

Manchester Liners Limited and John Scott Watson, Master, on his own behalf and on behalf of the officers and crew of SS Manchester Exporter (Plaintiffs)

v.

MV Scotia Trader ex Irving Hemlock (Defendants)

Trial Division, Walsh J.—Halifax, April 21, 22; Ottawa, June 7, 1971.

Shipping—Salvage—Parties—Ship aiding distressed vessel on request—Contract for towage made while salvaging vessel standing by—Contract terminated—Claim for salvage by ship, master, officers and crew—Whether master can sue on behalf of crew without naming them—Crew's right to separate award from shipowner.

On February 4, 1969, the *M*, in answer to a general distress call, went to the aid of the *H* whose engine had broken down off the Nova Scotia coast in heavy seas. The *M* arrived at 1705 hours and at the *H*'s request stood by while repairs were attempted, without success. While standing by, the *M*'s master informed the *H*'s agents in Halifax by radio that he would take the *H* in tow on terms of Lloyd's Open Form of salvage agreement. The *M*'s agents in Halifax meanwhile contracted with the *H*'s agents for the *M* to tow the *H* to Halifax, or until discharged, at \$400 an hour commencing at 2100 hours, and advised the *M*'s master accordingly. The *M* then made several attempts to put a line aboard the *H* by firing rockets and floating a line, but without success, and eventually the *H*'s master obtained the services of another ship and advised the *M* that she was no longer needed. The *M* resumed her voyage to Halifax and later billed the *H* \$5,205 for the *M*'s services calculated at \$400 an hour, which sum was paid. The *M*'s owners and her master, suing on behalf of himself and the officers and crew of the *M*, brought action against the *H*, alleging a breach of the towage contract by the employment of another ship and claimed salvage remuneration for each of them.

Held: (1) The master was entitled to bring the action on behalf of the officers and crew without naming them individually. [Admiralty Rules 28(2), 30, referred to.]

(2) The contract for the *M*'s services at \$400 an hour replaced any claim to salvage which the *M*'s owners might otherwise have had. There was on the evidence no breach of that contract.

Manchester Liners Limited et John Scott Watson, capitaine, en son nom propre et au nom des officiers et de l'équipage du SS «Manchester Exporter» (Demandeurs)

c.

Le NM «Scotia Trader», anciennement «Irving Hemlock» (Défendeurs)

Division de première instance, le juge Walsh—Halifax, les 21 et 22 avril; Ottawa, le 7 juin 1971.

Navigation—Sauvetage—Parties—Navire portant secours à un bâtiment en détresse sur sa demande—Contrat de remorquage conclu pendant que le bâtiment sauveteur se trouvait sur les lieux—Rupture du contrat—Demandes de rémunération de sauvetage par le navire, le capitaine, les officiers de bord et l'équipage—Le capitaine peut-il poursuivre au nom de l'équipage sans en désigner les membres?—Droit de l'équipage à un dédommagement distinct de celui qui est alloué au propriétaire du navire.

Le 4 février 1969, le *M*, en réponse à un appel général de détresse, s'est porté au secours du *H* dont le moteur était tombé en panne par grosse mer au large de la côte de la Nouvelle-Écosse. Le *M* est arrivé sur les lieux à 17h5 et il est resté le long du bord du *H*, à la demande de celui-ci, pendant que l'on tentait sans succès d'effectuer les réparations. Pendant qu'il était sur les lieux, le capitaine du *M* a informé par radio les représentants du *H* à Halifax qu'il allait prendre celui-ci en remorque en se conformant au contrat-type de sauvetage du Lloyd. Les représentants du *M* à Halifax ont par ailleurs passé avec les représentants du *H* un contrat aux termes duquel le *M* devait remorquer le *H* jusqu'à Halifax ou jusqu'au déchargement de ce dernier, moyennant \$400 de l'heure à compter de 21h; ils en ont avisé le capitaine du *M*. Le *M* a tenté sans succès, à plusieurs reprises, de passer un câble à bord du *H* en lançant celui-ci à l'aide d'un lance-fusée et d'un porte-amarre flottant; par la suite, le capitaine du *H* a réussi à obtenir les services d'un autre navire et a informé le *M* qu'il n'avait plus besoin de lui. Le *M* a repris sa traversée à destination d'Halifax et a envoyé plus tard au *H*, qui la lui a réglée, une facture de \$5,205 pour l'assistance qu'il lui avait apportée, calculée à raison de \$400 de l'heure. Les propriétaires et le capitaine du *M*, ce dernier agissant tant en son nom personnel qu'au nom des officiers et de l'équipage du *M*, ont intenté une action contre le *H* en alléguant une violation du contrat de remorquage du fait que celui-ci avait fait appel à un autre navire et ont demandé pour chacun d'entre eux une rémunération de sauvetage.

Arrêt: (1) Le capitaine était fondé à tenter l'action au nom des officiers et de l'équipage sans désigner individuellement chacun d'entre eux. [Renvoi aux règles de l'Amirauté 28(2) et 30.]

(2) Le contrat convenu moyennant une rémunération horaire de \$400 pour les services rendus par le *M* couvrait toutes les demandes que les propriétaires de ce navire auraient autrement pu présenter pour ce sauvetage. La preuve n'a démontré aucune violation de ce contrat.

(3) The master, officers and crew of the *M* were entitled to a salvage award of \$250 against the *H* for the salvage services rendered by them for the 4 hours during which the *M* stood by before the contract for towage became operative. Salvage commences from the moment a vessel stands by.

ACTION.

D. McInnes, Q.C., and J. Gerald for plaintiffs.

D. Kerr, Q.C., and D. Oliver for defendants.

WALSH J.—Plaintiffs in these proceedings claim remuneration for salvage services rendered to the *MV Scotia Trader* under her former name of *Irving Hemlock*, under which name I will hereafter refer to her, her cargo and freight on or about the 4th and 5th days of February 1969 in the vicinity of Beaver Island off the east coast of Nova Scotia. The *Manchester Exporter* is a steel single screw steam turbine vessel of 5,499 gross tons, being over 444 feet in length and carrying a crew of 41 hands all told at the material time, the ship being valued at £200,000 and the cargo, inclusive of freight, at £700,000. The *Irving Hemlock* is a steel single screw motor tanker of 599 gross tons being approximately 171 feet in length and at the material time carried a crew of 9 hands all told, the value of the ship being given as not in excess of \$100,000 and freight at risk amounting to \$500 a day. She was carrying no cargo and proceeding in ballast at the time of getting into difficulty. According to the statement of claim, on February 4, 1969 the *Manchester Exporter* was proceeding from Manchester to Halifax laden with a part cargo of general merchandise when at 1623 hours local time, while approaching the coast of Nova Scotia, she intercepted an urgency signal broadcast by Halifax Marine Radio requesting all ships in the vicinity of six miles south of Beaver Island to proceed and render all possible assistance to the distressed vessel *Irving Hemlock* in danger of going ashore. She was then in a position twelve miles south of Beaver Island and proceeded to the location indicated, reporting that she was so doing, and subsequently making direct radio contact with the *Irving Hemlock* which asked her to stand by while her engineers attempted to repair her engines.

(3) Le capitaine, les officiers et l'équipage du *M* étaient fondés à recevoir du *H* une indemnité de sauvetage de \$250 pour les services qu'ils lui avaient rendus à cette fin pendant les quatre heures durant lesquelles le *M* était resté sur les lieux avant que le contrat de remorquage ne prenne effet. Le sauvetage débute au moment où un vaisseau arrive sur les lieux.

ACTION.

D. McInnes, c.r. et J. Gerald pour les demandeurs.

D. Kerr, c.r. et D. Oliver pour les défendeurs.

LE JUGE WALSH—Dans cette action, les demandeurs réclament la rémunération des services de sauvetage rendus au navire à moteur *Scotia Trader*, sous son ancien nom d'*Irving Hemlock* (c'est le nom que j'emploierai pour le nommer dans ces motifs), à sa cargaison et à son fret, les 4 et 5 février 1969 ou vers ces dates, dans les parages de l'île Beaver, au large de la côte est de la Nouvelle-Écosse. Le *Manchester Exporter* est un navire en acier de 5,499 tonnes, propulsé par une turbine à vapeur à une seule hélice, d'une longueur supérieure à 444 pieds et transportant un équipage de 41 hommes au total à l'époque pertinente; le navire était estimé à £200,000 et la cargaison, fret compris, à £700,000. L'*Irving Hemlock* est un bateau-citerne en acier, de 599 tonnes, propulsé par un moteur à une seule hélice, d'une longueur de 171 pieds environ; à l'époque pertinente, il transportait un équipage de 9 hommes en tout. L'évaluation que l'on a donnée de ce bateau ne dépassait pas \$100,000 et les pertes de gains touchant au fret s'élevaient à \$500 par jour. Il ne transportait pas de cargaison et il naviguait sur lest au moment où il s'est trouvé en difficulté. Le 4 février 1969, selon la déclaration, le *Manchester Exporter* allait de Manchester à Halifax avec une cargaison partielle de marchandises diverses lorsqu'à 16h23, heure locale, alors qu'il approchait de la côte de la Nouvelle-Écosse, il a capté un signal radio d'urgence émis par la station côtière d'Halifax, demandant à tous les navires qui se trouvaient aux environs de six milles au sud de l'île Beaver, de se diriger vers le navire en détresse, l'*Irving Hemlock*, qui risquait de s'échouer et de lui prêter assistance dans toute la mesure du possible. Il était alors à 12 milles au sud de l'île Beaver et il s'est dirigé vers l'endroit indiqué,

When the *Irving Hemlock* was sighted she was drifting to the eastward with the wind on her starboard beam as she was pointing south and rolling heavily and shipping water over her decks. The weather was overcast with rain showers or snow flurries and the wind was west south west force 8, being gale force, with a heavy sea and swell.

After the *Manchester Exporter* stood by, the *Irving Hemlock* transmitted a wireless signal to cancel the urgency signal and in due course the master of the *Manchester Exporter* received a call on the radio telephone from a representative of the Atlantic Towing Company of Saint John, New Brunswick, requesting him to agree to a towage contract, to which he replied that if he were to take the *Irving Hemlock* in tow it would have to be on the terms of Lloyd's Open Form of salvage agreement in accordance with his owners' instructions. He referred the Atlantic Towing Company to the Furness Withy & Co. Ltd. of Halifax, the agents for the owners in Canada, and subsequently, at 2130 hours he received a radio telephone call from Furness Withy & Co. Ltd. to the effect that they had made an agreement with the Atlantic Towing Company whereby he was to attempt to tow the *Irving Hemlock* to the approaches to Halifax at an agreed rate of remuneration per hour. On receipt of this message he had his crew prepared to take the *Irving Hemlock* in tow which involved unrolling 120 fathoms in length of 5 inch insurance wire (this is the circumference, the diameter being about one and one-half inches) from the reel on which it was stowed aft and flaking it along the deck ready to be paid out over the stern as part of the towage connection, with the wire secured to four sets of bits on the port side aft of his vessel. He also had two new polypropylene mooring ropes flaked out along the deck with one end connected to the free end of the insurance wire and the other end connected to messenger lines to be passed to the *Irving Hemlock*. These preparations required the officers and deckhands to work on deck in difficult conditions of cold and wet with

signalant sa manœuvre et se mettant ensuite en contact direct par radio avec l'*Irving Hemlock* qui lui a demandé de se tenir sur les lieux pendant que ses mécaniciens essayaient de réparer les machines. Lorsqu'il a été aperçu, l'*Irving Hemlock* dérivait vers l'est par vent de travers sur tribord, du fait qu'il était orienté vers le sud, roulant fortement et embarquant de l'eau par dessus les ponts. Le temps était assombri par des averses de pluie ou des rafales de neige et le vent soufflait ouest sud-ouest force 8, soit un vent de début de tempête avec une mer forte et de la houle.

Après que le *Manchester Exporter* se fut mis à sa disposition, l'*Irving Hemlock* a transmis un message radio pour annuler l'appel d'urgence et, le moment venu, le capitaine du *Manchester Exporter* a reçu un appel par radiotéléphone d'un représentant de l'Atlantic Towing Company de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) lui demandant d'accepter un contrat de remorquage; il a répondu que s'il devait remorquer l'*Irving Hemlock*, ce devrait être aux conditions du contrat-type de sauvetage du Lloyd, conformément aux instructions de ses propriétaires. Il a adressé l'Atlantic Towing Company à la Furness Withy & Co. Ltd. d'Halifax, représentant des propriétaires au Canada, puis, à 21h30, il a reçu un appel par radiotéléphone de la Furness Withy & Co. Ltd., lui indiquant qu'elle avait conclu un accord avec l'Atlantic Towing Company, aux termes duquel il devait essayer de remorquer l'*Irving Hemlock* jusqu'aux abords d'Halifax, moyennant une rémunération horaire convenue. Dès réception de ce message, il a pris des dispositions pour que son équipage prenne l'*Irving Hemlock* en remorque, ce qui impliquait que l'on déroule 120 brasses de câbles de sécurité de cinq pouces (il s'agit de la circonférence, le diamètre étant d'environ un pouce et demi) du touret sur lequel il était enroulé à l'arrière, et qu'on l'installe le long du pont, prêt à être filé sur l'arrière pour constituer un élément de la remorque, le câble étant assuré sur quatre jeux de bittes à l'arrière du bâtiment, sur bâbord. Il a également fait disposer sur le pont deux haussières neuves en polypropylène dont une extrémité était fixée à l'extrémité libre du câble de sécurité, et l'autre, à la ligne d'attrape qui devait être lancée à l'*Irving Hemlock*. Ces préparatifs ont obligé les officiers et l'équipage de pont à

the vessel pitching, rolling and shipping water from time to time, and occupied nearly four hours. Meanwhile, the *Irving Hemlock* had been asked to disconnect an anchor cable to be used for towing, but claimed to be unable to do this because her crew could not handle the heavy weight of the anchor under the existing conditions. The *Irving Hemlock* was also asked to have line throwing rockets ready for use but replied that she had no such rockets available.

The two red lights on the *Irving Hemlock* indicated that she was not under command and the *Manchester Exporter* manoeuvred to pass close under her stern from port to starboard before turning to head parallel to her on her starboard side at a distance of a little more than a ship's length, and fired the first of her line carrying rockets which the *Irving Hemlock* reported to her to have fallen short. She then circled around the bows of the *Irving Hemlock* and returned to port to proceed around her stern again and resume her former position and fired a second rocket from a distance of about 300 feet, which rocket the *Irving Hemlock* reported to have fallen ahead. She again repeated her former manoeuvre circling the disabled vessel and fired a third rocket which appeared to fall across the foredeck of the *Irving Hemlock* but according to the statement of claim no one appeared on deck or made any effort to attempt to secure the rocket line nor did they report where the line had fallen and after about four minutes it was assumed that it must have been carried away. Subsequently, a fourth and final rocket was fired which again appeared to fall short.

The master of the *Manchester Exporter* then advised the *Irving Hemlock* that an attempt would be made to float a line down to her and a heaving line was fastened to a lifebelt and when the *Manchester Exporter* had manoeuvred to windward of the *Irving Hemlock* the lifebelt was thrown overboard at a distance of about 200 feet and was illuminated by the ship's searchlights but the *Irving Hemlock* reported that they

travailler sur le pont dans des conditions difficiles de froid et d'humidité, tandis que le bâtiment tanguait, roulait et embarquait de l'eau de temps en temps; cela a pris près de quatre heures. Pendant ce temps, on avait demandé à l'*Irving Hemlock* de décrocher un câble de l'ancre afin de l'utiliser pour le remorquage, mais il a prétendu être dans l'impossibilité de le faire car son équipage ne pouvait pas, dans les conditions du moment, manier l'ancre fort lourde. On a également demandé à l'*Irving Hemlock* de préparer des fusées porte-amarre, mais il a répondu qu'il ne disposait pas de telles fusées.

Les deux feux rouges sur l'*Irving Hemlock* indiquaient qu'il n'était pas maître de sa manoeuvre et le *Manchester Exporter* a manoeuvré de façon à passer près de l'arrière de l'*Irving Hemlock*, de bâbord en tribord, avant de virer pour le longer parallèlement, sur tribord, à une distance légèrement supérieure à une longueur de navire et il a tiré la première de ses fusées porte-amarre qui, aux dires de l'*Irving Hemlock*, est tombée sans atteindre le navire. Il a alors décrit un cercle autour de l'avant de l'*Irving Hemlock*, et est revenu sur bâbord pour le contourner à nouveau par l'arrière et reprendre sa position précédente; il a tiré une deuxième fusée, d'une distance de 300 pieds environ, qui, aux dires de l'*Irving Hemlock* est tombée en avant du navire. Il a répété sa manoeuvre précédente, contournant le navire désemparé et a tiré une troisième fusée qui a semblé tomber en travers du pont avant de l'*Irving Hemlock* mais, selon la déclaration, personne n'est apparu sur le pont, n'a fait quelque effort pour tenter de fixer le filin ou n'a rapporté où était tombé le filin et, après quatre minutes environ, on a estimé qu'il devait avoir été emporté. Par la suite, une quatrième et dernière fusée a été tirée et elle semble encore être tombée sans atteindre le navire.

Le capitaine du *Manchester Exporter* a alors averti l'*Irving Hemlock* qu'il allait essayer de flotter un câble jusqu'à lui; on a attaché une ligne d'attrape à une ceinture de sauvetage et, après des manoeuvres du *Manchester Exporter* pour se placer au vent par rapport à l'*Irving Hemlock*, on a lancé la ceinture de sauvetage à la mer à une distance de 200 pieds environ, on l'a éclairée avec les projecteurs du navire, mais

could see nothing of the lifebelt so it was subsequently brought back on board and another lifebelt was fastened to the line with an empty 40 gallon drum attached to it. When the *Manchester Exporter* came abreast of the starboard side of the *Irving Hemlock* once again the lifebelt and drum were thrown overboard at a distance of about 100 feet and the *Manchester Exporter* then crossed ahead of the *Irving Hemlock* from starboard to port before manoeuvring to bring up in a position close to her port quarter with the consequence that the messenger line led around the stem of the *Irving Hemlock* and along her port and starboard sides but notwithstanding this the *Irving Hemlock* did not appear to make any attempt to get the line on board. It was about 0730 hours on February 5 before the end of the messenger line was finally brought back on board and at about 0810 hours the *Irving Hemlock* indicated that she no longer required the assistance of the *Manchester Exporter*.

The statement of claim further alleges that throughout this period she was rendering at request a salvage service on a stand-by basis followed by an attempt to take the *Irving Hemlock* in tow after having made all necessary preparations to do so and being willing and capable of towing her to Halifax given the necessary cooperation of those on board the *Irving Hemlock* which was not forthcoming and that these services extended from 1634 hours February 4 to 0810 hours February 5, 1969 and resulted in the *Manchester Exporter* arriving late at Halifax and losing a full day's cargo work. The master and crew were involved in a long and arduous period of continuous duty, responsibility and work with little respite in adverse weather conditions during which they displayed excellent qualities of seamanship, perseverance and judgment without regard to the risk to the ship and those on board as the vessel ran the risk of becoming disabled if the ropes were to part and foul her propeller, and there was further risk of collision in the course of the manoeuvres which she was required to carry out in close proximity to the *Irving Hemlock*. The indication at 0810 hours on February 5 that the services of the *Manchester Exporter* were no longer required resulted from the fact that the *Irving Hemlock* had made other

Irving Hemlock a fait savoir qu'il ne pouvait pas voir la ceinture de sauvetage, aussi a-t-elle été ramenée à bord et une autre ceinture a été attachée au câble avec un tonneau vide de 40 gallons. Lorsque le *Manchester Exporter* est arrivé par le travers de l'*Irving Hemlock* sur tribord, la ceinture de sauvetage et le tonneau ont été jetés une fois encore par dessus bord à une distance de 100 pieds environ, puis le *Manchester Exporter* a doublé l'*Irving Hemlock* de tribord en bâbord avant de manoeuvrer pour faire tête près de sa hanche bâbord; de cette façon, le filin porte-amarre passait autour de l'étrave de l'*Irving Hemlock* et le long de ses flancs bâbord et tribord, mais, malgré cela, l'*Irving Hemlock* ne semble pas avoir tenté de hisser le câble à son bord. Il était environ 7h30 dans la matinée du 5 février quand l'extrémité du filin porte-amarre a finalement été remontée à bord du *Manchester Exporter* et à 8h10 environ, l'*Irving Hemlock* lui a fait savoir qu'il n'avait plus besoin de son aide.

La déclaration fait valoir en outre que, pendant tout ce temps, le *Manchester Exporter* rendait sur demande des services de sauvetage en se tenant à la disposition de l'*Irving Hemlock* puis en tentant de le prendre en remorque après avoir pris toutes les dispositions nécessaires à cette fin, qu'il avait la volonté et la capacité de le remorquer jusqu'à Halifax, compte tenu de la coopération nécessaire de l'équipage de l'*Irving Hemlock*, qui ne s'est pas manifestée, et que ces services ont duré du 4 février à 16h34 au 5 février 1969 à 8h10, causant du retard au *Manchester Exporter* à son arrivée à Halifax et la perte d'une journée entière de travail de déchargement. Le capitaine et l'équipage sont restés à leur poste, avec fort peu de répit, dans des conditions atmosphériques défavorables, pendant une longue et difficile période de travail et de responsabilités au cours de laquelle ils ont fait preuve d'excellentes qualités de manœuvre, de persévérance et de jugement, sans tenir compte du danger couru par le navire et son équipage dans la mesure où le bâtiment risquait d'être avarié si les câbles venaient à se rompre et à se prendre dans l'hélice; il y avait en outre, un danger de collision pendant les manoeuvres que le *Manchester Exporter* devait effectuer à une très courte distance de l'*Irving Hemlock*. La raison de l'avis reçu par le *Manchester Exporter*

arrangements for a tow, which tow was subsequently carried out by the trawler *Scotia Point*, giving rise to a breach of the contract arranged for a tow by the *Manchester Exporter* as a result of which plaintiffs and each of them claim sums by way of salvage remuneration to be fixed by the Court after giving credit for the sum of \$5,205.95 received by the owners of the *Manchester Exporter* from the owners of the *Irving Hemlock* for standing by that vessel at the rate of \$400 per hour.

The defendants deny the allegations in the statement of claim but admit that on February 4, 1969, at about 1500 hours the *Irving Hemlock* sustained an engine breakdown at sea and sent a general distress call, and that thereafter a series of messages passed between her and the *Manchester Exporter* which vessel they requested to stand by while the *Irving Hemlock* engineers attempted to repair her engines. After discussing the question of a tow to Halifax by radio telephone, the *Manchester Exporter* instructed those on board the *Irving Hemlock* to communicate with her agents in Halifax, which advice the *Irving Hemlock* then passed to the Atlantic Towing Company Limited, her agents in Saint John, New Brunswick. As a result of negotiations between them and Furness Withy & Co. Ltd., the agents for the *Manchester Exporter*, the Atlantic Towing Company Limited, on behalf of defendants, sent a telegram to Furness Withy & Co. Ltd. at about 2200 hours reading as follows:

CONFIRMING CONVERSATION RE TOW OF IRVING HEMLOCK BY MANCHESTER EXPLORER (sic), AGREED RATE FOUR HUNDRED DOLLARS PER HOUR FROM 2100 HOURS TONIGHT UNTIL TOWED TO HALIFAX OR UNTIL DISCHARGED, SUCCESSFUL OR NOT, PLUS COST OF ROPE BREAKAGE PLUS COST BID TIME ONE UNLOADING GANG. MANCHESTER NOT RESPONSIBLE FOR CREW INJURY OR DAMAGE TO TOW

ATLANTIC TOWING LIMITED
GERALD B LAWSON

le 5 février à 8h10, lui indiquant que l'on n'avait plus besoin de ses services, réside dans le fait que l'*Irving Hemlock* avait conclu un autre accord de remorquage, qui a par la suite été exécuté par le chalutier *Scotia Point*, ce qui a entraîné une rupture du contrat de remorquage conclu par le *Manchester Exporter* et, pour cette raison, les demandeurs, à titre collectif et individuel, demandent qu'il leur soit accordé des sommes, sous la forme de rémunération de sauvetage, qu'il appartiendra à la Cour de fixer en tenant compte de la somme de \$5,205.95 versée par les propriétaires de l'*Irving Hemlock* à ceux du *Manchester Exporter* pour s'être tenus à la disposition du navire au tarif de \$400 l'heure.

Les défendeurs rejettent les prétentions de la déclaration, mais ils admettent que le 4 février 1969, vers 15h, l'*Irving Hemlock* a subi en mer une panne de moteur, qu'il a envoyé un appel général de détresse et qu'il a par la suite échangé une série de messages avec le *Manchester Exporter* à qui il a demandé de se tenir sur les lieux tandis que les mécaniciens de l'*Irving Hemlock* essayaient de réparer ses machines. Après avoir discuté par radiotéléphone d'un remorquage jusqu'à Halifax, le *Manchester Exporter* a demandé à l'équipage de l'*Irving Hemlock* de communiquer avec ses agents à Halifax, ce dont l'*Irving Hemlock* a alors avisé l'Atlantic Towing Company Limited, son représentant à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). A l'issue des négociations entre ces derniers et la Furness Withy & Co. Ltd., le représentant du *Manchester Exporter*, l'Atlantic Towing Company Limited a envoyé au nom des défendeurs, à la Furness Withy & Co. Ltd., vers 22h, un télégramme qui se lit comme suit:

[TRADUCTION] CONFIRMONS CONVERSATION AU SUJET REMORQUAGE IRVING HEMLOCK PAR MANCHESTER EXPLORER (sic), ACCEPTONS TARIF QUATRE CENT DOLLARS L'HEURE DE 21 HEURES CE SOIR À ARRIVÉE À HALIFAX OU REMERCIÉ, OPÉRATION RÉUSSIE OU NON, PLUS COÛT CÂBLES ROMPUS PLUS COÛT TEMPS SUPPLÉMENTAIRE ÉQUIPE DE DÉCHARGEMENT. MANCHESTER PAS RESPONSABLE ACCIDENT ÉQUIPAGE OU DOMMAGE DUS AU REMORQUAGE

ATLANTIC TOWING LIMITED
GERALD B LAWSON

Defendants plead that the master of the *Manchester Exporter* had represented to defendants that Furness Withy & Co. Ltd. were authorized to negotiate and complete the arrangements for payment to plaintiffs and that they relied on these representations so that plaintiffs are now estopped from denying that they were so authorized and that the terms negotiated were intended to cover the payment of remuneration payable to all those interested in the *Manchester Exporter* including the officers and crew members. Defendants further deny that at any time any line passed by the *Manchester Exporter* came within reach of those on board the *Irving Hemlock* stating that the members of her crew remained at their posts throughout the entire night and were ready and willing at all times to take a towline had the *Manchester Exporter* been able to get one aboard. While admitting that the weather conditions were bad and that due to her engine breakdown the *Irving Hemlock* was rolling and pitching heavily which added to the difficulties of those attempting to work on deck, the defence states that at no time was the vessel in any imminent danger of loss or damage. Early on February 5, when it became apparent that due to the large size and lack of manoeuvrability of the *Manchester Exporter* she would be unable to get close enough to pass the towline, Atlantic Towing Limited entered into negotiations with Superior Sea Products Limited of Yarmouth, Nova Scotia, for the services of MV *Scotia Point*, and it was agreed at about 0700 hours on February 5 that the *Scotia Point*, which was then close to the area, would proceed to the *Irving Hemlock* and take the latter in tow, the consideration being a lump sum payment of \$2,500 plus the cost of any rope damage to a maximum of \$375, the towage charges being stated to be conditional upon a successful tow to either Liscomb or Halifax. When, at 0810 hours on February 5 it had been confirmed that the *Scotia Point* was on her way, the master of the *Irving Hemlock* advised the master of the *Manchester Exporter* that the latter vessel's services were no longer required and she then proceeded on her voyage to Halifax and shortly thereafter the *Scotia Point* arrived, passed a towline and towed the disabled vessel to Liscomb where she arrived at 1720 hours the same day. The

Les défendeurs allèguent que le capitaine du *Manchester Exporter* leur avait affirmé que la Furness Withy & Co. Ltd. était compétente pour négocier et conclure l'accord sur la rémunération des demandeurs, qu'ils s'étaient fiés à cette affirmation et qu'ainsi les demandeurs auraient perdu leur droit de contester qu'elle était compétente et que les conditions arrêtées au cours de la négociation étaient censées couvrir la rémunération de tous les intéressés du *Manchester Exporter*, y compris les officiers et les membres de l'équipage. En outre, les défendeurs nient qu'aucun câble lancé par le *Manchester Exporter* soit à aucun moment passé à la portée de l'équipage de l'*Irving Hemlock* et déclarent que les membres dudit équipage sont restés à leur poste toute la nuit et qu'à tout moment ils étaient prêts à saisir une remorque et ils étaient disposés à le faire si le *Manchester Exporter* avait été en mesure d'en faire parvenir une à bord. Bien qu'ils admettent que les conditions atmosphériques étaient mauvaises et qu'en raison de sa panne de moteur l'*Irving Hemlock* roulait et tanguait fortement, ce qui augmentait les difficultés de ceux qui essayaient de travailler sur le pont, la défense prétend qu'à aucun moment le navire ne s'est trouvé en danger imminent de perte ou d'avarie. Tôt dans la matinée du 5 février, lorsqu'il est devenu évident qu'en raison de la taille et du manque de maniabilité du *Manchester Exporter*, il ne serait pas en mesure de s'approcher suffisamment pour envoyer la remorque, l'Atlantic Towing Limited est entrée en pourparlers avec la Superior Sea Products Limited de Yarmouth (Nouvelle-Écosse) pour recourir aux services du navire à moteur *Scotia Point* et il a été convenu le 5 février vers 7h que le *Scotia Point* qui se trouvait alors dans les parages ferait route vers l'*Irving Hemlock* et le prendrait en remorque pour un prix forfaitaire de \$2,500 plus éventuellement le coût des amarres rompues jusqu'à concurrence de \$375, le paiement du prix étant subordonné à la réussite du remorquage jusqu'à Liscomb ou Halifax. Lorsque le 5 février à 8h10, il a reçu confirmation que le *Scotia Point* était en route, le capitaine de l'*Irving Hemlock* a averti celui du *Manchester Exporter* qu'il n'avait plus besoin de ses services et ce dernier a poursuivi sa route vers Halifax; peu après le *Scotia Point* est arrivé, il a passé une remorque

defence further alleges that Furness Withy & Co. Ltd. on behalf of plaintiffs sent an invoice to Atlantic Towing Limited as agents for the *Irving Hemlock* in the amount of \$5,205.95 which was paid as settlement in full for the services of plaintiffs, this including the stand-by time of the *Manchester Exporter* at the agreed rate of \$400 per hour, stevedores' charges attributable to the delay in the arrival of the *Manchester Exporter* at Halifax, and all cartridges, lines, etc. used during the attempt to take the *Irving Hemlock* in tow, and that any work done or services performed by the *Manchester Exporter* or her owners, or officers and crew, or the plaintiffs have been paid for in full pursuant to the terms of the aforesaid contract and on the basis of the said invoice. The defence alleges further that with respect to the alleged claim for salvage, the efforts of the *Manchester Exporter* and those on board her, while rendered promptly and willingly, failed to contribute anything to the safety of the *Irving Hemlock* or to any successful salvage efforts.

In answer to this, plaintiffs say that no agreement of any description was or could be made binding on the members of the crew of the *Manchester Exporter* pursuant to the provisions of section 201(1) of the *Canada Shipping Act* R.S.C. 1952, c. 29, or at all. They further deny that the weather was not extreme or that the *Irving Hemlock* was not in any imminent danger of loss or damage.

Before proceeding to deal with the action on the merits, a question of procedure should be disposed of. In paragraph 5 of their notice to admit facts, plaintiffs had required defendants to admit:

5. That John Scott Watson, Master of the SS *Manchester Exporter* on Voyage No. 23, is duly and properly authorized by each and every member of the Crew of the said vessel on the said voyage to bring this action on their behalf, and each such member of the crew consents to the commencement and prosecution of this action.

au navire désemparé et l'a remorqué jusqu'à Liscomb où il est arrivé à 17h20 le même jour. La défense prétend en outre que la Furness Withy & Co. Ltd. a, au nom des demandeurs, envoyé à l'Atlantic Towing Limited, représentant de l'*Irving Hemlock*, une facture d'un montant de \$5,205.95 qui a été payée pour solde de tout compte afférent aux services rendus par les demandeurs, ce qui englobe le temps passé par le *Manchester Exporter* à se tenir à la disposition de l'*Irving Hemlock* au tarif convenu de \$400 l'heure, les frais de déchargement imputables au retard du *Manchester Exporter* à Halifax et toutes les cartouches, les câbles etc . . . utilisés au cours de la tentative de remorquage de l'*Irving Hemlock*; elle prétend encore que tous les travaux effectués ou tous les services rendus par le *Manchester Exporter* ou ses propriétaires, ou ses officiers et son équipage, ou les demandeurs, ont été entièrement payés conformément aux conditions arrêtées dans le contrat précité et sur la base de ladite facture. La défense prétend en outre que pour ce qui est de la demande d'indemnité de sauvetage, les efforts du *Manchester Exporter* et de son équipage, bien que déployés avec diligence et bonne volonté, n'ont nullement contribué ni à la sécurité de l'*Irving Hemlock* ni à quelque action de sauvetage couronnée de succès.

En réponse, les demandeurs déclarent qu'aucun contrat d'aucune sorte liant les membres de l'équipage du *Manchester Exporter* n'avait été conclu ou ne pouvait l'avoir été en vertu des dispositions de l'art. 201(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* S.R.C. 1952, c. 29, ou de quelque autre manière. Ils contestent en outre l'affirmation que les conditions atmosphériques n'étaient pas critiques ou que l'*Irving Hemlock* n'était pas en danger imminent de perte ou d'avarie.

Avant de continuer à traiter du fond de l'affaire, il convient de statuer sur un point de procédure. Au par. 5 de leur avis pour admission de faits, les demandeurs ont demandé aux défendeurs d'admettre:

[TRADUCTION] 5. Que John Scott Watson, capitaine du SS *Manchester Exporter* au cours du voyage n° 23, est dûment et régulièrement habilité par tous les membres de l'équipage dudit navire au cours dudit voyage, et chacun d'eux, à intenter la présente action en leur nom, et chacun

In its answer, defendants refused to make this admission and, in fact, sought leave of the Court, pursuant to Rule 68, to produce a rejoinder to the reply to the defence in which it states, *inter alia*, that:

... the officers and crew of the *Manchester Exporter*, aside from the Plaintiff John Scott Watson, are not parties to this action.

As a result of this, plaintiffs' attorney gave notice of motion, presented at the commencement of the trial, asking the Court for an order that the names of the officers and crew of the *Manchester Exporter* be dispensed with and not joined as named plaintiffs in the proceedings and that the action proceed in its present form and style. During the argument on this motion, plaintiffs' counsel contended that he was prepared to amend the proceedings so as to include the names of the other officers and members of the crew as co-plaintiffs and that, in fact, he had authorization in writing from all but four of them to do so, and defendants' counsel for his part indicated that unless they were so named his client would suffer prejudice in that in the event of the dismissal of the proceedings with costs, the collection of same might present some difficulty if only the master were named as acting on his own behalf and on behalf of the officers and crew without naming them individually. While I decided to grant permission to defendants' counsel pursuant to Rule 68 to file the rejoinder to the answer to the defence, since, in addition to the allegations respecting the non-joinder as parties to the action of the other officers and crew, it contained other relevant, necessary allegations including a denial that s.201(1) of the *Canada Shipping Act*, which was first referred to in the reply to the defence, is applicable in the present case, I do not believe that it is at all desirable that in actions of this sort every officer and member of the crew should be named individually rather than allowing the master to sue on his own behalf and on behalf of the officers and crew generally unless the law so requires, as this would appear to be an unnecessarily cumbersome procedure and could, in some instances, cause undue delay and complications.

desdits membres de l'équipage consent à l'introduction et au jugement de cette action.

Dans leur réponse, les défendeurs ont refusé cette admission et, en fait, cherchent à obtenir de la Cour, en vertu de la Règle 68, l'autorisation de produire une réplique à la réponse adressée à la défense pour déclarer, entre autres, que:

[TRADUCTION] ... les officiers et l'équipage du *Manchester Exporter* ne sont pas, en plus du demandeur John Scott Watson, parties à cette action.

En conséquence, le procureur des demandeurs a présenté à l'ouverture du procès un avis de motion priant la Cour d'ordonner que les noms des officiers et de l'équipage du *Manchester Exporter* soient supprimés, qu'ils ne figurent pas à l'instance en qualité de demandeurs désignés et que l'action se poursuive sous la forme et l'intitulé actuel. Au cours du débat suscité par cette requête, l'avocat des demandeurs a soutenu qu'il était prêt à modifier les actes de procédure afin d'y faire figurer les noms des autres officiers et des membres de l'équipage en qualité de co-demandeurs et que, de fait, tous à l'exception de quatre d'entre eux l'avaient autorisé par écrit à le faire; l'avocat des défendeurs a pour sa part déclaré que s'ils n'étaient pas ainsi désignés, son client pourrait subir un préjudice dans la mesure où, s'il advenait que l'action soit rejetée avec dépens, le recouvrement de ces dépens pourrait présenter certaines difficultés si seul le capitaine était désigné et censé agir en son nom propre et au nom des officiers et de l'équipage sans que ces derniers ne soient désignés individuellement. Bien que j'aie décidé d'accorder à l'avocat des défendeurs, en vertu de la Règle 68, l'autorisation de produire la réplique à la réponse adressée à la défense, puisqu'en plus des arguments concernant le refus de joindre, en qualité de parties à l'action, les autres officiers et l'équipage, elle comportait deux ou trois prétentions pertinentes et utiles, y compris le rejet de l'affirmation selon laquelle l'art. 201(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* invoquée à l'origine dans la réponse à la défense, est applicable dans la présente affaire, je ne pense pas qu'il soit absolument souhaitable, dans ce type d'actions, de désigner individuellement tous les officiers et les membres de l'équipage plutôt que d'autoriser le capitaine à ester en justice en son nom propre et au nom des officiers et de l'équi-

In dealing with this question, Mayers: Admiralty Law and Practice in Canada, has this to say at page 215 in reference to the old practice of the High Court of Admiralty in England:

By that practice any number of parties might join as plaintiffs in an action, provided they had a common interest in the litigation, and it was sufficient to describe them as the owners of a ship or cargo or as the crew of a ship.

He quotes the case of *The Maréchal Suchet* [1896] P. 233 at page 236 as follows:

There is no doubt that the practice of this Court has been that all the persons interested in a salvage service might be joined together in one suit for the purpose of obtaining the reward for those services . . . The practice is based on convenience.

In the *Tower Bridge* case [1936] P. 30 at page 39 the award for salvage is broken down by the Court into amounts for the owners, for the master, and for the officers and crew, who do not seem to have been individually named, according to their ratings. The same practice seems to have been followed in the United States in an action in the United States District Court for the Southern District of New York entitled *Sobonis v. The National Defender* [1970] 1 Lloyd's Rep. 40 which concluded at page 48:

A list of the names and addresses of the crew members of the *Mesologi* in June 1963, shall be filed with the decree.

Kennedy, Civil Salvage, 4th ed., has this to say at page 236:

As to the officers and seamen, the apportionment usually takes the form of a lump sum to be shared by them according to their rating.

Rule 29(2) of our Admiralty Rules states:

29. (2) Where the plaintiff in any action claims any relief to which any other person is entitled jointly with him, all persons so entitled must, subject to the provisions of any Act and unless the Court gives leave to the contrary, be parties to the action . . .

Rule 30A(1) reads as follows:

page dans son ensemble, à moins que la loi ne l'exige, puisque cette procédure paraîtrait inutilement lourde et pourrait, dans certains cas, entraîner des complications et des retards déraisonnables.

Traitant de cette question, Mayers remarquait à la page 215 de Admiralty Law and Practice in Canada, au sujet de l'ancienne pratique de la Haute Cour d'Amirauté d'Angleterre:

[TRADUCTION] Du fait de cette pratique, un nombre quelconque de parties pouvaient se joindre en qualité de demandeurs à une action, sous réserve qu'elles aient un intérêt commun dans le litige et il suffisait de les définir comme les propriétaires d'un navire ou d'une cargaison, ou comme l'équipage d'un navire.

Il cite l'arrêt le *Maréchal Suchet* [1896] P. 233, à la page 236:

[TRADUCTION] Il ne fait aucun doute que suivant la pratique de cette Cour toutes les personnes concernées par un service de sauvetage pouvaient être jointes à la même action afin d'obtenir la rémunération de ces services, . . . L'aspect pratique de cette procédure la justifie.

Dans l'arrêt *Tower Bridge*, [1936] P. 30, à la page 39, la Cour répartit la prime de sauvetage entre les propriétaires, le capitaine, et les officiers et les membres de l'équipage, qui ne semblent pas avoir été désignés individuellement suivant leur grade. Il semble que l'on ait suivi la même pratique aux États-Unis dans une action intitulée *Sobonis c. le National Defender* [1970] 1 Lloyd's Rep. 40 portée devant la Cour de district des États-Unis du district sud de New York, qui concluait à la page 48:

[TRADUCTION] Il convient de produire avec le jugement une liste des noms et des adresses des membres de l'équipage du *Mesologi* en juin 1963.

M. Kennedy écrit à la page 236 de la 4^e édition de Civil Salvage:

[TRADUCTION] Quant aux officiers et marins, la répartition prend généralement la forme d'une somme forfaitaire qu'ils doivent se partager en fonction de leurs grades.

La règle 29(2) de nos Admiralty Rules dispose:

[TRADUCTION] 29. (2) Lorsque dans une action le demandeur réclame une réparation à laquelle une autre personne a un droit concurrent au sien, toutes les personnes investies de ce droit doivent, sous réserve de toute disposition législative et sauf autorisation contraire de la Cour, être parties à l'action . . .

La règle 30A(1) dispose:

30A. (1) No cause or matter shall be defeated by reason of the misjoinder or non-joinder of any party; and the Court may in any cause or matter determine the issues or questions in dispute so far as they affect the rights and interests of the persons who are parties to the cause or matter.

Subsection (2) permits the Court in such terms as it thinks just to order any person who ought to have been joined as a party or whose presence before the Court is necessary to ensure that all matters in dispute in the cause or matter may be effectively and completely determined and adjudicated upon to be added as a party, but provides that no person shall be added as a plaintiff without his consent in writing or in such other manner as may be authorized. I do not consider that the presence of the other officers or seamen before the Court is necessary in order to adjudicate upon the matter so it is not necessary to apply this section, and while it might perhaps be argued that Rule 29(2) implies that they should be joined individually as parties to the action, it contains the proviso "unless the Court gives leave to the contrary".

In line with the foregoing I believe that it is proper that only one action should be brought on behalf of the master, officers and crew and that the officers and crew need not be named individually, so that the action can be brought on their behalf by the master as has been done in the present case and the amount awarded, if any, be divided subsequently following judgment rendered. See *The Spree*, [1893] P. 147. Having found, as I do, that the form and style in which the plaintiffs have been designated in the proceedings is in order, there is no need for any amendment by plaintiffs to add the names of the officers and crew as co-plaintiffs, and with respect to the motion for an order that the names of the officers and crew of the *SS Manchester Exporter* be dispensed with and not joined as named plaintiffs in the proceedings and that the action proceed in its present form and style, while there appears to be some doubt as to the necessity of this motion, plaintiffs' counsel may have had in mind the provisions of Rule 29(2) in making same and I am therefore prepared to grant the order prayed for.

30A. (1) Aucune cause ou affaire ne doit être rejetée en raison de la jonction injustifiée ou de l'absence de jonction d'une partie et la Cour peut, dans toute cause ou affaire, juger des points ou questions en litige, dans la mesure où ils affectent les droits et intérêts des personnes parties à la cause ou à l'affaire.

Le paragraphe (2) autorise la Cour, selon les modalités qu'elle estime justes, à ordonner à toute personne qui aurait dû être jointe comme partie ou dont la présence devant la Cour est nécessaire pour garantir que tous les points débattus dans la cause ou l'affaire peuvent être réellement et complètement tranchés et jugés, de se joindre en qualité de partie, mais il précise qu'aucune personne ne peut être jointe en qualité de demandeur sans son consentement donné par écrit ou d'une autre manière selon l'autorisation accordée. Il ne me semble pas que la présence des autres officiers ou marins devant la Cour soit nécessaire pour juger l'affaire, aussi n'est-il pas utile d'appliquer cet article et, bien que l'on puisse peut-être alléguer qu'il ressort de la Règle 29(2) qu'ils devraient être joints individuellement en qualité de parties à l'action, elle comporte la condition «sauf autorisation contraire de la Cour».

En fonction de ce qui précède, je pense qu'il est justifié qu'une seule action soit intentée au nom du capitaine, des officiers et de l'équipage et qu'il n'est pas nécessaire que les officiers et les membres de l'équipage soient désignés individuellement, ainsi l'action peut être intentée en leur nom par le capitaine comme on l'a fait dans la présente affaire et la somme accordée, le cas échéant, pourra en conséquence être divisée après le prononcé du jugement. Voir *The Spree*, [1893] P. 147. Ayant conclu, comme je l'ai fait, que la façon dont les demandeurs ont été désignés dans les actes de procédure est régulière, il n'est pas nécessaire aux demandeurs de procéder à des modifications dans le but d'ajouter les noms des officiers et de l'équipage en qualité de co-demandeurs et, pour ce qui est de la requête visant à obtenir une ordonnance dispensant de l'inscription et de leur jonction en qualité de demandeurs désignés dans la procédure les noms des officiers et de l'équipage du *Manchester Exporter*, et autorisant la poursuite de l'action dans sa forme et sous son intitulé actuels, bien que la nécessité de cette requête semble quelque peu douteuse, l'avocat des demandeurs peut avoir eu dans l'idée, en la présentant, la

[The learned judge reviewed the evidence and then continued:]

I do not find on the basis of the evidence presented before me that there was bad faith on the part of the owners of the *Irving Hemlock* in arranging for the alternate tow by the *Scotia Point* and eventually discharging the *Manchester Exporter* at 0810 hours on February 5 as a result of this. If there had been any indication on their part of a refusal to pay the owners of the *Manchester Exporter* for her services in accordance with the terms of the contract entered into, the situation would be entirely different. Perhaps it would have been more courteous on their part to have advised the owners or master of the *Manchester Exporter* of this arrangement as soon as it had been completed with the owners of the *Scotia Point*, and possibly Captain Kristjansson [master of the *Irving Hemlock*—Ed.] might also have advised Captain Watson [master of the *Manchester Exporter*—Ed.] when he became aware of this, although he no doubt considered that the arrangements made by his owners were none of his business and he himself made no arrangements with anyone but left it all to them. It appears, however, that even though the owners of the *Irving Hemlock* had made arrangements for the *Scotia Point* to proceed and take her in tow, they still believed it was advisable for the *Manchester Exporter* to put a line aboard to hold the *Irving Hemlock* off land until the *Scotia Point* arrived in the morning, and Captain Kristjansson agreed to this according to the message intercepted by Halifax Marine Radio at 0104 hours. In doing this, the owners of the *Irving Hemlock* were playing safe and not taking any chances that, as a result of a change in wind, the vessel might be driven on the shore before the *Scotia Point* could take her in tow, and they were perfectly prepared to continue to pay the very substantial hourly charges of the *Manchester Exporter* for this service.

There is nothing in this message, however, which would indicate that Captain Kristjansson

disposition de la règle 29(2), et je suis par conséquent disposé à accorder l'ordonnance demandée.

[Le Juge passe en revue la preuve sur ce point et continue:]

Au vu de la preuve qui m'a été présentée, je n'estime pas que les propriétaires de l'*Irving Hemlock* aient fait preuve de mauvaise foi en se ménageant une solution de rechange, à savoir le remorquage par le *Scotia Point* et en remerciant donc finalement le *Manchester Exporter* le 5 février à 8h10. S'il y avait eu de leur part quelque indice d'un refus de payer les propriétaires du *Manchester Exporter* pour les services qu'il a rendus conformément aux termes du contrat qui a été conclu, la situation aurait été entièrement différente. Peut-être aurait-il été plus courtois de leur part d'avertir les propriétaires ou le capitaine du *Manchester Exporter* de cet accord dès qu'il a été conclu avec les propriétaires du *Scotia Point* et peut-être le capitaine Kristjansson [capitaine du *Irving Hemlock*—ÉD] aurait-il pu lui aussi en avertir le capitaine Watson [capitaine du *Manchester Exporter*—ÉD] lorsqu'il en a eu connaissance bien qu'il considérât sans aucun doute que les accords conclus par ses propriétaires ne le concernaient absolument pas et qu'il n'ait lui-même conclu aucun accord avec quiconque et les ait laissé s'occuper de tout. Il semble cependant que même si les propriétaires de l'*Irving Hemlock* avaient conclu un accord pour que le *Scotia Point* fasse route et le prenne en remorque, ils estimaient toujours souhaitable que le *Manchester Exporter* passe un câble à bord de l'*Irving Hemlock* pour le maintenir à distance de la terre jusqu'à l'arrivée du *Scotia Point* dans la matinée et, selon le message capté par la station côtière d'Halifax à 1h04, le capitaine Kristjansson a accepté cela. Ce faisant, les propriétaires de l'*Irving Hemlock* ont fait preuve de prudence et non pas pris le risque qu'en raison d'un changement de vent, le navire se trouve dirigé sur la côte avant que le *Scotia Point* puisse le prendre en remorque et ils étaient tout à fait prêts à continuer de payer le prix horaire très important exigé par le *Manchester Exporter* pour ce service.

Rien cependant dans ce message n'indique que l'on ait donné au capitaine Kristjansson des

was under instructions not to accept a line from the *Manchester Exporter*, or which would indicate any motive which might induce him to deliberately fail to cooperate in getting a line aboard thereafter. In this message some doubt is expressed, as to whether the *Manchester Exporter* could tow the *Irving Hemlock* to Halifax under existing wind conditions and if the owners of the *Irving Hemlock* wished to add a second string to their bow by sending out the much smaller *Scotia Point*, owned by the company which was at the time chartering the *Irving Hemlock*, to tow her to the closer port of Liscomb this does not, I believe, indicate bad faith on their part. They had engaged the *Scotia Point* on a "no cure—no pay" basis, and while it is true that the \$2,500 which they paid her to tow the vessel to Liscomb was less than what they would have had to pay the *Manchester Exporter* for a tow to Halifax, which Captain Watson estimated would take seven and one-half hours at \$400 an hour, this slight financial advantage would have been more than wiped out had the *Manchester Exporter* been able to get a line aboard during the night, when she was attempting to do so, as in this event the tow to Halifax might have been completed before noon on February 5 resulting in a payment to her owners for only three or four hours additional time over and above the payment made to 0810 hours that morning, and no payment whatsoever would have had to be made to the *Scotia Point*. Furthermore, although it appears likely that the *Manchester Exporter* could probably have eventually got a line aboard in daylight, especially as the weather had apparently moderated somewhat, the *Scotia Point*, a much smaller vessel being a trawler, was able to approach closely enough to the *Irving Hemlock* to throw a handline across and take her in tow within a very brief time after arriving on the scene, which would appear to vindicate the judgment of the owners of the *Irving Hemlock* in engaging her to make the tow, although, at the same time, paying the *Manchester Exporter* to stand by until it was clear that the *Scotia Point* was approaching and there was no further danger.

directives afin qu'il n'accepte pas un câble du *Manchester Exporter*, rien n'indique non plus quel motif aurait pu le porter après cela à refuser délibérément sa collaboration afin de placer un câble à son bord. Ce message exprime quelques doutes quant à la capacité du *Manchester Exporter* de remorquer l'*Irving Hemlock* jusqu'à Halifax dans les conditions atmosphériques du moment et le fait que les propriétaires de l'*Irving Hemlock* aient voulu ajouter une deuxième corde à leur arc en envoyant le *Scotia Point*, beaucoup plus petit, propriété de la compagnie qui affrétait à l'époque l'*Irving Hemlock*, pour le remorquer jusqu'au port de Liscomb, plus proche, n'indique pas, me semble-t-il, leur mauvaise foi. Ils avaient fait appel aux services du *Scotia Point* en subordonnant sa rémunération au résultat obtenu, et bien qu'il soit vrai que la somme de \$2,500 qu'ils lui ont payée pour remorquer le navire jusqu'à Liscomb soit inférieure à celle qu'ils auraient dû payer au *Manchester Exporter* pour un remorquage jusqu'à Halifax, qui selon l'estimation du capitaine Watson aurait demandé 7 heures et demie à raison de \$400 l'heure, ce léger avantage financier aurait été plus qu'effacé si le *Manchester Exporter* avait pu faire parvenir un câble à bord au cours de la nuit, lorsqu'il tentait de le faire, car dans ce cas, le remorquage jusqu'à Halifax aurait pu être effectué avant le 5 février midi, ce qui se serait traduit par le paiement à ses propriétaires de trois ou quatre heures seulement en plus du paiement effectué jusqu'à 8h10 ce matin-là; en outre, aucune somme n'aurait dû être versée au *Scotia Point*. De plus, bien qu'il semble vraisemblable que le *Manchester Exporter* aurait finalement pu faire parvenir un câble à bord le jour, d'autant plus qu'il semble que le temps s'était quelque peu amélioré, le *Scotia Point*, un navire beaucoup plus petit puisqu'il s'agissait d'un chalutier, pouvait s'approcher suffisamment près de l'*Irving Hemlock* pour lui lancer une ligne à main et le prendre en remorque très peu de temps après être arrivé sur les lieux, ce qui semblerait justifier le jugement des propriétaires de l'*Irving Hemlock* qui l'avait engagé pour effectuer le remorquage tout en continuant, pendant la même période à payer le *Manchester Exporter* pour qu'il reste sur les lieux jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de doute sur

Certainly no blame can be attributed to Captain Watson or his crew for failing to get a line aboard in the extremely difficult weather conditions and in darkness, and Captain Kristjansson himself admits that they exhibited excellent seamanship and in no way criticized their services in his evidence. On the other hand, I cannot conclude, from the contradictory evidence, that Captain Kristjansson was unwilling to cooperate in getting a line aboard. Knowing that the *Manchester Exporter* was standing by, and since the drift of the ship at the time did not indicate any urgent and immediate danger, he may not have been unduly concerned, and it is also possible that his seamanship and that of his crew may have been inferior to that of the Captain and crew of the *Manchester Exporter*, but I cannot find any clear indication of a refusal or unwillingness to accept the salvage services of that vessel. It may well have been that the line which Captain Watson insists was shot across the foredeck of the *Irving Hemlock* broke or was caught in the rigging or was difficult to see and locate in the darkness and storm, and I accept Captain Kristjansson's evidence that it might have been difficult for his crew to remain constantly on deck, so that they may have been in shelter at the exact moment that that rocket was fired. With respect to the line floated around the vessel, it appears to me that it would have been difficult in the darkness and storm with the ships rolling as they were for anyone to be absolutely certain that the line came into actual contact with the *Irving Hemlock* even though the drum to which it was attached was illuminated. Finally, it is perfectly clear from the contract entered into and confirmed by the telegram sent by the owners of the *Irving Hemlock* that the services would be rendered "until discharged", and it was perfectly in order, therefore, to release the *Manchester Exporter* from further services at 0810 hours on payment in full in accordance with the contract for services rendered up to that time. This is in no sense comparable to the cases of dispossessed salvors cited by plaintiffs' attorney, and the *Manchester Exporter* proceeded on her way without protest and in full acceptance of the fact that she was released from further services.

l'arrivée du *Scotia Point* et que tout nouveau danger soit écarté.

Il n'est assurément pas possible de blâmer le capitaine Watson ou son équipage pour n'avoir pas pu faire parvenir un câble à bord vu les conditions météorologiques extrêmement difficiles et l'obscurité, et le capitaine Kristjansson a lui-même admis qu'ils avaient fait preuve d'excellente qualité de manœuvre et n'a absolument pas critiqué leurs services dans sa déposition. Par contre, je ne peux déduire de la preuve contradictoire que le capitaine Kristjansson se soit refusé à collaborer à l'opération qui consistait à faire parvenir un câble à son bord. Sachant que le *Manchester Exporter* restait sur les lieux et puisque la dérive du navire ne laissait présager à ce moment-là aucun danger pressant et imminent, il se peut qu'il n'ait pas été excessivement inquiet et il est également possible que ses qualités de manœuvre et celles de son équipage aient été inférieures à celle du capitaine et de l'équipage du *Manchester Exporter*, mais je ne peux trouver aucun indice manifeste d'un refus ou d'une réticence à accepter les services de sauvetage de ce dernier. Il se peut fort bien que le câble qui, selon l'affirmation du capitaine Watson, a été tiré de part en part du pont avant de l'*Irving Hemlock* se soit rompu ou se soit pris dans le grément, ou qu'il ait été difficile à apercevoir et à situer dans l'obscurité et la tempête, et j'accepte le témoignage du capitaine Kristjansson selon lequel son équipage aurait pu éprouver des difficultés à rester en permanence sur le pont et qu'ainsi il est possible qu'il se soit trouvé à l'abri au moment précis où cette fusée a été tirée. Pour ce qui est du câble flotté autour du navire, il me semble qu'il aurait été difficile dans l'obscurité et la tempête, et étant donné le roulis des navires d'être absolument certain que le câble est entré en contact avec l'*Irving Hemlock*, même si le tonneau auquel il était attaché était éclairé. En fin de compte, il ressort clairement de la lecture du contrat conclu et confirmé par le télégramme émanant des propriétaires de l'*Irving Hemlock* que les services seraient fournis «jusqu'à ce qu'il soit remercié» et il était parfaitement justifié, par conséquent, de décharger à 8h10 le *Manchester Exporter* de services subséquents, moyennant le paiement intégral des services rendus jusqu'à cette heure, conformément

While the *Irving Hemlock* did not send out an S.O.S. or call directly for vessels to proceed to her aid, but instead this was done by Halifax Marine Radio on its own initiative, and quite properly under the circumstances when it became aware that the vessel was in danger, as a result of the call made through it from the master to the owners, the *Manchester Exporter* certainly went to her aid in response to this call and by 1705 hours had her in radio and visual contact, and at 1729 hours the master of the *Irving Hemlock* reported that she was now standing by and that that would be sufficient as a result of which the "all ships" broadcast was cancelled. It can be said, therefore, that from about 1705 hours a request salvage operation had commenced. Under the basic rules of salvage, however, the operation has to be successful in order for salvage to be claimed and in fact this is the condition of Lloyd's Open Form which was the only condition on which the master of the *Manchester Exporter* was authorized on his own initiative to undertake any salvage operations. Although the *Irving Hemlock* was eventually salvaged, this was not due to the efforts of the *Manchester Exporter* although I have found that no blame can be attached to her crew for their failure to succeed in these salvage operations, and there is no doubt that they made diligent and strenuous efforts to attempt to perform the salvage (see *The Melanie (Owners) v. The San Onofre (Owners)* [1925] A.C. 246 and *The Rempor* (1883) 8 P. 115). This rule is subject to an exception, however, when the services are rendered at the request of the vessel in tow in which case they become engaged services and some award is made even if the services have not contributed to the ultimate preservation of the vessel. Kennedy, *Civil Salvage* 4th ed., has this to say at page 112:

aux termes du contrat. Il n'y a là rien de comparable aux affaires de sauveteurs dépossédés citées par le procureur des demandeurs et le *Manchester Exporter* a poursuivi sa route sans protestation et en pleine acceptation du fait qu'il avait été déchargé de services ultérieurs.

Bien que l'*Irving Hemlock* n'ait pas envoyé de S.O.S. ni demandé directement aux navires de venir à son aide, mais que ceci ait été fait par la station côtière d'Halifax de sa propre initiative, et de façon tout à fait justifiée dans les circonstances où elle a eu connaissance du danger que courait le navire, à la suite de l'appel envoyé par son intermédiaire par le capitaine aux armateurs propriétaires, c'est certainement pour répondre à cet appel que le *Manchester Exporter* s'est porté à son aide, qu'à 17h05 il est arrivé en vue de l'*Irving Hemlock* et est entré en contact radio avec lui; à 17h29 le capitaine de l'*Irving Hemlock* a communiqué qu'il se trouvait maintenant sur les lieux et que cela serait suffisant; en conséquence, l'appel radio «tous navires» a été annulé. On peut dire, par conséquent, que depuis 17h05 une opération de sauvetage sur demande avait commencé. Cependant, aux termes des règles fondamentales du sauvetage, pour que le sauvetage puisse être invoqué, l'opération doit avoir réussi et, de fait, telle était la condition posée par le contrat-type de sauvetage du Lloyd qui constituait la seule base sur laquelle le capitaine du *Manchester Exporter* était autorisé à entreprendre quelque opération de sauvetage de sa propre initiative. Bien que l'*Irving Hemlock* ait été finalement sauvé, le sauvetage n'a pas résulté des efforts déployés par le *Manchester Exporter*, quoique j'ai conclu que l'on ne pouvait pas blâmer son équipage de n'avoir pas mener à bien les opérations de sauvetage, et il n'est pas douteux qu'il s'est employé avec diligence et énergie à tenter de réaliser le sauvetage (voir les arrêts *The Melanie (Propriétaires) c. The San Onofre (Propriétaires)*, [1925] A.C. 246, et *The Rempor*, (1883) 8 P. 115). Cette règle souffre cependant une exception, lorsque les services sont rendus à la demande du navire remorqué auquel cas ils prennent la qualité de services contractuels et une rémunération est versée même si ces services n'ont pas contribué à la sauvegarde finale du navire. M. Kennedy écrit à la page 112 de *Civil Salvage* 4^e éd.:

If the master of a ship in distress requests the performance of a service of a salvage nature—requests, for example, a steamer to stand by her in a storm, or to fetch an anchor from the shore—and that service is rendered, but the ship for which the service is requested is eventually saved through some other cause, such as a fortunate change of weather; or secondly, if after the service has begun and whilst they are willing and able to complete it, those who have undertaken it are discharged by the master of the vessel in danger, who prefers, perchance, some other help which offers itself: the court will not suffer the act of assistance, although unproductive of benefit, to go unrewarded, if it has involved an expenditure of time, labour or risk; and further, in the second case, may include in its award some compensation for the loss which the claimants of salvage have sustained in being prevented from completing the service which they had agreed to render.

This was approved by Gorell Barnes J. in *The Helvetia* (1894) 8 Asp. M.L.C. 264n and also in *The Loch Tulla* (1950) 84Ll. L. Rep 62. In *The Undaunted* (1860) Lush. 90 at 92 Dr. Lushington had this to say:

I cannot have any doubt as to the duty of the Court in this case. There is a broad distinction between salvors who volunteer to go out and salvors who are employed by a ship in distress. Salvors who volunteer, go out at their own risk for the chance of earning reward, and if they labour unsuccessfully, they are entitled to nothing: the effectual performance of salvage service is that which gives them a title to salvage remuneration. But if men are engaged by a ship in distress, whether generally or particularly, they are to be paid according to their efforts made, even though the labour and service may not prove beneficial to the vessel. Take the case of a vessel at anchor in a gale of wind, hailing a steamer to lie by and be ready to take her in tow, if required; the steamer does so, the ship rides out the gale safely without the assistance of the steamer: I should undoubtedly hold in such a case that the steamer was entitled to salvage reward, the how much to be determined by the risk encountered by both vessels, the value of the property at hazard, and the other circumstances of the case. The engagement to render assistance to a vessel in distress, and the performance of that engagement, so far as necessary or so far as possible, establish a title to salvage reward.

In *The Maude* (1876) 3 Asp. M.L.C. 338 the steam tug *Walter Stanhope*, seeing the signals of distress of *The Maude* who had lost her propeller in bad weather, came up to her and after some discussion between the masters, undertook to tow her. The hawser was made fast but subsequently parted and because of the

[TRADUCTION] Si le capitaine d'un navire en détresse demande la prestation d'un service de la nature d'un service de sauvetage—demande, par exemple, à un vapeur de se tenir sur les lieux pendant un orage ou d'aller chercher une ancre depuis la côte—et que ce service est rendu, mais que le navire pour lequel on a demandé le service est finalement sauvé pour quelque autre raison, comme un heureux changement de conditions météorologiques; ou deuxièmement, si après le début de la prestation service et tandis qu'ils ont la volonté et la capacité de le mener à bien, ceux qui l'ont entrepris en sont déchargés par le capitaine du navire en péril qui d'aventure préfère recourir à quelque autre assistance qui s'offre à lui, le tribunal n'admettra pas que l'acte d'assistance bien que sans résultat, ne soit pas dédommagé s'il a impliqué une contribution sous forme de temps, de travail ou de risque; en outre, dans la seconde hypothèse, il peut englober dans son dédommagement quelque compensation pour la perte subie par les demandeurs du fait qu'ils ont été empêchés de mener à bien le service qu'ils avaient accepté de rendre.

Le juge Gorell Barnes a approuvé cette thèse dans l'arrêt *The Helvetia*, (1894) 8 Asp. M.L.C. 264n et également dans l'arrêt *The Loch Tulla*, (1950) 84Ll. L. Rep. 62. Dans l'arrêt *The Undaunted*, (1860) Lush. pages 90 à 92, le docteur Lushington déclarait:

[TRADUCTION] Je ne puis avoir aucun doute sur le devoir de la Cour dans cette affaire. Il y a une grande différence entre les sauveteurs qui se portent volontaires pour aller sur les lieux et les sauveteurs qui sont employés par un navire en détresse. Les sauveteurs qui se portent volontaires sortent à leur propre risque dans l'espoir de gagner une rémunération et s'ils travaillent en vain, ils n'ont droit à rien: c'est la réalisation effective du service de sauvetage qui leur donne droit à la rémunération de sauvetage. Mais des hommes auxquels un navire en détresse fait appel, que cet appel soit général ou particulier, doivent être payés en fonction des efforts qu'ils ont faits, même si leur travail et leurs services s'avèrent sans résultat pour le navire. Prenez l'exemple d'un navire à l'ancre dans un coup de vent, qui appelle un vapeur afin qu'il se tienne sur les lieux, prêt à le prendre en remorque à sa demande; c'est ce que fait le vapeur, le navire sort du coup de vent sans son assistance: je soutiendrai indubitablement dans un tel cas que le vapeur avait droit à une rémunération de sauvetage, dont le montant serait déterminé par le risque couru par les deux navires, la valeur des biens en danger et les autres circonstances de l'espèce. L'engagement de prêter assistance à un navire en détresse et l'exécution de cet engagement, dans la mesure du nécessaire ou dans la mesure du possible, ouvre droit à une rémunération de sauvetage.

Dans l'arrêt *Maude*, (1876) 3 Asp. M.L.C. 338, le remorqueur à vapeur *Walter Stanhope*, apercevant les signaux de détresse du *Maude* qui avait perdu son hélice dans le mauvais temps, s'est dirigé vers lui et après une discussion entre les capitaines, a entrepris de le remorquer. La haussière a été amarrée mais par la suite elle

stress of the weather the disabled ship was obliged to anchor. The *Walter Stanhope*, however, was requested to stay by her during the night and she did so but on the following morning the master of the *Maude*, instead of availing himself of the services of the *Walter Stanhope* whose master was ready and willing to complete the service, engaged for a fixed sum, which the master of the *Walter Stanhope* had refused to accept, another steamer which had come up during the night. The owners, master and crew of the *Walter Stanhope* sued for salvage and in rendering judgment Sir Robert Phillimore stated:

It is true that it has been held in this court as a general proposition that a service however well intended, but not rendered, should not be rewarded. But that is a proposition which, in the circumstances of the case, induces the court to consider the reason why the service is not rendered.

The fair result of the evidence is that the *Walter Stanhope* was ready to do her best to the vessel in distress, and would have done so if the other engagement had not been made. The *Walter Stanhope* is not entitled to be rewarded on the scale which would have been her due had she towed the *Maude* to Yarmouth or Hull. She was there the whole night, and she ought not to have been discarded, and is entitled to be rewarded for the services rendered and to some compensation for the loss she has sustained by not being able to complete the service agreed upon.

In *The Melpomene* (1873) L.R. 4 A. & E. 129 Sir Robert Phillimore said:

... on the other hand, I think there are no cases which would stand in the way of my adopting as a principle this proposition, which appears to me of considerable importance to the interests of commerce and navigation, especially at the present time, namely, that where a vessel makes a signal of distress and another goes out with the bona fide intention of assisting that distress, and, as far as she can, does so, and some accident occurs which prevents her services being as effectual as she intended them to be, and no blame attaches to her, she ought not to go wholly unrewarded. I think it is for the interests of commerce and of navigation, and also for the encouragement of salvage services generally, that some remuneration should be given. I think that a slight remuneration will suffice on the present occasion, and I shall award the *Resolute* £50.

There is no doubt that the *Manchester Exporter* was asked to stand by the *Irving Hemlock* even before the contract was made between the owners of the two vessels and that the owners of the *Irving Hemlock* desired her to stand by through the night even after they had despatched the *Scotia Point* to take the *Irving*

s'est rompue et en raison du mauvais temps le vaisseau désemparé a dû s'ancrer. On a cependant demandé au *Walter Stanhope* de se tenir sur les lieux durant la nuit et c'est ce qu'il a fait, mais dans la matinée suivante le capitaine du *Maude*, au lieu de profiter des services du *Walter Stanhope* dont le capitaine était prêt et disposé à exécuter le sauvetage, a fait appel pour une somme forfaitaire, que le capitaine du *Walter Stanhope* avait refusé, au service d'un autre vapeur qui était arrivé durant la nuit. Les propriétaires, le capitaine et l'équipage du *Walter Stanhope* ont demandé en justice une rémunération de sauvetage et en rendant le jugement Sir Robert Phillimore a déclaré:

[TRADUCTION] Il est vrai que cette Cour a posé un principe général qu'un service qui, même prévu, n'a pas été exécuté ne devait pas être rémunéré. Mais c'est un principe qui dans les circonstances de l'espèce conduit la Cour à examiner le motif de la non-exécution de ce service.

Il ressort en toute impartialité de la preuve que le *Walter Stanhope* était prêt à faire de son mieux pour aider le navire en détresse et c'est ce qu'il aurait fait si l'autre accord n'avait pas été conclu. Le *Walter Stanhope* n'a pas droit à une rémunération en fonction de ce qui lui aurait été dû s'il avait remorqué le *Maude* jusqu'à Yarmouth ou Hull. Il est resté sur les lieux toute la nuit et il n'aurait pas dû être congédié; il a droit à une rémunération pour les services qu'il a rendus et à quelque indemnité pour la perte qu'il a subie du fait qu'il n'a pas pu mener à bien le service convenu.

Dans l'arrêt *Melpomene*, (1873) L.R. 4 A. & E. 129, Sir Robert Phillimore déclarait:

[TRADUCTION]. . . d'autre part, je pense qu'aucun arrêt ne s'oppose à ce que j'érige en principe cette proposition, qui me semble d'une importance considérable pour les intérêts du commerce et de la navigation, et en particulier à l'heure actuelle, à savoir que, lorsqu'un navire émet un signal de détresse et qu'un autre navire sort, avec l'intention de bonne foi de lui porter assistance et que, dans la mesure de ses possibilités, il le fait, et que quelques circonstances accidentelles empêchent ses services d'être aussi efficaces qu'il les désirait, et qu'aucune faute ne lui est imputable, il ne doit pas rester sans aucune rémunération. Je pense qu'il est dans l'intérêt du commerce et de la navigation qu'une rémunération soit accordée et que cela est également propre à encourager les services de sauvetage d'une manière générale. A mon avis, une faible rémunération suffira dans le cas présent et j'accorderai £50 au *Resolute*.

Il ne fait aucun doute qu'on a demandé au *Manchester Exporter* de se tenir sur les lieux près de l'*Irving Hemlock* et ce avant même que le contrat n'ait été conclu entre les propriétaires des deux navires, et que les propriétaires de l'*Irving Hemlock* désiraient que le premier reste sur les lieux toute la nuit même après qu'ils

Hemlock in tow, so that even though the services rendered were not successful and did not contribute to the eventual salvage of the *Irving Hemlock* I would have made a salvage award in favour of the owners, master and crew of the *Manchester Exporter* if no agreement for salvage had been made between the owners of the two vessels and no payment made as a result of it. This award would have taken into consideration, however, the fact that the salvage services were not successful and would not have been for an amount greater than the payment which was made by virtue of the agreement between the owners of the two vessels, which payment represents over 5% of the value of the *Irving Hemlock*. Furthermore, I would have divided this award between the owners on the one hand, and the master and crew on the other, and probably would have divided this on the basis of three-fourths to the owners and one-fourth to the captain and crew (see Kennedy (*supra*)) at page 235 where he states:

Since 1883, owners have received three-fourths so frequently that this may fairly be called the ordinary apportionment.

referring to the *Livietta* case (1883) 8 P.D. 24. The fact that a towage agreement was entered into, however, between the owners of the two vessels to take effect at 2100 hours changes all this (strictly speaking, the agreement was made with Furness Withy & Co. Ltd. as agents for the owners of the *Manchester Exporter*, but it is clear from their conduct during the negotiations that they had, or in any event held themselves out as having, the right to enter into the agreement which they did on behalf of the owners and I therefore consider this agreement binding on the owners). While this agreement fixed an hourly rate substantially higher than I would have been inclined to allow in view of the evidence of Mr. Lawson that his company, which owns vessels specially equipped for towage and salvage operations, has never been able to charge contract rates even approaching this, I do not see any reason for interfering with the contractual arrangements made on the grounds of their being exorbitant, especially since defendants paid the account rendered without question and without protest. See *The*

aient envoyé le *Scotia Point* pour prendre l'*Irving Hemlock* en remorque; ainsi même si les services rendus n'ont pas été couronnés de succès et n'ont pas contribué au sauvetage final de l'*Irving Hemlock*, j'aurais attribué une rémunération de sauvetage aux propriétaires, au capitaine et à l'équipage du *Manchester Exporter* si aucun contrat de sauvetage n'avait été conclu entre les propriétaires des deux navires et si aucun paiement n'avait été effectué en conséquence. Ce dédommagement, toutefois, aurait pris en compte le fait que les services de sauvetage n'ont pas eu de résultat et son montant n'aurait pas été supérieur au paiement qui a été fait en vertu du contrat liant les propriétaires des deux navires, paiement qui représente plus de 5% de la valeur de l'*Irving Hemlock*. En outre, j'aurais réparti ce dédommagement entre les propriétaires d'une part et le capitaine et l'équipage de l'autre, et je l'aurais probablement fait sur la base de trois-quarts pour les propriétaires et un quart pour le capitaine et l'équipage (voir Kennedy (*précitée*)) à la page 235 où il écrit:

[TRADUCTION] Depuis 1883, les propriétaires ont reçu si fréquemment les trois-quarts de la rémunération que l'on peut à juste titre parler de répartition ordinaire.

au sujet de l'arrêt *Livietta* (1883) 8 P.D. 24. Cependant, le fait qu'un contrat de remorquage qui devait entrer en vigueur à 21h, ait été conclu entre les propriétaires des deux navires, change tout (à proprement parler, l'accord a été conclu avec la Furness Withy & Co. Ltd., représentant des propriétaires du *Manchester Exporter*, mais il ressort clairement de leur comportement au cours des négociations qu'ils avaient, le droit de conclure le contrat, ce qu'ils ont fait, au nom des propriétaires et j'estime par conséquent que ce contrat lie les propriétaires). Bien que ce contrat comportât un prix horaire considérablement plus élevé que celui que j'aurais été porté à accorder au vu de la déclaration de M. Lawson selon laquelle sa compagnie, qui possède des navires spécialement équipés pour les opérations de remorquage et de sauvetage, n'a jamais pu demander des tarifs contractuels comparables à cela, je ne vois aucune raison pour m'immiscer dans les dispositions contractuelles en me fondant sur leur caractère exorbitant, étant donné en particulier que les défendeurs ont payé la facture qu'il leur a été

Medina (1877) 2 P.D. 5; *The Mark Lane* (1890) 15 P.D. 135; *The Port Caledonia and The Anna* [1903] P. 184.

An agreement to render towing services and exact payment for same, whether or not the efforts are successful, is not, properly speaking, a salvage agreement. As Kennedy (*supra*) states at page 100:

A salvage agreement is an agreement which may fix, indeed, the amount to be paid for salvage, but leaves untouched all the other conditions necessary to support a salvage award, one of which is the preservation of some part at least of the *res*, that is, ship, cargo, or freight.

Mr. Lawson testified and his testimony was uncontradicted, and in fact was indirectly supported by the manner in which the account was eventually rendered by Furness Withy & Co. Ltd., that during the negotiations for the agreement, and in view of the high rate being paid, the starting time was fixed at 2100 hours rather than at the earlier time of 1705 hours when the *Manchester Exporter* first stood by, and it was on this basis that the contract was entered into and payment in full made in accordance with the terms of the agreement. Plaintiff, Manchester Liners Limited, cannot have the best of two worlds and claim payment both for salvage, even though the salvage was not successful, in an amount to be fixed by the Court, after giving credit for the sum received under the agreement, when payment was made under the agreement, in full, at the rate of \$400 an hour, commencing at 2100 hours, which amount was payable whether the services were successful or not, and I am surprised that it should attempt to do so. Clearly the agreement replaced any claim to salvage which it might otherwise have had, and, as I have already indicated, in actual fact represented payment to it of more than the sum I would have awarded on the basis of its salvage claim had no such agreement existed.

With respect to the claim of the master on behalf of himself and the officers and crew, however, the situation presents more difficulties. The jurisprudence indicates the claim of the master and crew, while usually dealt with in the same action as that of the owners, is a

soumise sans discussion ni protestation. Voir les arrêts *The Medina* (1877) 2 P.D. 5; *The Mark Lane* (1890) 15 P.D. 135; *The Port Caledonia and The Anna* [1903] P. 184.

Un contrat prévoyant la prestation de services de remorquage moyennant paiement n'est pas à proprement parler, qu'il y ait résultat ou non, un contrat de sauvetage. Comme le note M. Kennedy (*précité*) à la page 100:

[TRADUCTION] ... Un contrat de sauvetage est un contrat qui peut fixer, de fait, le prix du sauvetage, mais ne traite pas de toutes les autres conditions nécessaires à fonder une rémunération de *sauvetage*, l'une d'elles étant la sauvegarde d'une partie au moins de la *chose*, c'est-à-dire, le navire, la cargaison ou le fret.

M. Lawson a déclaré dans son témoignage qu'il n'a pas été contesté, et a même été indirectement soutenu par la façon dont la Furness Withy & Co. Ltd. a finalement présenté sa facture, que durant la négociation du contrat, et compte tenu de l'importance du prix demandé, le début de la prestation des services a été fixée à 21h au lieu de 17h05, heure à laquelle le *Manchester Exporter* est arrivé sur les lieux, et c'est sur cette base que le contrat a été conclu et le paiement entièrement acquitté conformément aux termes du contrat. La demanderesse, la Manchester Liners Limited, ne peut pas gagner sur les deux tableaux et réclamer aussi le paiement pour le sauvetage, même si le sauvetage n'a pas réussi, d'une somme fixée par la Cour, après avoir crédité la somme reçue en vertu du contrat lorsque le paiement en question a été effectué, en totalité, au tarif de \$400 l'heure, à partir de 21h, somme qui était payable quel que soit le résultat des services, et je suis surpris qu'elle ait essayé de le faire. Manifestement, le contrat remplaçait toute réclamation de rémunération de sauvetage dont elle aurait pu autrement se prévaloir et, comme je l'ai déjà indiqué, il représentait en fait pour elle un paiement supérieur à la somme que j'aurais accordée sur la base de sa réclamation de rémunération de sauvetage s'il n'y avait pas eu un tel contrat.

Pour ce qui est de la réclamation du capitaine en son nom propre et au nom des officiers et de l'équipage, la situation présente cependant de plus grandes difficultés. La jurisprudence indique que la réclamation du capitaine et de l'équipage, bien qu'elle soit généralement jointe à

separate claim, and that except for special circumstances the owners cannot enter into an agreement waiving their rights to salvage any more than the master could (except perhaps in a situation where an agreement is entered into *ex necessitate* because of urgency and inability to communicate with the owners) bind the owners. In *The Margery* [1902] P. 157 Sir Francis Jeune had this to say at page 165:

I am not at all prepared to say that under certain circumstances an agreement made by the owners on behalf of the crew might not bind them, just as an agreement made under certain circumstances by the master may bind the owners. It is clear that if, before the salvage service is rendered, the masters of the two ships meet together, they may make an arrangement by which, subject to the jurisdiction of this Court to see whether it is equitable or not, the masters can undoubtedly bind the owners. I should not be prepared to deny that an agreement made under similar circumstances by the owners on behalf of the master and crew might bind the master and crew; but the reason for that is the necessity of the case. The service has to be rendered on the spur of the moment, and if the agreement cannot be made by the only persons who are there to make it, it cannot be made at all. Therefore *ex necessitate* an agreement so made binds; but that is a very different thing from saying that, when there is no stress at all, an arrangement made by the owners binds the master and crew, without any notice to the master and crew. That proposition I am not prepared to adopt, nor is that seriously contended.

In *The Friesland* [1904] P. 345 shipowners, having been informed by telegraph that their vessel was lying disabled off the south coast of Ireland, agreed with the owners of a tug, known to be in the vicinity of the disabled vessel, that their vessel should be towed to Liverpool by the tug on the usual towage terms. Before, however, the agreement was made and before the owners of the tug could instruct their tugmaster, the tug had proceeded to the disabled vessel, and had begun towing her to Liverpool. In an action of salvage brought by the owners, master and crew of the tug, Sir Francis Jeune, after holding that the owners were bound by the agreement, dealt with the question whether the master and crew were also bound by it. He found that there was a continuous service and a substantial part of it had been rendered before the agreement was made, that the master and crew had thereby acquired independent rights when the agreement was entered into, and "the

celle des propriétaires dans la même action, est une réclamation distincte, et que sous réserve de circonstances spéciales, les propriétaires ne peuvent abandonner par contrat leur droit à une rémunération de sauvetage, pas plus que le capitaine ne pourrait (sauf peut-être dans une situation où le contrat est conclu *ex necessitate* en raison de l'urgence et de l'impossibilité de communiquer avec les propriétaires) lier les armateurs. Dans l'arrêt *The Margery*, [1902] P. 157, Sir Francis Jeune déclarait à la page 165:

(TRADUCTION) Je ne suis pas du tout disposé à dire que dans certaines circonstances un accord conclu par les propriétaires au nom de l'équipage ne pourrait pas les lier, de même qu'un accord conclu dans certaines circonstances par le capitaine peut lier les propriétaires. Il est clair que si, avant l'exécution du service de sauvetage, les capitaines des deux navires s'accordent, ils peuvent conclure un contrat par lequel, sous réserve du pouvoir qu'a cette Cour d'examiner s'il est juste ou non, ils peuvent sans aucun doute lier les propriétaires. Je ne serais pas du tout disposé à nier qu'un contrat conclu dans des circonstances analogues par les propriétaires au nom du capitaine et de l'équipage ne pourrait pas lier ces derniers; mais la raison en est l'urgence du problème. Le service doit être exécuté dans la contrainte de l'événement et si le contrat ne peut être conclu par les seules personnes qui sont là pour le faire, il ne peut pas l'être du tout. Par conséquent, un accord ainsi conclu *ex necessitate* oblige; mais cela ne revient pas du tout à dire que lorsqu'il n'y a pas du tout d'urgence un accord conclu par les propriétaires lie le capitaine et l'équipage sans que ces derniers en aient été avisés. Je ne suis pas du tout disposé à accepter cette proposition qui d'ailleurs n'est pas sérieusement soutenue.

Dans l'arrêt *The Friesland* [1904] P. 345, les propriétaires du navire, ayant été informés par télégraphe que leur navire se trouvait désemparé au large de la côte sud de l'Irlande ont convenu avec les propriétaires d'un remorqueur que l'on savait dans les parages du navire en détresse, le remorquage de leur navire par ce remorqueur jusqu'à Liverpool selon les conditions ordinaires du remorquage. Cependant, avant de conclure l'accord et avant que les propriétaires du remorqueur aient pu donner leurs instructions au capitaine de leur remorqueur, le remorqueur avait fait route vers le navire désemparé et avait commencé à le remorquer vers Liverpool. Dans une action de sauvetage intentée par les propriétaires, le capitaine et l'équipage du remorqueur, Sir Francis Jeune, après avoir jugé que les propriétaires étaient liés par le contrat, a examiné la question de savoir si ce contrat liait également le capitaine et l'équipage. Il a conclu qu'il s'agissait

owners cannot bargain away the vested rights of the master and crew by a bargain in which the master and crew do not acquiesce". In *The Leon Blum* [1915] P. 90, 290 the owners of a vessel entered into a towage agreement on terms of "no cure, no pay, no salvage charges". It was held there was no authority on the part of the owners to bind the master and crew that they should not in any circumstances receive salvage remuneration. This case also referred to section 156 of the *Merchant Shipping Act 1894*, 57-58 Vict., c. 60, which is substantially reproduced in s. 201 of the *Canada Shipping Act* by virtue of which a seaman cannot by any agreement abandon any right that he may have or obtain in the nature of salvage, and that every stipulation in an agreement to the contrary is void. While I have considerable doubt as to whether s. 201 of the *Canada Shipping Act* applies in the present case, since we are not dealing with an agreement to which the seamen were parties but rather with an agreement made by the owners which nevertheless adversely affects them, it does appear that the salvage services of the master, officers and crew had commenced some four hours before the agreement when, by request, they stood by the *Irving Hemlock* which was in distress, even though at that time they made no attempt to get a rope aboard or commence any salvage operations. Salvage commences from the moment a vessel stands by (see *The Undaunted*, *The Tower Bridge* and *The National Defender* cases (*supra*)). The master of the *Manchester Exporter* very properly went to the aid of the *Irving Hemlock* as, in fact, he was obliged to do under the provisions of the *British Merchant Shipping (Safety Convention) Act, 1949* 12-13 Geo. 6, c. 43, section 22 of which reads in part as follows:

d'un service et qu'une part importante de ce service avait été exécutée avant la conclusion du contrat, que le capitaine et l'équipage avaient de ce fait acquis des droits particuliers au moment où le contrat avait été conclu, et que [TRADUCTION] «les propriétaires ne peuvent pas sacrifier les droits acquis du capitaine et l'équipage dans un marché auquel le capitaine et l'équipage n'ont pas donné leur accord». Dans l'arrêt *The Leon Blum*, [1915] P. 90, 290, les propriétaires d'un navire ont conclu un contrat de remorquage qui subordonnait la rémunération et le paiement des frais de sauvetage au résultat obtenu. Il a été jugé que les propriétaires n'avaient aucun pouvoir pour décider au nom du capitaine et de l'équipage qu'ils ne recevraient en aucun cas une rémunération de sauvetage. Cet arrêt se référait également à l'art. 156 du *Merchant Shipping Act* de 1894, 57-58 Vict., c.60, dont l'essentiel est reproduit dans l'art. 201 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* aux termes duquel un marin ne peut renoncer par convention à aucun droit qui peut lui appartenir ou qu'il peut obtenir en matière de sauvetage et toute stipulation contractuelle contraire est nulle. Bien que je doute fort que l'art. 201 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* s'applique dans le cas présent, puisque nous ne traitons pas d'un contrat auquel les marins étaient parties mais plutôt d'un contrat conclu par les propriétaires et qui néanmoins leur est préjudiciable, il semble effectivement que les services de sauvetage du capitaine, des officiers et de l'équipage aient commencé quelques quatre heures avant le contrat lorsque, sur sa demande, ils sont restés sur les lieux près de l'*Irving Hemlock* qui se trouvait en détresse, même si à ce moment-là, ils n'ont pas essayé de faire parvenir un câble à bord ni entrepris aucune opération de sauvetage. Le sauvetage commence du moment où le navire se tient sur les lieux (voir les arrêts *The Undaunted*, *The Tower Bridge* et *The National Defender* (*précités*)). Selon toute probabilité, le capitaine du *Manchester Exporter* s'est porté à l'aide de l'*Irving Hemlock* comme il y était obligé en fait par l'art. 22 du *British Merchant Shipping (Safety Convention) Act, de 1949*, 12-13 Geo. 6, c. 43, qui dispose notamment ce qui suit:

22. (1) The master of a British ship registered in the United Kingdom, on receiving at sea a signal of distress or information from any source that a vessel or aircraft is in distress, shall proceed with all speed to the assistance of the persons in distress (informing them if possible that he is doing so) . . .

* * *

(8) Nothing in this section shall affect the provisions of section six of the Maritime Conventions Act, 1911; and compliance by the master of a ship with the provisions of this section shall not affect his right, or the right of any other person, to salvage.

Captain Watson testified that he was standing by to save life as he was obliged to do by s. 6 of the British *Maritime Conventions Act, 1911* 1-2 Geo. 5, c. 57, subsec. (2) of which reads as follows:

6. (2) Compliance by the master or person in charge of a vessel with the provisions of this section shall not affect his right or the right of any other person to salvage. (Similar provisions are found in secs. 457 and 526 of the *Canada Shipping Act*.)

I find that the master, officers and crew in the present case are entitled to a salvage award which, had they succeeded in completing the salvage, I would have fixed at one-quarter of the negotiated hourly figure arranged between the owners of the two vessels, or \$100 an hour, but in their case to commence at 1705 hours on February 4 and continue until completion of the salvage. As it turned out their services, through no fault of their own, were unsuccessful and were terminated at 0810 hours February 5 after a period of approximately 15 hours which would result in an award of \$1,500, which in line with the jurisprudence I would reduce to \$1,000, as the vessel was not actually saved as a result of their services. The difficulty is to determine how this award can be made without causing an unreasonable prejudice to defendant which has already paid in full a very substantial amount for the same services. It is my view that the amount which was paid to plaintiff, Manchester Liners Limited, by virtue of the agreement should have been shared by it with the master, officers and crew, in accordance with the usual practice in salvage awards, but evidently Manchester Liners Limited has not done so. The crew was paid overtime in accordance

(TRADUCTION] 22. (1) Le capitaine d'un navire britannique, immatriculé au Royaume-Uni doit, dès réception en mer d'un signal de détresse ou d'une information, quelle qu'en soit la source, selon laquelle un navire ou un aéronef se trouve en détresse, se porter, à pleine vitesse, à l'aide des personnes en détresse (en les informant si possible) . . .

* * *

(8) Rien dans cet article ne fait obstacle aux dispositions de l'article six de la *Maritime Conventions Act*, de 1911; et le fait pour le capitaine d'un navire de se conformer aux dispositions de cet article ne doit pas porter atteinte à son droit, ou au droit de toute autre personne, à une rémunération de sauvetage.

Le capitaine Watson a déclaré dans son témoignage qu'il s'était tenu sur les lieux pour sauver des vies humaines comme il y était obligé par le par. (2) de l'art. 6 de la loi britannique *Maritime Conventions Act, de 1911*, 1-2 Geo. 5, c. 57, qui dispose:

[TRADUCTION] 6. (2) L'observation, par le capitaine ou par la personne ayant la direction d'un bâtiment, du présent article ne porte pas atteinte à leur droit à l'indemnité de sauvetage, ni à celui d'une autre personne. (On trouve des dispositions identiques aux art. 457 et 526 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.)

J'en conclus que, dans la présente affaire, le capitaine, les officiers et l'équipage ont droit à une rémunération de sauvetage que j'aurais fixée, s'ils avaient exécuté le sauvetage avec succès, au quart du prix horaire fixé après négociation entre les propriétaires des deux navires, soit \$100 l'heure, mais dans leur cas, à partir du 4 février à 17h05 jusqu'à la fin du sauvetage. Vu la tournure de la situation, leurs services, sans qu'il en soit de leur faute, ont échoué et ont pris fin le 5 février à 8h10 soit après environ 15h, ce qui se traduirait par une rémunération de \$1,500 que je réduirais pour suivre la jurisprudence, à \$1,000, du fait que ce n'est pas grâce à leur service que le navire a été effectivement sauvé. La difficulté consiste à déterminer comment cette rémunération peut être accordée sans causer un préjudice déraisonnable aux défendeurs qui se sont déjà acquittés d'une très forte somme pour les mêmes services. Il m'apparaît que la défenderesse, la Manchester Liners Limited, aurait dû partager la somme qu'elle a reçue en vertu du contrat, avec le capitaine, les officiers et l'équipage conformément à la pratique courante en matière de rémunération de sauvetage, mais évidemment la Manchester Liners Limited ne l'a pas fait. L'é-

with the terms of their contract of employment, but it was stated in evidence that this would not involve a very substantial sum¹. The master and officers are apparently paid a monthly wage and received nothing further for their very exceptional and unusual efforts during the night of February 4-5, 1969. While it was undoubtedly their duty in accordance with the provisions of the *British Merchant Shipping (Safety Convention) Act, 1949 (supra)* and maritime law generally to undertake these exceptional hardships and personal efforts, it is not something which would frequently occur in the course of their normal employment and they are entitled to be properly compensated for same. If there is something in the terms of the engagement of the master, officers and crew by their employers, Manchester Liners Limited, which justifies the latter in refusing to share amounts received by them pursuant to the towage contract with these employees, this is not a matter which can be decided in the present case, nor can the question of whether such a condition would be contrary to s. 201 of the *Canada Shipping Act (supra)* since, although Manchester Liners Limited on the one hand, and the master acting on his own behalf and on behalf of the officers and crew on the other, appear to have conflicting interests, they are co-plaintiffs and no issue between them is before me.

However, I believe that defendants were justified in believing that the payment they made to Furness Withy & Co. Ltd. as agents for the owners constituted full payment for all services rendered, and that the agreement which they had negotiated for the substantial figure of \$400 an hour would also cover any possible claim of the master, officers or crew, and that they would not be in jeopardy of a subsequent claim from them, to say nothing of a subsequent claim from Manchester Liners Limited, which latter claim, as I have previously indicated, I find to be entirely unjustified and unwarranted. Surely, from a practical point of view, the master or owners of a ship accepting salvage services should not have to enter into two separate agreements, one with the owner of the vessel

quipage a reçu le paiement de ses heures supplémentaires conformément aux termes de leur contrat de travail mais il a été déclaré au cours des dépositions que cela ne représentait pas une somme très importante¹. Le capitaine et les officiers reçoivent, semble-t-il, un salaire mensuel et ils n'ont rien reçu de plus pour les efforts très exceptionnels et inhabituels qu'ils ont déployés dans la nuit du 4 au 5 février 1969. Bien qu'il fût sans aucun doute de leur devoir, conformément aux dispositions du *British Merchant Shipping (Safety Convention) Act, de 1949 (précité)* et au droit maritime d'une façon générale, d'assumer ses épreuves et ses efforts personnels exceptionnels, il y a là quelque chose qui sort du cours ordinaire de leur emploi et qui leur donne droit à une indemnité appropriée. S'il y a quelque clause dans le contrat de travail qui lie le capitaine, les officiers et l'équipage à leur employeur, la Manchester Liners Limited et qui autorise cette dernière à refuser de partager avec ses employés les sommes qu'elle a reçues en vertu du contrat de remorquage, ce n'est pas là un point qui peut être tranché dans la présente affaire, non plus que la question de savoir si une telle clause serait contraire à l'art. 201 de la *Loi sur la marine marchande du Canada (précitée)* puisque, bien que la Manchester Liners Limited d'une part et le capitaine agissant en son nom propre et au nom des officiers et de l'équipage d'autre part semblent avoir des intérêts opposés, ils sont co-demandeurs et aucun litige les opposant ne m'a été déféré.

Cependant, je pense que les défendeurs étaient justifiés de croire que le paiement qu'ils avaient fait à la Furness Withy & Co. Ltd. en qualité de représentant des propriétaires constituait le paiement de l'ensemble des services rendus et que la somme importante de \$400 l'heure qu'ils avaient négociée par contrat couvrirait également toute réclamation éventuelle du capitaine, des officiers ou de l'équipage et qu'ils ne courraient pas le risque de faire face à une réclamation ultérieure de leur part, pour ne rien dire d'une réclamation ultérieure de la Manchester Liners Limited, réclamation que, comme je l'ai indiqué, précédemment, je trouve tout à fait injustifiée et abusive. Assurément, d'un point de vue pratique, le capitaine ou les propriétaires d'un navire qui acceptent les servi-

which is to perform the salvage and the other with the master of same acting on behalf of the officers and crew, especially when it must be borne in mind that such agreements have to be made under the conditions of stress and in some haste. It would seem more reasonable to assume that the owners of the salvaging vessel would make their own arrangements for sharing the special remuneration paid with their employees the master, officers and crew, especially when the captain of the salvaging vessel, as in the present case, indicated that he had no authority to enter into any agreement except under the terms of Lloyd's Open Form, and that if any variation on this was to be made the owners of the vessel in distress should contact his owners or agents. Nevertheless, the law seems clear that the master, officers and crew cannot be so bound by the owners especially when they have an acquired right, having already commenced an act of salvage by standing by on request, before the agreement to which they were not parties was made. Breaking down the \$1,000 salvage award for the master, officers and crew into the period from 1705 hours to 2100 hours when the contract with the owners commenced, and the period from 2100 hours to 0810 hours when it terminated, I would award \$250 for the first period and \$750 for the later period, and hold defendants liable for payment to the master, officers and crew of the sum of \$250 for the first period. With respect to the second period for which I have found the master, officers and crew are entitled to \$750 as a salvage award for their continuing services during this period, I consider that this portion of their claim has been paid by defendants to plaintiff, Manchester Liners Limited, and should be claimed from them by the master, officers and crew. I cannot render such a judgment in the present case so this matter would have to be dealt with in other proceedings.

ces de sauvetage ne devraient pas avoir à conclure deux accords séparés, l'un avec le propriétaire du navire qui doit effectuer le sauvetage et l'autre avec le capitaine de ce navire agissant au nom des officiers et de l'équipage, et en particulier du fait que l'on doit avoir présent à l'esprit que ces accords doivent être conclus sous la pression des événements et de façon assez hâtive. Il semblerait plus raisonnable de présumer que les propriétaires du navire sauveteur prendraient d'eux-mêmes des dispositions pour partager la rémunération spéciale avec leurs employés, le capitaine, les officiers et l'équipage, en particulier lorsque le capitaine du navire sauveteur comme c'est le cas ici, a indiqué qu'il n'avait aucun pouvoir pour conclure un contrat si ce n'est suivant les conditions du contrat-type de sauvetage du Lloyd et que si quelques modifications devaient y être apportées, les propriétaires du navire en détresse devaient se mettre en rapport avec ses propriétaires ou ses représentants. Néanmoins, le droit est clair sur ce point; le capitaine, les officiers et l'équipage ne peuvent pas être liés par les propriétaires et en particulier lorsqu'ils possèdent un droit acquis, ayant déjà entrepris une opération de sauvetage en se tenant sur les lieux sur demande avant que le contrat auquel ils ne sont pas parties ait été conclu. En ventilant la rémunération de sauvetage de \$1,000 accordée au capitaine, aux officiers et à l'équipage entre la période allant de 17h05 à 21h lorsque le contrat conclu avec les propriétaires a pris effet, et la période allant de 21h à 8h10 lorsqu'il a pris fin, j'accorderais \$250 pour la première période et \$750 pour la seconde et je déclarerais les défendeurs débiteurs de la somme de \$250 afférant à la première période vis-à-vis du capitaine, des officiers et de l'équipage. Quant à la seconde période pour laquelle j'ai conclu que le capitaine, les officiers et l'équipage avaient droit à une indemnité de sauvetage de \$750 pour les services ininterrompus qu'ils ont rendus au cours de cette période, j'estime que cette partie de leur réclamation a été payée par les défendeurs à la demanderesse, la Manchester Liners Limited et que c'est à elle que le capitaine, les officiers et l'équipage devraient la réclamer. Je ne puis pas rendre un tel jugement dans la présente espèce, aussi cette question devrait-elle être débattue dans un autre procès.

Judgment will therefore be rendered as follows:

The claim of Manchester Liners Limited is dismissed. Judgment is rendered in favour of John Scott Watson, master, on his own behalf and on behalf of the officers and crew of the *Manchester Exporter* on voyage No. 23 January-February 1969 against defendants for \$250.

In view of the unusual circumstances surrounding the present litigation which would likely never have been brought had plaintiff, Manchester Liners Limited, shared the payment made with the master, officers and crew, and in view of Rule 344 which gives the Court full discretion to make such order as to costs as it shall see fit, I direct that, although judgment is rendered against defendants on behalf of plaintiff John Scott Watson and the officers and crew as hereinabove indicated in the amount of \$250, the defendants shall have their costs payable by plaintiff Manchester Liners Limited.

¹See *The National Defender* [1970] 1 Lloyd's Rep. 40 at p. 46 where, in dealing with a claim by the crew of the salving vessel and an offer of payment made, it is stated: "The offer of payment clearly had nothing to do with plaintiffs' regular salary or overtime since that was the obligation of Hellenic Shipping, the *Mesologi's* owner, on which payment was received when the plaintiffs were discharged at Pylos, Greece, at the end of the voyage."

Le jugement sera par conséquent rendu de la façon suivante:

La réclamation de la Manchester Liners Limited est rejetée. Les défendeurs sont condamnés à payer la somme de \$250 à John Scott Watson, capitaine, agissant en son nom propre et au nom des officiers et de l'équipage du *Manchester Exporter* sur le voyage n° 23, en janvier-février 1969.

Compte tenu des circonstances inhabituelles du présent litige, qui ne serait vraisemblablement jamais venu en jugement si la demanderesse, la Manchester Liners Limited, avait partagé le paiement qu'elle a reçu avec le capitaine, les officiers et l'équipage, et vu la Règle 344 qui confère à la Cour toute discrétion pour rendre une telle ordonnance quant au dépens, lorsqu'elle l'estime approprié, je décide que, bien que les défendeurs aient été condamnés à payer la somme de \$250 au demandeur John Scott Watson, aux officiers et à l'équipage ainsi qu'il a été dit plus haut, la demanderesse, la Manchester Liners Limited est condamnée à payer les dépens des défendeurs.

¹Voir l'arrêt *The National Defender*, [1970] 1 Lloyd's Rep. 40, à la page 46 où il est déclaré, au sujet d'une réclamation présentée par l'équipage du navire sauveteur et d'une offre de paiement: [TRADUCTION] «L'offre de paiement n'avait manifestement rien à voir avec le traitement ou les heures supplémentaires des demandeurs puisqu'il s'agissait d'une obligation pour la Hellenic Shipping, propriétaire du *Mesologi* qui a effectué le paiement lorsque les demandeurs ont été relevés de leur service à Pylos (Grèce) à la fin du voyage.»