faire s'il avait obtenu au téléphone un engagement ferme.

La *Gwendolen Isle* et le *Weser Isle* ont été saisis au port de Saint-Jean le 25 et le 29 février 1972 respectivement et on leur a signifié la déclaration produite en l'espèce. Le *Gwendolen Isle* n'a pas déposé de défense, à l'opposé du *Weser Isle*, qui était représenté à l'audience par un avocat. En janvier 1972, la Commonwealth Carriers Limited était devenue la Commonwealth Carriers (1972) Limited et avait transféré ses opérations d'hiver à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). Amerind Shipping a déposé son bilan. Le 7 février 1972, McCaffrey, président de la Shipping Limited, a reçu un message télex très intéressant de la Midsea Containership Inc. Le premier paragraphe porte que:

[TRADUCTION] SUITE A NOTRE CONVERSATION TÉLÉPHONIQUE, VEUILLEZ PRENDRE NOTE QUE MIDSEA A FAIT CONSTITUER LA COMMONWEALTH CARRIERS 1972 LTD. AUX FINS DE MAINTENIR CERTAINS NAVIRES EN ACTIVITÉ. NOUS VOUS SOULIGNONS QU'IL N'Y A JAMAIS EU DE LIENS FINANCIERS, DIRECTS OU INDIRECTS, ENTRE MIDSEA ET L'ANCIENNE COMMONWEALTH MAIS, L'AFFAIRE S'EN ALLANT LITTÉRALEMENT A LA DÉRIVE, CERTAINES MESURES DOIVENT ÊTRE PRISES POUR FAIRE LE POINT. AUX FINS COMPTABLES, LA COMMONWEALTH CARRIERS 1972 PRENDRA A SON COMPTE LES VOYAGES AINSI DÉSIGNÉS: ELLEN ISLE EB 16, WESER ISLE EB 15, GWENDOLEN ISLE SB 76, ET CHRISTINE ISLE SB 11.

En l'espèce, il s'agit principalement de déterminer si les services d'aconage et les services connexes qu'a rendus la demanderesse ont été retenus par les défenderesses Shipping Limited et Lillis Marine en leur propre nom, de sorte qu'elles seraient engagées personnellement, ou simplement à titre d'agents de leurs commettants de New York, sans engagement personnel. Nous devons chercher la réponse dans l'intention réelle des parties.

L'avocat de la demanderesse s'est référé à l'arrêt *Wolfe Stevedores (1968) Limited c. Joseph Salter's Sons Limited*<sup>1</sup>, une décision qu'a rendue la Division d'appel de la Cour de la Nouvelle-Écosse en 1970, où sont passés en revue quelques-uns des critères fondamentaux à appliquer à ces actions en paiement de services d'aconage intentés contre des agents maritimes. Un agent maritime de Halifax agissant pour des propriétaires de navires de Québec avait accepté de payer les services d'aco-

<sup>1</sup> (1971) 2 N.S.R. (2d) 269 at page 275.

<sup>1</sup> (1971) 2 N.S.R. (2<sup>e</sup>) 269 à la page 275.

doring firm and breached its agreement with the stevedoring company by expending freight charges for other expenses.

After reviewing the facts, Cooper J.A., sets out the issue and refers to *Bowstead on Agency* and Fridman, *The Law of Agency*:

The principal issue before us as it was at the trial of the action is whether the contracts for loading the vessels were made by the appellant on its own behalf so as to make the appellant liable for payment of the services or whether the contracts were made by the appellant solely as agent for the owner. The law applicable is set out in *Bowstead on Agency*, 13th ed., pp. 374, 5 as follows:

The question whether an agent who has made a contract on behalf of his principal is to be deemed to have contracted personally, and, if so, the extent of his liability on the contract depends on the intention of the parties to be deduced from the nature and terms of the particular contract and the surrounding circumstances, including any binding custom.

Article 123 of *Bowstead* (supra) p. 390, reads:

“Where an agent makes a contract which is not reduced to writing, the question whether he contracted personally or solely in his capacity as an agent is a question of fact.”

Fridman, *The Law of Agency*, 2nd ed., at p. 164 is as follows:

“Where the contract is oral.—If the agent has contracted orally, the question whether or not the agent is personally liable is a question of fact, dependant on the circumstances.”

Cooper J.A., also refers at page 276 to two Lloyd's cases as follows:

In *Maritime Stores, Ltd. v. H. P. Marshall & Co., Ltd.*, [1963] 1 Lloyd's Rep. 602, the plaintiff, ships' stores merchants, sought recovery for supplying tackle to two vessels. Roskill, J. said at p. 608:

“It is perfectly true that the defendants were ships' agents. It is perfectly true that the plaintiffs knew that they were ships' agents. But the fact that the plaintiffs knew that the defendants were ships' agents is, in my judgment, in no way determinative of the issue.”

The learned Judge then concludes at page 282:

I must now return to the central issue in this case. What did the parties intend when the agreement was made for loading the vessels? I think it was contemplated and agreed that the appellant itself would be responsible for payment of the accounts to Wolfe Stevedores. The surrounding circumstances were (1) the appellant found the cargoes for the ships; (2) Mr.

nage à la Wolfe Stevedores à même le fret perçu. La Cour d'appel a jugé que l'agent s'était personnellement engagé vis-à-vis de la compagnie d'aconage et que l'affectation du fret à d'autres dépenses constituait une rupture du contrat conclu avec la compagnie d'aconage.

Après un examen des faits, le juge d'appel Cooper expose le point en litige et renvoie aux ouvrages suivants: *Bowstead on Agency* et Fridman, *The Law of Agency*:

[TRADUCTION] Tout comme en première instance, la principale question est de savoir si l'appelante a retenu les services d'aconage pour le chargement des navires en son propre nom, engageant ainsi sa responsabilité quant au paiement, ou si elle a conclu les contrats uniquement à titre d'agent du propriétaire des navires. Le traité de *Bowstead on Agency*, 13<sup>e</sup> éd. aux pp. 374 et 375 expose ainsi le droit applicable:

[TRADUCTION] La question de savoir si un mandataire qui a contracté au nom de son commettant doit être réputé s'être personnellement engagé et, si oui, l'étendue de sa responsabilité, dépend de l'intention des parties, laquelle découle de la nature et des conditions du contrat et des circonstances, y compris toute coutume qui lie les parties.

L'article 123, à la p. 390 du traité de *Bowstead*, précité, se lit comme suit:

[TRADUCTION] «Lorsqu'un mandataire conclut un contrat oral, seuls les faits peuvent nous dire s'il s'est engagé personnellement ou s'il a uniquement agi à titre de mandataire.»

Dans Fridman, *The Law of Agency*, 2<sup>e</sup> éd., à la p. 164, on lit que:

[TRADUCTION] «Lorsque le contrat est oral.—Lorsque le mandataire a conclu un contrat oral, les faits seuls, dépendant des circonstances, peuvent nous dire s'il s'est engagé personnellement.»

Le juge d'appel Cooper renvoie aussi à la page 276 à deux affaires de la Lloyd's:

[TRADUCTION] Dans l'affaire *Maritime Stores, Ltd. c. H. P. Marshall & Co., Ltd.*, [1963] 1 Lloyd's Rep. 602, la demanderesse, approvisionneur de bord, cherchait à se faire payer les agrès qu'elle avait fournis à deux navires. Le juge Roskill a dit à la p. 608:

[TRADUCTION] «C'est absolument exact que la défenderesse était agent maritime et que la demanderesse le savait. Mais, à mon avis, le fait que la demanderesse savait que la défenderesse était agent maritime ne constitue en aucune façon un facteur déterminant.»

Le savant juge conclut alors à la page 282:

[TRADUCTION] Je dois revenir au nœud de l'affaire. Quelle était l'intention des parties au moment de l'entente relative au chargement des navires? Je crois qu'on avait envisagé et convenu que l'appellant soit personnellement tenu de payer les services de la Wolfe Stevedores. Les circonstances entourant l'affaire étaient les suivantes: (1), l'appellant a obtenu les cargai-

Evans said he was collecting the freight and that the bills would be paid out of the freight; (3) the bills were to be sent to Salter's Sons; (4) on three previous occasions (one relating to the "Cap St. Laurent", a vessel not owned by Bouchard) the bills were so sent and were paid; (5) nothing was said to the respondent that it should look for payment to the owner.

There are important distinctions however between the *Wolfe* case and the facts of the present case: (1) contact with Sabb Inc. was made directly by the principal through Mr. Moore, not by the agents; (2) apart from two minor bills paid by Lillis Marine and the \$76,000 cheque made by Shipping Limited stevedoring bills were not paid by the agents as a matter of course; (3) the two shipping agents did not inform Sabb Inc. they would pay them out of freight collected, until January when Mr. Gough spoke to Mr. Lachance; (4) Wolfe Stevedores had no dealings with the principal Bouchard or with anybody else except the agent, whereas plaintiff Sabb Inc., mostly through their Mr. Monks, dealt directly with Mr. Moore of Amerind to establish the services and to set the stevedoring rates.

The "objective intention" test is again referred to and applied in a very recent case *Format International Security Printers Limited v. Mosden*<sup>2</sup>. The question before the Court was whether in ordering from the plaintiffs the printing of stamps the defendant was acting solely as agent for the government or contracting in such manner as to incur personal liability. Mr. Justice Stabb referred to some authorities, including Bowstead and *The Swan* case and said at page 38:

Later in the text, under the heading, "Comment", the author has this to say:

The question whether an agent who has made a contract on behalf of his principal is to be deemed to have contracted personally, and, if so, the extent of his liability on the contract depends on the intention of the parties to be deduced from the nature and terms of the particular contract and the surrounding circumstances, including any binding custom. The operation of the rules is strictest in relation to written contracts where the use of an inappropriate form of words may make an agent personally liable though it is in fact doubtful whether he intended to assume such personal liability.

sons pour les navires; (2) Evans a dit que les factures seraient payées à même le fret qu'il était chargé de percevoir; (3) les factures devaient être envoyées à Salter's Sons; (4) trois fois auparavant (l'une de ces occasions ayant trait au «Cap St-Laurent», un navire dont Bouchard n'était pas propriétaire), les factures avaient été envoyées de cette façon et avaient été acquittées; (5) on n'a jamais avisé l'intimé qu'il devait facturer le propriétaire.

Cependant, il existe d'importantes différences entre l'affaire *Wolfe* et les faits en l'espèce: (1) le commettant a pris contact directement avec la Sabb Inc. par l'intermédiaire de Moore et non par celui des agents; (2) sauf deux factures de moindre importance qu'a payées Lillis Marine et le chèque de \$76,000 établi par la Shipping Limited, les agents ne payaient pas automatiquement les factures pour services d'aconage; (3) les deux agents maritimes n'ont pas avisé la Sabb Inc. qu'ils la paieraient à même le fret perçu avant janvier, lorsque Gough a parlé à Lachance; (4) Wolfe Stevedores n'avait pas de rapports avec le commettant Bouchard ni avec personne d'autre que l'agent, alors que la demanderesse Sabb Inc., surtout par l'entremise de Monks, faisait directement affaires avec Moore de l'Amerind dans le but de convenir des services et d'en établir le coût.

Dans l'arrêt très récent *Format International Security Printers Limited c. Mosden*<sup>2</sup>, le critère de «l'intention objective» est à nouveau mentionné et appliqué. La question que la Cour avait à trancher était de savoir si en passant aux demandeurs une commande pour l'impression de timbres, le défendeur agissait uniquement à titre de mandataire du gouvernement ou s'il engageait sa propre responsabilité. Le juge Stabb a renvoyé à la doctrine et à la jurisprudence, notamment à Bowstead et à l'arrêt *The Swan*, et il a déclaré à la page 38:

[TRADUCTION] Plus loin dans le texte, sous le titre «commentaire», l'auteur déclare:

La question de savoir si un mandataire qui a contracté au nom de son commettant doit être réputé s'être personnellement engagé et, si oui, l'étendue de sa responsabilité, dépend de l'intention des parties, laquelle découle de la nature et des conditions du contrat et des circonstances, y compris toute coutume qui lie les parties. Les critères s'appliquent de façon particulièrement stricte en ce qui a trait aux contrats écrits lorsque l'agent peut se trouver personnellement responsable par suite de l'emploi de mots impropres, bien qu'il soit en fait douteux qu'il ait eu l'intention d'engager sa responsabilité.

<sup>2</sup> [1975] 1 Lloyd's Rep. (Q.B.) 37.

<sup>2</sup> [1975] 1 Lloyd's Rep. (Q.B.) 37..

The contract with which I am concerned was undoubtedly an oral one, although the order was subsequently confirmed by the defendant in writing. I can therefore only conclude what were the terms of that contract by a consideration of the evidence given by two directors of the plaintiff company, Mr. McAllen and Mr. Rodgers, on the one hand, and the defendant on the other, deriving such further assistance as I can from all the surrounding circumstances, including the correspondence subsequently passing between the parties, the terms of which may give some indication of the parties' view as to what was the liability which had been incurred. This I regard as a factor to which some weight can properly be given as part of the surrounding circumstances, although the intention of the parties should still be judged objectively.

Stabb J. thus concluded at page 44:

Accordingly, I have come to the conclusion on the evidence and on an objective view of the whole transaction that the intention always was that the defendant should be the person responsible for the printing costs of the stamps which he was authorized to have printed for the Philippine government and accordingly, in my view, the plaintiffs have established their claim.

The objective view of the whole transaction in the present case leads me to a different conclusion. Undoubtedly stevedoring and related services were rendered and the plaintiff has a valid claim against someone. He would most likely have pressed it against the principals Amerind and Commonwealth were they still solvent. But was it ever the objective intention of the parties that the Montreal agents would be responsible for stevedoring charges? I find that it was not.

The initial contact was made by Messrs. Moore and Unger of Amerind and Commonwealth who went to Montreal and inspected plaintiff's terminal. Mr. Monks of Sabb Inc. knew them both personally and identified them with the Isbrandtsen Line and with the Commonwealth vessels. "Isbrandtsen" and "Commonwealth" were impressive names in the world of container ships. Such a generous line of credit as was allowed by the plaintiff would never have been extended to a mere local agent. The fact that Sabb Inc. did not protest, but extended congratulations, when Lillis Marine was replaced as agent by the principals is a fair indication of the little importance which Sabb Inc. attached to the credit of the small Montreal shipping agency. If the "objective intention" of the parties had been to base a contract on the personal liability of Lillis Marine, Sabb would never have

Il ne fait aucun doute que le contrat en l'espèce est oral, bien que le défendeur ait subséquemment confirmé la commande par écrit. Pour connaître les conditions du contrat, je dois donc m'en rapporter d'une part au témoignage du défendeur et, d'autre part, à ceux des deux administrateurs de la compagnie demanderesse, McAllen et Rodgers, et m'aider le plus possible des circonstances qui ont entouré le contrat, y compris la correspondance échangée par la suite entre les deux parties, qui peut jeter quelque lumière sur la mesure de responsabilité que les parties estimaient avoir engagée. Il s'agit là, selon moi, d'un facteur auquel on peut attacher une certaine importance, bien qu'il faille tout de même juger objectivement l'intention des parties.

Voici les conclusions du juge Stabb, à la page 44:

En conséquence, en me fondant sur la preuve et sur une étude objective de l'ensemble de l'affaire, j'ai conclu qu'il avait toujours été entendu que le défendeur serait responsable du paiement des frais d'impression des timbres, que le gouvernement des Philippines l'avait autorisé à faire imprimer. Selon moi, il s'ensuit que la demanderesse a établi le bien-fondé de sa demande.

Un examen objectif de l'ensemble de l'opération visée en l'espèce m'amène à une conclusion différente. Il ne fait aucun doute que des services d'aconage et des services connexes ont été rendus et que la demanderesse a le droit d'être payée. Selon toute probabilité, elle aurait exigé paiement des commettants, l'Amerind et la Commonwealth, si celles-ci étaient encore solvables. Mais les parties ont-elles jamais réellement entendu rendre les agents de Montréal responsables du paiement des frais d'aconage? Je décide que non.

Le premier contact a été établi par l'Amerind, représentée par Moore et Unger, et la Commonwealth, à Montréal, où Moore et Unger ont examiné le terminus de la demanderesse. Monks, de la Sabb Inc., les connaissait tous deux personnellement et a établi le rapport entre eux et la compagnie Isbrandtsen Line ainsi que les navires de la Commonwealth. «Isbrandtsen» et «Commonwealth» étaient des noms respectés dans le domaine des navires porte-conteneurs. Des facilités de crédit aussi généreuses que celles consenties par la demanderesse n'auraient jamais été accordées à un simple agent local. Le fait que, loin de protester, le président de la Sabb a offert ses félicitations lorsque les commettants ont remplacé Lillis Marine comme agent indique bien le peu d'importance qu'attachait la Sabb Inc. au crédit de la petite agence maritime de Montréal. Si les parties

allowed Lillis Marine to withdraw without insuring that it had paid the stevedoring bills outstanding at the time.

Written and telephone discussions with reference to stevedoring rates took place between Messrs. Monks and Moore; the local agents were not even involved. The person to whom the new President of Sabb turned in January to get the bills paid was Mr. Moore of Amerind. He was the one who informed Mr. Lachance "to go after" the Montreal agents who were authorized to pay stevedoring bills from freight collected. Apart from the Lachance telephone conversation, nowhere is to be found, any indication that the Montreal agents would have committed themselves to pay stevedoring bills out of their own money. One fails to see what their motives would be in doing so; after all they did not own the ships and were deriving no freight revenues from them.

To be sure, there is confusion as to the identity of the principals. Perhaps nowhere but in the mysterious world of container ships can such incredible fiction parade as businesslike, matter of course, reality. One would think that the plaintiff would have taken steps from the start to better identify the principals and to insist on a written contract. One must conclude that Mr. Monks of Sabb Inc. knew Messrs. Moore and Unger so well that he felt no need for better financial security or greater contractual certainty. The names in the background of these two New York men kept shifting from Isbrandtsen Line, to Cargo Containers Ltd., to Caribbean Containers Ltd., to Commonwealth Carriers and Commonwealth Carriers (1972) Ltd., with Amerind Shipping as a focal point, until its bankruptcy.

An objective view of the situation leads me to conclude that the intention of the plaintiff was to service the container ships for the New York principals, basically represented by Amerind; that the intention of the two defendant Montreal agents was merely to act as such, namely local shipping agents on behalf of the New York principals, local agents who never intended and never pretended to

avaient eu «l'intention objective» de fonder un contrat sur la responsabilité personnelle de Lillis Marine, la Sabb n'aurait jamais permis à celle-ci de se retirer sans s'être assurée que Lillis Marine avait acquitté tous les frais d'aconage exigibles à l'époque.

Des conversations téléphoniques aussi bien que des lettres ont été échangées entre Monks et Moore au sujet du coût des services d'aconage sans que les agents locaux n'y aient pris la moindre part. En janvier, le nouveau président de la Sabb s'est adressé à Moore de l'Amerind pour obtenir paiement des factures. C'est Moore qui a dit à Lachance de «relancer» les agents de Montréal qui étaient autorisés à payer les factures pour services d'aconage à même le fret perçu. A l'exception de la conversation téléphonique qu'a eue Lachance, rien ne permet de penser que les agents de Montréal se seraient engagés à acquitter les frais d'aconage à même leurs propres fonds. On ne voit pas pourquoi ils l'auraient fait; après tout, ils n'étaient pas propriétaires des navires et n'en tiraient aucun revenu de fret.

C'est vrai qu'il y a confusion quant à l'identité des commettants. Peut-être nulle part ailleurs que dans l'univers mystérieux des navires porte-conteneurs une telle fiction prend-elle l'allure de réalité sérieuse et usuelle. On croirait que la demanderesse, dès le début, aurait essayé d'établir l'identité des commettants et aurait exigé un contrat écrit. Il faut en conclure que parce qu'il connaissait si bien Moore et Unger, Monks n'a pas jugé nécessaire d'obtenir de plus amples garanties, d'ordre financier ou contractuel. Les noms des compagnies avec lesquelles ces deux messieurs de New York étaient associés changeaient sans cesse, passant de Isbrandtsen Line à Cargo Containers Ltd. à Caribbean Containers Ltd. à Commonwealth Carriers et à Commonwealth Carriers (1972) Ltd., l'Amerind Shipping restant toujours jusqu'à sa faillite au cours de l'action.

Après une étude objective de la situation, j'en conclus que la demanderesse, en fournissant les services d'aconage aux navires porte-conteneurs, entendait travailler pour les commettants de New York, principalement représentés par l'Amerind. J'en arrive aussi à la conclusion que les deux agents de Montréal ne voulaient agir qu'en cette qualité, c'est-à-dire à titre d'agents maritimes

assume personal liability for the stevedoring services.

Under article 1715 of the Quebec *Civil Code* the mandatary acting in the name of the mandator and within the bounds of the mandate is not personally liable to third persons with whom he contracts, but under article 1716 a mandatary who acts in his own name is liable to the third party.

Mandate is defined in article 1701 as "a contract by which a person called the mandator, commits a lawful business to the management of another, called the mandatary, who by his acceptance obliges himself to perform it".

The plaintiff firstly alleged there was no mandate between Amerind and/or Commonwealth and the defendant shipping agents, but in the alternative that if there was a mandate, unless it were a mandate as defined under article 1701, then the mandatary could not benefit from the immunity provided by article 1715. Under that alternative the mandatary would be liable under articles 1028 and 1030 of the Code.

Under article 1028 a person cannot, by a contract in his own name, bind any one but himself, but he may contract that another shall perform an obligation and in this case he is liable in damages if such obligation be not performed by the person indicated. A person is deemed by article 1030 to have stipulated for himself unless the contrary is expressed or results from the nature of the contract.

I have no difficulty in reconciling these provisions of the Quebec *Civil Code* with the application of the common law principles of agency to the facts of this case.

I have found that the two defendant shipping agents, Lillis Marine and Shipping Limited, did not act under their own names so as to render them liable to the plaintiff stevedoring firm under article 1716. They acted in the name of the New York general agents, their mandator under article 1715. The mandate was a contract partly written and partly oral between the New York mandator

locaux pour le compte des commettants de New York, agents locaux qui n'avaient voulu ni prétendu s'engager personnellement à payer les services d'aconage.

<sup>a</sup> En vertu de l'article 1715 du *Code civil* de la province de Québec, le mandataire agissant au nom du mandant et dans les limites de son mandat n'est pas responsable personnellement envers les tiers avec qui il contracte mais, conformément à <sup>b</sup> l'article 1716, le mandataire qui agit en son propre nom est responsable envers les tiers.

L'article 1701 définit le mandat comme étant «un contrat par lequel une personne, qu'on appelle <sup>c</sup> le mandant, confie la gestion d'une affaire licite à une autre personne, qu'on appelle mandataire, et qui, par le fait de son acceptation, s'oblige de l'exécuter.»

<sup>d</sup> La demanderesse nie d'abord l'existence d'un mandat entre l'Amerind et/ou la Commonwealth et les agents maritimes défendeurs, ajoutant que dans l'éventualité où un tel mandat a existé, sauf s'il s'agit d'un mandat au sens de l'article 1701, le <sup>e</sup> mandataire ne peut bénéficier de l'immunité accordée par l'article 1715. Dans ce dernier cas, le mandataire est responsable en vertu des articles 1028 ou 1030 du Code.

<sup>f</sup> Aux termes de l'article 1028, on ne peut, par un contrat en son propre nom, engager d'autres que soi-même, mais on peut promettre qu'un autre remplira une obligation, et dans ce cas on est responsable des dommages, si le tiers indiqué ne <sup>g</sup> remplit pas cette obligation. Aux termes de l'article 1030, on est censé avoir stipulé pour soi, à moins que le contraire ne soit exprimé ou ne résulte de la nature du contrat.

<sup>h</sup> Je n'ai aucune difficulté à concilier ces dispositions du *Code civil* du Québec avec l'application des principes de la *common law* aux faits en l'espèce.

<sup>i</sup> J'ai conclu que les deux agents maritimes défendeurs, Lillis Marine et la Shipping Limited, n'ont pas agi en leur propre nom, ce qui aurait engagé leur responsabilité vis-à-vis de la compagnie d'aconage demanderesse conformément à l'article 1716. <sup>j</sup> Ils ont agi pour le compte des agents généraux de New York, leur mandant au sens de l'article 1715. Le mandat était un contrat en partie oral et en



and the two firms. It is true that the plaintiff firm was not aware of the written contracts but they knew the mandator was dealing with them through their Montreal agents.

It was argued that the shipping agents did not act "within the bounds of the mandate" because they did not call in ordinary disbursement funds from the mandator to pay off the stevedoring bills. My understanding of the arrangement between the Montreal agents and the New York principals was that the agents were to pay ordinary disbursements but to forward stevedoring invoices to the principals for approval, which they did. Except that in the later stage Shipping Limited was authorized to use so called excess money to pay off stevedoring charges, which they did on one occasion with the \$76,000 cheque. It is possible that Shipping Limited could have commenced paying plaintiff from excess money before January, but that is hardly acting outside the bounds of the mandate. In any event, the plaintiff was not privy to, nor indeed even aware of these arrangements between the principal and his agent.

A more ingenious argument was advanced to the effect that the mandate does not exist because the mandator has no legal existence. In *Traité de Droit Civil du Québec*<sup>3</sup>, it is stated at page 68:

[TRANSLATION] The mandatary shall also be personally liable if the mandator has no legal existence.

In *Les Chevaliers de Maisonneuve v. Société Immobilière Maisonneuve*<sup>4</sup>, it was held that a person who holds himself as a mandatary guarantees the existence of a mandator and is personally liable if a mandator does not exist. In that case, the Knights of Maisonneuve, the alleged mandator, were not incorporated.

Under section 3, *Extra-Provincial Companies Act*<sup>5</sup>, no extra-provincial corporation shall carry on business in the Province of Quebec unless a licence under this Act has been granted to it and unless such licence is in force.

partie écrit conclu entre le mandant de New York et les deux compagnies. Il est vrai que la compagnie demanderesse ne connaissait pas l'existence des contrats écrits mais ses représentants savaient a que le mandant faisait affaires avec eux par l'intermédiaire de leurs agents de Montréal.

Les agents maritimes, a-t-on prétendu, n'ont pas agi [TRADUCTION] «dans les limites de leur mandat» parce qu'ils n'ont pas fait appel à la caisse de dépenses courantes du mandant pour payer les frais d'aconage. Si je comprends bien l'entente existant entre les agents de Montréal et les commettants de New York, les premiers devaient c acquitter les dépenses courantes mais envoyer aux seconds, pour approbation, les factures pour services d'aconage. Vers la fin cependant, la Shipping Limited était autorisée à utiliser les surplus disponibles pour payer les frais d'aconage, ce qu'elle a fait une fois au moyen d'un chèque de \$76,000. Il est possible que la Shipping Limited aurait pu d commencer à payer la demanderesse à même le surplus disponible avant janvier, mais on ne peut dire que ce soit agir en dehors des limites de son mandat. Quoi qu'il en soit, la demanderesse e ignorait les détails et l'existence même de ces ententes conclues entre le commettant et son agent.

Un argument plus ingénieux a été avancé, selon f lequel le mandat n'existe pas faute d'existence juridique du mandant. Dans le *Traité de Droit Civil du Québec*<sup>3</sup>, on dit à la page 68:

Le mandataire sera encore personnellement responsable si le mandant n'a pas d'existence légale.

Dans l'arrêt *Les Chevaliers de Maisonneuve c. Société Immobilière Maisonneuve*<sup>4</sup>, on a décidé qu'une personne qui se dit mandataire garantit l'existence du mandant et est personnellement responsable si ce dernier n'existe pas. Dans cette affaire, les Chevaliers de Maisonneuve, le prétendu mandant, n'étaient pas constitués en corporation.

En vertu de l'article 3 de la *Loi des compagnies étrangères*<sup>5</sup>, aucune corporation étrangère ne peut faire affaires dans la province de Québec, à moins qu'elle n'ait obtenu un permis en vertu de ladite loi, et que ce permis ne soit en vigueur.

<sup>3</sup> Série Trudel, Tome 13.

<sup>4</sup> [1951] K.B. (Qué.) 432.

<sup>5</sup> R.S.Q. 1964, c. 282.

<sup>3</sup> Série Trudel, Tome 13.

<sup>4</sup> [1951] B.R. (Qué.) 432.

<sup>5</sup> S.R.Q. 1964, c. 282.

Counsel for plaintiff suggested that, since it was not alleged by the defendants that their mandator was duly licensed under the said Act, these extra-provincial corporations had no legal capacity in Quebec. The mandator having no legal existence, the mandatory would then become liable to the plaintiff.

I cannot accept that argument. The fact that a foreign company is not duly licensed to carry on business in the Province of Quebec does not mean it has no legal existence. If it were so, legal and commercial chaos would prevail in the Port of Montreal. In fact, the penalty under section 11 for not complying with the requirements of the *Extra-Provincial Companies Act* is not imposed on the extra-provincial corporation itself but on any person doing business for it. Furthermore, it was not the agent who held himself out, but it was the principal who first contacted the plaintiff; it was for the plaintiff to ascertain the legal status of the principal.

For the foregoing reasons, plaintiff's action against Lillis Marine Agencies Limited and Shipping Limited is dismissed with costs.

I must now turn to plaintiff's claim against the vessel *Weser Isle*, one of two ships arrested at Saint John, New Brunswick, in February 1972, by the plaintiff in this action. The services rendered to the *Weser Isle* are described in paragraph 6 of plaintiff's statement of claim as stevedoring services at the request of masters and/or defendant Lillis Marine Agencies on September 1 and October 12 (\$5,910.14) and in paragraph 12 at the request of the masters and/or Shipping Limited on October 12, November 5-8, November 9 (at Quebec), (\$20,462.94).

In the statement of defence the owners of the vessel, namely Partenreederei M/S *Weser Isle* deny that the master of the said vessel ever requested the services and deny knowledge of any arrangements with reference to alleged services. They allege that the *Weser Isle* is owned by a partnership of five German businessmen. They also allege that the vessel was under charter of Midsea Containership of Hamilton, Bermuda, by

L'avocat de la demanderesse prétend que, puisque les défendeurs n'ont pas allégué que leur mandant avait obtenu un permis en vertu de ladite loi, ces compagnies étrangères n'avaient pas de capacité juridique au Québec. Le mandant n'ayant pas d'existence juridique, le mandataire deviendrait alors responsable vis-à-vis de la demanderesse.

Je ne peux accepter cet argument. Le fait qu'une compagnie étrangère n'ait pas obtenu un permis pour faire affaires dans la province de Québec ne signifie pas qu'elle n'a pas d'existence juridique, car sinon le port de Montréal sombrerait dans un chaos juridique et commercial. En fait, la peine prévue à l'article 11 pour inobservation des stipulations de la *Loi des compagnies étrangères* ne frappe pas la compagnie étrangère elle-même mais toute personne agissant pour son compte. De plus, ce n'est pas l'agent qui a pris les devants, mais c'est le commettant qui le premier a pris contact avec la demanderesse; c'était à cette dernière de se renseigner sur le statut juridique du commettant.

Pour les raisons susmentionnées, l'action de la demanderesse contre Lillis Marine Agencies Limited et la Shipping Limited est rejetée avec dépens.

Je dois maintenant en venir à la réclamation de la demanderesse contre le navire *Weser Isle*, l'un des deux navires saisis par la demanderesse à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) en février 1972. Le paragraphe 6 de la déclaration de la demanderesse décrit les services rendus au *Weser Isle* comme étant des services d'aconage fournis à la demande des capitaines et/ou de la défenderesse Lillis Marine Agencies, le 1<sup>er</sup> septembre et le 12 octobre (\$5,910.14), et le paragraphe 12 décrit les services rendus à la demande des capitaines et/ou de la Shipping Limited le 12 octobre, du 5 au 8 novembre, et le 9 novembre (à Québec), (\$20,462.94).

Dans la défense, les propriétaires du navire, à savoir Partenreederei N/M *Weser Isle*, nient que le capitaine dudit navire ait jamais réclamé les services en question et nient également avoir eu connaissance de toute entente y relative. Ils allèguent que le *Weser Isle* appartient à une société composée de cinq hommes d'affaires allemands. Ils allèguent aussi que la Midsea Containership de Hamilton (Bermudes) avait affrété le navire en

virtue of a time-charter of 1968 which provided this vessel would be delivered after construction to Midsea for a period of "7-10 consecutive years". They allege that the said charterparty provided that the master was to be under the orders of the charterers and that charterers would arrange and pay for loading, trimming, etc. They pray for cancellation of the said \$35,000 bail bond filed to obtain the release of the vessel and dismissal of the action.

At the trial Heinrich Wurthmann, representing the owners of the *Weser Isle* duly established the ownership of the vessel and the charterparty. He confirmed that the owners had no communication whatsoever with Sabb Inc., nor with Lillis Marine or Shipping Limited during the relevant period.

In *Westcan Stevedoring Ltd. v. The Ship "Armar"*<sup>6</sup>, a stevedoring firm brought an action *in rem* for services requested by the charterers on their sub-agents in connection with the loading of cargo on board the defendant ship *Armar*. The plaintiff claimed that the services were necessary within the meaning of paragraph 22(2)(m) of the *Federal Court Act*<sup>7</sup> for which the vessel or owner is liable by virtue of reading paragraph 22(2)(m) together with subsection 43(2) of the Act. The sections read as follows:

22. (2) Without limiting the generality of subsection (1), it is hereby declared for greater certainty that the Trial Division has jurisdiction with respect to any claim or question arising out of one or more of the following:

(m) 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 lighterage;

43. (2) 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.

<sup>6</sup> [1973] F.C. 1232.

<sup>7</sup> R.S.C. 1970, (2nd Supp.) c. 10 as amended by 1973-74, c. 17, s. 8; 1974-75, c. 18.

1968 aux termes d'un affrètement à temps qui prévoyait que ce navire serait livré à la Midsea après sa construction pour une période de [TRA-DUCTION] «7 à 10 années consécutives.» Ils allèguent que ladite charte-partie stipulait que le capitaine serait sous les ordres des affréteurs et que ces derniers verraient au chargement et à l'arrimage et en acquitteraient le coût, etc. Ils réclament l'annulation du cautionnement de \$35,000 donné afin d'obtenir mainlevée de la saisie, ainsi que le rejet de l'action.

A l'audience, Heinrich Wurthmann, représentant les propriétaires du *Weser Isle*, a dûment établi la propriété du navire et l'existence de la charte-partie. Il a confirmé que les propriétaires n'avaient eu aucun contact avec la Sabb Inc., ni avec Lillis Marine ou la Shipping Limited pendant la période pertinente.

Dans l'affaire *Westcan Stevedoring Ltd. c. Le navire «Armar»*<sup>6</sup>, par voie d'une action *in rem*, une compagnie d'aconage a réclamé le paiement des services d'aconage demandés par les affréteurs ou leurs sous-agents, relativement au chargement de marchandises à bord du navire défendeur *Armar*. La demanderesse soutenait que les services rendus étaient des approvisionnements nécessaires au sens de l'alinéa 22(2)m) de la *Loi sur la Cour fédérale*<sup>7</sup>, au paiement desquels, aux termes de l'alinéa 22(2)m) lu en corrélation avec le paragraphe 43(2) de ladite loi, le navire ou son propriétaire est tenu. Les articles en question se lisent comme suit:

22. (2) Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1), il est déclaré pour plus de certitude que la Division de première instance a compétence relativement à toute demande ou à tout litige de la nature de ceux qui sont ci-après mentionnés:

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

43. (2) 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.

<sup>6</sup> [1973] C.F. 1232.

<sup>7</sup> S.R.C. 1970, (2<sup>e</sup> supplément) c. 10, modifié par 1973-74, c. 17, art. 8, et 1974-75, c. 18.

My brother Collier dismissed the claim and held that personal liability of the vessel or the owner had not been proved. He stated that the *Federal Court Act* enabled a claimant to enforce his rights *in rem* but that was dependent on his establishing a liability on the owners, apart from statute. He said at page 1234:

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.

And then at pages 1236-7:

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) 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 disbursements was, to varying degrees, reviewed. It was held that the statutory provisions providing

Mon collègue, le juge Collier a rejeté la demande et jugé que la responsabilité personnelle du navire ou du propriétaire n'a pas été établie. Il a déclaré que la *Loi sur la Cour fédérale* 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. Il a déclaré à la page 1234:

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.

Et il a ajouté aux pages 1236-7:

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) 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 quant aux approvisionnements nécessaires et aux débours des capitaines. Il a été décidé

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.

I am deliberately quoting at some length the judgment of Collier J., because it provides a very useful overview of the modern jurisprudence on actions *in rem* and the liability of vessels and their owners for necessities.

Proceeding *in rem* is merely a useful machinery to protect a right *in personam*, there still must be a debtor personally liable. It has been held in *The "Heiwa Maru" v. Bird & Co.*<sup>8</sup> that there is a rebuttable presumption that necessities are presumed to have been provided on the credit of the ship:

It would seem therefore that though necessities 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 necessities looked for payment to the person at whose instance he furnished the supplies or advance monies, and not to the owner of the ship.

The evidence in the case at bar is to the effect that the supplier of services did not look to the owners (he did not know who they were), nor to the ship (the first request against the ship was made when she was arrested), but firstly to Mr. Moore of Amerind and then to Mr. Gough of Shipping Limited. Mr. Moore was the person at whose initial request the stevedoring services were rendered, and Mr. Gough the person whom Mr. Moore suggested the plaintiff should "go after" to get paid from freight collected.

<sup>8</sup> (1923) I.L.R. 1 Ran. 78 at page 100.

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 a 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.

Je cite à dessein de longs extraits de la décision du juge Collier, car elle offre une vue d'ensemble très utile de la jurisprudence contemporaine sur les actions *in rem* et sur la responsabilité des navires et de leurs propriétaires relativement aux approvisionnements nécessaires.

L'action *in rem* n'est qu'un mécanisme utile visant à protéger un droit *in personam*; il doit y avoir un débiteur dont la responsabilité personnelle est engagée. Il a été décidé dans l'arrêt *The "Heiwa Maru" c. Bird & Co.*<sup>8</sup> qu'il existe une présomption réfutable que les approvisionnements nécessaires ont été fournis au vu du crédit du navire:

[TRADUCTION] 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.

La preuve en l'espèce démontre que celui qui a fourni les services n'a pas cherché à se faire payer des propriétaires (dont il ignorait l'identité) ni du navire (la première réclamation contre le navire date de sa saisie), mais d'abord de Moore de l'Amerind et ensuite de Gough de la Shipping Limited. C'est à la demande de Moore que furent rendus les services d'aconage et ce dernier a conseillé à la demanderesse de «relancer» Gough pour se faire payer à même le fret perçu.

<sup>8</sup> (1923) I.L.R. 1 Ran. 78 à la page 100.

I must conclude therefore that the plaintiff has not established the liability of the owners and therefore cannot enforce his action *in rem*.

The action against the *Weser Isle* is dismissed with costs and I hereby order the bail bond (No. 3-3818) of the Fireman's Fund Insurance Company cancelled.

There remains plaintiff's claim against the *Gwendolen Isle* which was also arrested in the Port of Saint John, New Brunswick, on February 25, 1972 and served a statement of claim in this action. The exact claim made against the *Gwendolen Isle* in the second amended statement of claim is \$8,568.51. It is alleged in the affidavit to lead warrant that the vessel is of Liberian registry, being registered in the Port of Monrovia and is owned by Midsea Containership Inc.

The record shows that a motion for leave to intervene and file conditional appearance dated March 6, 1972 was filed. It alleges that the vessel was at all material times owned by Midsea Containership Inc., Hamilton, Bermuda ("Midsea").

Also of the same date a motion to release from arrest the M/V *Weser Isle* and M/V *Gwendolen Isle*, alleging that both vessels on or about August 20, 1971, were chartered by Midsea to Commonwealth Carriers Limited for a period of one year on the terms and conditions of a time charter and that Midsea never entered into nor authorized any contract with the plaintiff.

Dated March 9, 1972, there appears on record a notice of motion to call witnesses re the above two motions in the arrest of both vessels. On that same date, an order was made allowing Midsea Containership Inc. to participate in the proceedings as owner of the M/V *Gwendolen Isle* as well as charterers of the M/V *Weser Isle*. The motion to release from arrest the two vessels was dismissed as premature.

Unlike the owners of the *Weser Isle*, the owners of the *Gwendolen Isle*, for reasons better known to

Je dois donc conclure que la demanderesse n'a pas établi la responsabilité des propriétaires et que, par conséquent, son action *in rem* ne peut être accueillie.

<sup>a</sup> L'action contre le *Weser Isle* est rejetée avec dépens et j'ordonne l'annulation du cautionnement (n° 3-3818) de la Fireman's Fund Insurance Company.

<sup>b</sup> Il reste la demande présentée par la demanderesse contre le *Gwendolen Isle*, qui a aussi été saisi au port de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), le 25 février 1972, et à qui on a signifié la déclaration en l'espèce. Le montant exact de la réclamation contre le *Gwendolen Isle*, figurant dans la seconde déclaration modifiée est de \$8,568.51. Dans l'affidavit portant demande de mandat, on allègue que le navire a été immatriculé au port de Monrovia, au Libéria, et qu'il appartient à la Midsea Containership Inc.

<sup>c</sup> Le dossier fait foi du dépôt d'une requête portant la date du 6 mars 1972 et visant à autoriser une intervention et à déposer une comparution conditionnelle. Il est allégué dans la requête que durant toute la période en question, le navire appartenait à la Midsea Containership Inc., de Hamilton, Bermudes («Midsea»).

<sup>d</sup> Figure aussi au dossier une requête portant la même date et visant à la mainlevée de saisie du N/M *Weser Isle* et du N/M *Gwendolen Isle*; il y est allégué que le 20 août 1971, ou vers cette date, la Commonwealth Carriers Limited a affrété ces deux navires de la Midsea pour une période d'une année, selon les modalités prévues à une charte-partie, et que la Midsea n'a jamais conclu ni autorisé aucun contrat avec la demanderesse.

<sup>e</sup> Figure également au dossier un avis de requête portant la date du 9 mars 1972 et visant à assigner des témoins au sujet des deux requêtes susmentionnées relativement à la saisie de deux navires. Le même jour, une ordonnance a été rendue autorisant la Midsea Containership Inc. à prendre part au procès à titre de propriétaire du N/M *Gwendolen Isle* et d'affrèteur du N/M *Weser Isle*. La requête visant à la mainlevée de saisie a été rejetée au motif qu'elle était prématurée.

<sup>f</sup> Contrairement aux propriétaires du *Weser Isle*, ceux du *Gwendolen Isle*, pour des raisons qui leur

themselves, have not filed a defence and have taken no other step to defend themselves.

There appears on the record, an order granting leave to the firm of solicitors representing the defendants Midsea Containership Inc. and the vessel *Gwendolen Isle* to cease representing them; also a renewed joint application for time and place for trial signed by solicitors for the plaintiff, the defendant *Weser Isle* and the defendants Shipping Limited and Lillis Marine Agencies; the application is not signed by any solicitor for the *Gwendolen Isle*. The order setting dates for the trial was also forwarded to the above three solicitors, but not to the *Gwendolen Isle*.

Under the circumstances, the *Gwendolen Isle* and her owner cannot be bound by any order which I would make against them so I am not making any.

Action against Lillis Marine Agencies Limited and Shipping Limited and the *Weser Isle* is dismissed with costs.

sont propres, n'ont pas déposé de défense et n'ont pris aucune autre mesure en vue de se défendre.

Figurent en outre au dossier une ordonnance autorisant les avocats qui représentaient la Midsea Containership Inc. et le navire *Gwendolen Isle* à se retirer de l'affaire, et une demande commune renouvelée de fixation des temps et lieu de l'audience souscrite par les avocats de la demanderesse, du défendeur *Weser Isle* et des défenderesses Shipping Limited et Lillis Marine Agencies; la demande ne porte la signature d'aucun avocat représentant le *Gwendolen Isle*. Copie de l'ordonnance fixant les dates de l'audience a été envoyée aux trois avocats susmentionnés, mais copie n'a pas été envoyée au *Gwendolen Isle*.

Dans les circonstances, je m'abstiens de rendre une ordonnance contre le *Gwendolen Isle* et son propriétaire, puisqu'elle ne pourrait les lier.

L'action contre Lillis Marine Agencies Limited, la Shipping Limited et le *Weser Isle* est rejetée avec dépens.