

A-148-10  
2011 FCA 73

A-148-10  
2011 CAF 73

**World Fuel Services Corporation** (*Appellant*)

**World Fuel Services Corporation** (*appelante*)

v.

c.

**The Ship “Nordems” and the owners and all others interested in the ship “Nordems” and Reederei “Nord” Klaus E. Oldendorff GmbH and Partenreederei ms “Nordems” and Parkroad Corporation** (*Respondents*)

**Le navire « Nordems » et les propriétaires du navire « Nordems » et toutes les autres personnes ayant un droit sur ce navire et Reederei « Nord » Klaus E. Oldendorff GmbH et Partenreederei ms « Nordems » et Parkroad Corporation** (*intimés*)

*INDEXED AS: WORLD FUEL SERVICES CORPORATION v. NORDEMS (SHIP)*

*RÉPERTORIÉ : WORLD FUEL SERVICES CORPORATION c. NORDEMS (NAVIRE)*

Federal Court of Appeal, Létourneau, Nadon and Trudel J.J.A.—Montréal, December 16, 2010; Ottawa, February 25, 2011.

Cour d’appel fédérale, juges Létourneau, Nadon et Trudel, J.C.A.—Montréal, 16 décembre 2010; Ottawa, 25 février 2011.

*Maritime Law — Liens and Mortgages — Appeal from Federal Court decision allowing summary judgment in action for non-payment of bunkers delivered to vessel — Bunkers purchased by subtime charterer of vessel, not by shipowners — Contract to purchase bunkers including choice of law clause — Charterers involved herein prohibited from taking bunkers on shipowners’ or ship’s credit — Subtime charterer becoming bankrupt, unable to pay for delivered bunkers — Whether Federal Court wrongly concluding that appellant not having valid claim in personam or in rem herein, that presumption under Canadian maritime law regarding necessities having been rebutted, that transaction at issue not governed by American law — Federal Court not erring in analysis of requirements needed to rebut presumption that necessities ordered on credit of ship — Under Canadian maritime law, in rem action cannot exist for claim of necessities unless shipowners proven liable in personam — Presumption under Canadian, American maritime law distinct — Federal Court correctly finding shipowners herein having rebutted applicable presumption — Appellant knew or ought to have known that subtime charterer not owner of ship, should have inquired regarding subtime charterer’s authority to bind ship — Federal Court not erring in determining that transaction at issue not governed by American law despite choice of law provision in supply contract — Choice of law provision not to be given any weight when shipowners not party to supply contract, not misleading supplier into believing purchaser authorized to act on behalf of shipowners — In present case, no contract existing between shipowners, supplier of necessities — Appeal dismissed.*

*Droit maritime — Privilèges et hypothèques — Appel interjeté à l’égard d’une décision de la Cour fédérale qui a fait droit à une requête en jugement sommaire dans une action pour défaut de paiement de combustible de soute livré au navire — Le combustible de soute a été acheté par le sous-affrètement à temps du navire, et non par les propriétaires — Le contrat d’achat du combustible de soute comportait une clause relative aux choix du droit applicable — Les affrètement parties aux présentes se sont vu interdire de faire livrer du combustible de soute sur le crédit des propriétaires ou sur le crédit du navire — Le sous-affrètement à temps a fait faillite, et n’a pu payer le combustible de soute livré — La Cour fédérale a-t-elle commis une erreur en concluant que l’appelante n’avait pas de créance personnelle ou réelle valide à l’égard des présentes, que la présomption selon le droit maritime canadien concernant les approvisionnements nécessaires avait été réfutée, et que la transaction en cause n’était pas régie par le droit américain? — La Cour fédérale n’a pas commis d’erreur en analysant les conditions requises pour réfuter la présomption selon laquelle des approvisionnements nécessaires avaient été commandés sur le crédit du navire — En droit maritime canadien, il ne peut y avoir d’action réelle relativement à une créance au titre des approvisionnements nécessaires, à moins qu’il ne soit démontré que les propriétaires du navire sont personnellement responsables — La présomption invoquée en droit maritime canadien diffère de la présomption en droit maritime américain — La Cour fédérale était justifiée de conclure que les propriétaires du navire avaient réfuté la présomption applicable — L’appelante savait, ou aurait dû savoir, que le sous-affrètement à temps n’était pas le propriétaire*

*du navire; elle aurait dû vérifier si le sous-affrèteur à temps était autorisé à lier le navire — La Cour fédérale n'a pas commis d'erreur en déterminant que la transaction en litige n'était pas régie par le droit américain, en dépit de la clause relative au choix du droit applicable figurant au contrat d'approvisionnement — La clause relative au choix du droit applicable n'a aucune importance lorsque les propriétaires du navire ne sont pas parties au contrat d'approvisionnement et n'ont pas incité le fournisseur à croire que l'acheteur était autorisé à agir au nom des propriétaires du navire — En l'espèce, aucun contrat ne liait les propriétaires du navire et les fournisseurs d'approvisionnements nécessaires — Appel rejeté.*

This was an appeal from a Federal Court decision in particular allowing a motion for summary judgment against the appellant and resulting in the dismissal of his statement of claim. The action brought against the respondents was for non-payment of an invoice for US\$328 282.09 for the supply of 500 metric tonnes of fuel oil (bunkers) to the vessel ms *Nordems*. The ship was owned and managed by two German entities and the purchaser of the bunkers was a subtime charterer of the vessel. An email confirming the sale sent by the appellant to the subtime charterer specified that the sale was on the vessel's credit and carried a maritime lien. It also stated that the sale would be governed by U.S. laws. The bunkers were delivered to the vessel. An invoice was subsequently issued to the vessel, its owners and the subtime charterer. The subtime charterer became bankrupt afterwards and did not pay for the delivered bunkers. The vessel was consequently arrested and an action was taken against the shipowners and their ship for the appellant's unpaid claim. Prior to this transaction, the shipowners had entered into a time charter party agreement with a charterer. The charterers involved herein were expressly prohibited in their respective charter parties from taking bunkers on the shipowners' credit and on the ship's credit.

The appellant claimed in particular that the Federal Court wrongly concluded that it did not have a claim *in personam* against the shipowners or *in rem* against the vessel and that American law did not govern the bunker supply contract.

The main issues were whether the Federal Court wrongly concluded that the appellant did not have a valid claim *in personam* or *in rem* under Canadian maritime law, that the presumption under Canadian maritime law that the necessities were supplied on the ship's credit had been rebutted

Il s'agissait d'un appel interjeté à l'égard d'une décision de la Cour fédérale qui faisait droit à une requête en jugement sommaire à l'encontre de l'appelante et qui a abouti au rejet de la déclaration de l'appelante. L'action intentée contre les intimés était relative au défaut de paiement d'une facture de 328 282,09 \$US à l'égard de la fourniture de 500 tonnes métriques de combustible liquide (le combustible de soute) au navire ms *Nordems*. Deux entités allemandes possédaient et géraient le navire, et l'acheteur du combustible de soute était un sous-affrèteur à temps du navire. Un courriel confirmant la vente, envoyé par l'appelante au sous-affrèteur à temps, précisait que la vente était effectuée sur le crédit du navire et grevait le navire d'un privilège maritime. Le courriel précisait également que la vente serait régie par les lois des États-Unis. Le combustible de soute a été livré au navire. Une facture a par la suite été envoyée au navire, à ses propriétaires et au sous-affrèteur à temps. Le sous-affrèteur à temps a ensuite fait faillite et n'a pas payé le combustible de soute qui avait été livré. En conséquence, le navire a été saisi, et une action a été intentée contre les propriétaires du navire et contre leur navire, relativement à la créance impayée de l'appelante. Avant cette transaction, les propriétaires du navire avaient conclu un contrat d'affrètement à temps avec un affrèteur. Les affrèteurs en l'espèce se sont vu interdire expressément, dans leurs contrats d'affrètement respectifs, de faire livrer du combustible de soute sur le crédit des propriétaires du navire et sur le crédit du navire.

L'appelante alléguait notamment que la Cour fédérale avait commis une erreur en concluant qu'elle n'avait pas de créance personnelle valide à faire valoir contre les propriétaires du navire, ou de créance réelle valide contre le navire, et que le droit américain ne régissait pas le contrat d'approvisionnement en combustible de soute.

Les questions principales étaient celles d'établir si la Cour fédérale avait commis une erreur en concluant que l'appelante n'avait pas de créance personnelle ou réelle valide en droit maritime canadien, que la présomption, en droit maritime canadien, selon laquelle les approvisionnements nécessaires

and that the transaction in question was not governed by American law but by Canadian law.

*Held*, the appeal should be dismissed.

While the Federal Court was clearly of the opinion that the presumption under Canadian maritime law that the necessities had been ordered on the credit of the ship applied in this case, it also clearly stated that the shipowners had rebutted that presumption. The Federal Court did not err in its analysis of what is required to rebut the presumption. Under Canadian maritime law, there can be no *in rem* action and, hence, no arrest, for a claim of necessities unless it can be shown that the shipowners are liable *in personam*. The presumption which the appellant asserted as applicable here was the one it would be entitled to rely on if American law were applicable, not the one it could rely on under Canadian maritime law.

The Federal Court did not err in concluding that the shipowners had rebutted the presumption that applied in this case. The appellant knew or ought to have known that the subtime charterer was not the owner of the ship. The appellant had access to marine publications, which would have allowed it to determine the ownership of the vessel. Therefore, the appellant was on notice and should have taken steps to verify whether the subtime charterer had authority to bind the vessel. Whether the presumption under Canadian law is rebutted must be determined by a proper assessment of all relevant facts, including whether the supplier made reasonable inquiries to ascertain the authority of the person requesting the necessities. The Federal Court carefully reviewed all of the relevant evidence on this question and did not err when it held that the appellant ought to have inquired regarding the subtime charterer's authority to bind the ship.

The Federal Court did not err in determining that the transaction at issue was not governed by American law. While there was a choice of law clause in the bunker supply contract between the appellant and the subtime charterer, the shipowners clearly did not agree to the U.S. choice of law provision found therein. Where, as in the present case, there is no contract between the shipowners and the supplier of necessities and the shipowners have not, by their attitude and conduct, misled the supplier into believing that the purchaser of necessities was authorized to act on their behalf, the choice of law provision should not be given any weight. The proper law is thus determined by an attempt to ascertain, on the basis of the

étaient fournis sur le crédit du navire avait été réfutée, et que la transaction en question était régie non pas par le droit américain, mais par le droit canadien.

*Arrêt* : l'appel doit être rejeté.

Même si la Cour fédérale était clairement d'avis que la présomption, en droit maritime canadien, selon laquelle les approvisionnements nécessaires avaient été commandés sur le crédit du navire, s'appliquait dans cette affaire, elle a également précisé sans ambages que les propriétaires du navire avaient réfuté cette présomption. La Cour fédérale n'a pas commis d'erreur dans son analyse des éléments nécessaires pour réfuter la présomption. En droit maritime canadien, il ne peut y avoir d'action réelle et, par conséquent, de saisie, relativement à une créance au titre des approvisionnements nécessaires, à moins qu'il ne puisse être démontré que les propriétaires du navire sont personnellement responsables. La présomption que l'appelante prétendait applicable en l'espèce était celle qu'elle aurait pu invoquer si le droit américain avait été applicable, et non celle qu'elle pouvait invoquer en droit maritime canadien.

La Cour fédérale n'a pas commis d'erreur en concluant que les propriétaires du navire avaient réfuté la présomption applicable en l'espèce. L'appelante savait, ou aurait dû savoir, que le sous-affrètement à temps n'était pas le propriétaire du navire. L'appelante avait accès à des publications maritimes, qui lui auraient permis de déterminer à qui appartenait le navire. Par conséquent, l'appelante était au courant et aurait dû prendre des mesures pour vérifier si le sous-affrètement à temps avait le pouvoir de lier le navire. Pour savoir si la présomption en droit canadien est réfutée, il faut évaluer de façon appropriée tous les faits pertinents, notamment la mesure dans laquelle le fournisseur a fait des vérifications raisonnables pour connaître l'étendue du pouvoir de la personne ayant demandé les approvisionnements nécessaires. La Cour fédérale a examiné avec soin l'ensemble de la preuve pertinente sur cette question et n'a pas commis d'erreur en statuant que l'appelante aurait dû s'enquérir du pouvoir du sous-affrètement à temps de lier le navire.

La Cour fédérale n'a pas commis d'erreur en déterminant que la transaction en litige n'était pas régie par le droit américain. Même si le contrat d'approvisionnement en combustible de soute conclu entre l'appelante et le sous-affrètement à temps comportait une clause sur le choix du droit applicable, les propriétaires du navire n'avaient manifestement pas accepté la clause de choix du droit américain qui s'y trouvait. Lorsque, comme dans le cas présent, il n'existe pas de contrat entre les propriétaires du navire et le fournisseur des approvisionnements nécessaires et que les propriétaires n'ont pas, par leur comportement ou leur attitude, incité le fournisseur à croire que l'acheteur des approvisionnements nécessaires était

facts and events of the case, which jurisdiction has the closest and most substantial connection to the transaction. The Federal Court did not make a reviewable error with how it dealt with the choice of law provision found in the contract between the appellant and the subtime charterer.

autorisé à agir en leur nom, la clause de choix du droit applicable ne devrait avoir aucune importance. Le droit applicable est donc déterminé en cherchant à savoir, à la lumière des faits et des événements mis en preuve, le ressort ayant le lien le plus étroit et le plus réel avec la transaction. La Cour fédérale n'a commis aucune erreur susceptible de révision quant à la façon dont elle a appliqué la disposition sur le droit applicable que renfermait le contrat conclu entre l'appelante et le sous-affrètement à temps.

#### STATUTES AND REGULATIONS CITED

*Commercial Instruments and Maritime Liens Act*, 46 U.S.C. § 30341 (2006).

#### CASES CITED

##### CONSIDERED:

*JPMorgan Chase Bank v. Lanner (The)*, 2008 FCA 399, [2009] 4 F.C.R. 109, 305 D.L.R. (4th) 442, 388 N.R. 39; *Imperial Oil Ltd. v. Petromar Inc.*, 2001 FCA 391, [2002] 3 F.C. 190, 209 D.L.R. (4th) 158, 283 N.R. 182, revg 2000 CanLII 16066, 187 F.T.R. 208 (F.C.T.D.); *Mount Royal/Walsh Inc. v. Jensen Star (The)*, [1990] 1 F.C. 199, 99 N.R. 42 (C.A.); *Marlex Petroleum, Inc. v. The Ship "Har Rai"*, [1984] 2 F.C. 345, (1984), 4 D.L.R. (4th) 739, 53 N.R. 1 (C.A.), affd [1987] 1 S.C.R. 57, (1987), 72 N.R. 75; *Tropwood A.G. et al. v. Sivaco Wire & Nail Co. et al.*, [1979] 2 S.C.R. 157, (1979), 99 D.L.R. (3d) 235, 10 C.P.C. 9, 26 N.R. 313; *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571 (1953); *Cann v. Roberts* (1874), 30 L.T.R. 424 (Eng.).

##### REFERRED TO:

*Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683, (1989), 62 D.L.R. (4th) 36, 101 N.R. 1; *Strandhill, The v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] S.C.R. 680, [1926] 4 D.L.R. 801; *Todd Shipyards Corp. v. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] S.C.R. 1248, (1972), 32 D.L.R. (3d) 571.

#### AUTHORS CITED

Castel, J.-G. *Canadian Conflict of Laws*, 4th ed. Toronto: Butterworths, 1997.  
 Gilmore, G. and C. L. Black. *The Law of Admiralty*, 2nd ed. New York: Foundation Press, 1975.  
 Tetley, William. *Maritime Liens and Claims*, 2nd ed. Cowansville, Que.: Yvon Blais, 1998.

APPEAL from a Federal Court decision (2010 FC 332, 366 F.T.R. 118) in particular allowing a motion for

#### LOIS ET RÈGLEMENTS CITÉS

*Commercial Instruments and Maritime Liens Act*, 46 U.S.C. § 30341 (2006).

#### JURISPRUDENCE CITÉE

##### DÉCISIONS EXAMINÉES :

*JPMorgan Chase Bank c. Lanner (Le)*, 2008 CAF 399, [2009] 4 R.C.F. 109, 305 D.L.R. (4th) 442, 388 N.R. 39; *Imperial Oil Ltd. c. Petromar Inc.*, 2001 CAF 391, [2002] 3 C.F. 190, infirmant 2000 CanLII 16066 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.); *Mount Royal/Walsh Inc. c. Jensen Star (Le)*, [1990] 1 C.F. 199 (C.A.); *Marlex Pétroleum, Inc. c. Le navire « Har Rai »*, [1984] 2 C.F. 345, (C.A.), conf. par [1987] 1 R.C.S. 57; *Tropwood A.G. et autres. c. Sivaco Wire & Nail Co. et autres*, [1979] 2 R.C.S. 157; *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571 (1953); *Cann v. Roberts* (1874), 30 L.T.R. 424 (Angl.).

##### DÉCISIONS CITÉES :

*Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683; *Strandhill, The v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] R.C.S. 680, [1926] 4 D.L.R. 801; *Todd Shipyards Corp. c. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] R.C.S. 1248.

#### DOCTRINE CITÉE

Castel, J.-G. *Canadian Conflict of Laws*, 4<sup>e</sup> éd. Toronto : Butterworths, 1997.  
 Gilmore, G. et C. L. Black. *The Law of Admiralty*, 2<sup>e</sup> éd. New York : Foundation Press, 1975.  
 Tetley, William. *Maritime Liens and Claims*, 2<sup>e</sup> éd. Cowansville, Qc : Yvon Blais, 1998.

APPEL interjeté à l'égard d'une décision de la Cour fédérale (2010 CF 332) en particulier, faisant droit à une

summary judgment against the appellant in an action for non-payment of bunkers. Appeal dismissed.

requête en jugement sommaire contre l'appelante, dans une action pour défaut de paiement de combustible de soute. Appel rejeté.

## APPEARANCES

*Christopher J. Giaschi* for appellant.  
*John O'Connor* for respondents.

## ONT COMPARU

*Christopher J. Giaschi* pour l'appelante.  
*John O'Connor* pour les intimés.

## SOLICITORS OF RECORD

*Giaschi & Margolis*, Vancouver, for appellant.  
*Langlois Gaudreau O'Connor LLP*, Québec, for respondents.

## AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

*Giaschi & Margolis*, Vancouver, pour l'appelante.  
*Langlois Gaudreau O'Connor s.r.l.*, Québec, pour les intimés.

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

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

[1] NADON J.A.: This is an appeal from a decision of Harrington J. of the Federal Court (the Judge), 2010 FC 332, 366 F.T.R. 118, dated March 25, 2010, who allowed a motion for summary judgment brought by the respondents Partenreederei ms *Nordems* and Reederei “Nord” Klaus E. Oldendorff GmbH, and dismissed a similar application brought by the appellant World Fuel Services Corporation. As a result, the Judge dismissed the appellant’s statement of claim with costs as against all the respondents other than the respondent Parkroad Corporation (Parkroad).

[1] LE JUGE NADON, J.C.A. : Il s’agit d’un appel interjeté à l’égard de la décision en date du 25 mars 2010, publiée sous la référence 2010 CF 332, par laquelle le juge Harrington de la Cour fédérale (le juge de première instance) a fait droit à une requête en jugement sommaire présentée par les intimées Partenreederei ms *Nordems* et Reederei « Nord » Klaus E. Oldendorff GmbH et a rejeté une requête similaire présentée par l’appelante World Fuel Services Corporation. En conséquence, le juge de première instance a rejeté la déclaration de l’appelante avec dépens en faveur de tous les intimés sauf l’intimée Parkroad Corporation (Parkroad).

[2] Although the action brought against the respondents, an action for non-payment of an invoice in the sum of US\$328 282.09 (invoiced amount of US\$304 905.97 plus administrative fees and interest totalling US\$23 282.12) for the supply of 500 metric tonnes of fuel oil (the bunkers) to the Cyprus-flag bulk carrier ms *Nordems* (the ship or the vessel) at Cape Town, South Africa, appears to be a straightforward matter, it is nothing of the sort. As the Judge points out in the first paragraph of his reasons, the matter before him, and now before us in this appeal, raises difficult issues, namely, the liability of the owners of the vessel for the supply of the bunkers and whether, irrespective of liability on the part of the owners, the vessel itself is liable *in rem* for the amount sought by the appellant.

[2] Bien que l’action intentée contre les intimés, soit une action relative au défaut de paiement d’une facture de 328 282,09 \$US (montant facturé de 304 905,97 \$US plus frais administratifs et intérêts de 23 282,12 \$US) à l’égard de la fourniture de 500 tonnes métriques de combustible liquide (le combustible de soute) au vraquier ms *Nordems* battant pavillon chypriote (le navire) à Cape Town, en Afrique du Sud, semble relativement simple, il n’en est rien. Comme le juge de première instance le souligne dans le premier paragraphe de ses motifs, le litige dont il était saisi et dont nous sommes maintenant saisis dans le présent appel soulève des questions difficiles, soit la responsabilité des propriétaires du navire à l’égard de la fourniture de combustible de soute et la responsabilité *in rem* (réelle) du navire

[3] More particularly, the appeal once again brings to the fore the very important differences between Canadian maritime law and American maritime law with regard to the rights of suppliers of necessities—which include the supply of bunkers—seeking to assert their unsatisfied claims against the vessel to which the necessities were supplied (see our recent decision in *JPMorgan Chase Bank v. Lanner (The)*, 2008 FCA 399, [2009] 4 F.C.R. 109 (*The Lanner*). The action instituted by the appellant results from the type of transaction which Stone J.A. accurately described at paragraph 22 of his reasons in *Imperial Oil Ltd. v. Petromar Inc.*, 2001 FCA 391, [2002] 3 F.C. 190 (*Imperial Oil*), where he wrote:

While the present controversy involves transactions said to be connected to either Canada or the United States, it is not unusual in the marine shipping industry for fuel to be supplied to a vessel under a contract between parties located in several countries, negotiated in one country and performed in another sometimes by a person who was not a party to the original contract. Fortunately, complexities of that order are not present in the fact situation to be examined in this appeal.

[4] The appellant submits that the Judge erred in a number of ways. First, it says that the Judge was wrong to conclude that it did not have a claim *in personam* against the shipowners or *in rem* against the vessel. Second, it submits that the Judge erred in holding that American law did not govern the bunker supply contract. Lastly, the appellant says that the Judge erred in finding that American law, if applicable, did not grant a maritime lien in the circumstances of this case.

lui-même relativement au montant que l'appelante sollicite, indépendamment de la responsabilité des propriétaires.

[3] Plus précisément, l'appel met à nouveau en relief les différences très importantes entre le droit maritime canadien et le droit maritime américain en ce qui concerne les droits des fournisseurs d'approvisionnements nécessaires — y compris le combustible de soute — qui cherchent à faire valoir leurs créances contre le navire auquel les approvisionnements en question ont été fournis (voir la décision que nous avons récemment rendue dans l'arrêt *JPMorgan Chase Bank c. Lanner (Le)*, 2008 CAF 399, [2009] 4 R.C.F. 109 (*Le Lanner*). L'action intentée par l'appelante découle du type de transaction que le juge Stone a bien décrit au paragraphe 22 des motifs qu'il a rédigés dans l'arrêt *Imperial Oil Ltd. c. Petromar Inc.*, 2001 CAF 391, [2002] 3 C.F. 190 (*Imperial Oil*), où il s'est exprimé comme suit :

Bien que la présente controverse concerne des transactions qui seraient liées au Canada ou aux États-Unis, il n'est pas inhabituel, dans le domaine de la navigation maritime, qu'un navire soit approvisionné en carburant en application d'un contrat qui a été conclu entre des parties se trouvant dans plusieurs pays, négocié dans un pays et exécuté dans un autre parfois par une personne qui n'était pas partie au contrat initial. Fort heureusement, aucune complexité de cette nature n'existe en l'espèce.

[4] L'appelante reproche au juge de première instance d'avoir commis plusieurs erreurs. D'abord, soutient-elle, il a eu tort de conclure qu'elle n'avait aucune créance personnelle contre les propriétaires ni aucune créance réelle contre le navire. Ensuite, elle fait valoir que le juge de première instance a commis une erreur en concluant que le droit américain ne régissait pas le contrat de fourniture du combustible de soute. Enfin, elle affirme que le juge a commis une erreur en concluant que, si le droit américain s'appliquait, il n'accordait pas de privilège maritime dans les circonstances de la présente affaire.

## THE FACTS

[5] I now turn to a brief summary of the facts, which are mostly uncontested and which reveal complexities of the type which Stone J.A. referred to in *Imperial Oil*.

[6] At the relevant time, the ship was owned by the respondent Partenreederei ms *Nordems* (the shipowners) and managed by the respondent Reederei “Nord” Klaus E. Oldendorff GmbH (the managers), both German entities. As to the respondent Parkroad, a South Korean entity, it was, at all times material herein, a subtime charterer of the vessel.

[7] Also at the relevant time, the seller of the bunkers was either World Fuel Services (Singapore) Pte Ltd. (World Fuel Singapore), a Singapore corporation and a subsidiary of the appellant, a Florida corporation, or the appellant itself. I have used the word “or” because there is a dispute between the parties as to whether the appellant is entitled to bring this action and, hence, this appeal. At paragraph 37 of his reasons, the Judge dealt with that issue in the following terms:

As to the defendants’ assertion that the party which contracted with Parkroad was not World Fuel Services Corporation [the appellant] but rather World Fuel Services (Singapore) Pte. Ltd., there is simply not enough information in the record to allow me to dismiss the action on that basis. Given the credit provisions and the general terms and conditions, I will proceed on the basis that World Fuel Services Corporation of Miami is a proper plaintiff, but that it does not lie in the mouth of World Fuel Services (Singapore) Pte. Ltd. to later claim that it is the contracting party, and is not bound by the judgment herein.

[8] The bunkers were supplied to the vessel on October 15 and 16, 2008, following an exchange of e-mails between Parkroad and World Fuel Services Seoul, a division of World Fuel Singapore. The e-mail sent to Parkroad confirming the sale of the bunkers informed it that the sale was “on the credit of the VSL [vessel]” and that it was “presumed to have authority to bind the VSL with a maritime lien”. The e-mail further provided that “disclaimer stamp placed by VSL on the

## LES FAITS

[5] Je résume maintenant brièvement les faits qui, pour la plupart, ne sont pas contestés et révèlent des complexités de la nature de celles que le juge Stone a décrites dans l’arrêt *Imperial Oil*.

[6] À l’époque pertinente, le navire appartenait à l’intimée Partenreederei ms *Nordems* (les propriétaires du navire) et était géré par l’intimée Reederei « Nord » Klaus E. Oldendorff GmbH (les gestionnaires), toutes deux des entités allemandes. Quant à l’intimée Parkroad, qui est une entité sud-coréenne, elle était, à l’époque pertinente, un sous-affrèteur à temps du navire.

[7] Également à l’époque pertinente, le vendeur du combustible de soute était World Fuel Services (Singapore) Pte Ltd. (World Fuel Singapore), société de Singapour et filiale de l’appelante, société de la Floride, ou l’appelante elle-même. J’ai employé le mot « ou » parce que les parties ne s’entendent pas sur la question de savoir si l’appelante a le droit d’intenter la présente action, d’où le présent appel. Au paragraphe 37 de ses motifs, le juge de première instance a tranché cette question comme suit :

[TRADUCTION] Quant à l’allégation des défendeurs selon laquelle la partie qui a signé une entente avec Parkroad n’était pas World Fuel Services Corporation [l’appelante], mais plutôt World Fuel Services (Singapore) Pte. Ltd., le dossier ne renferme tout simplement pas suffisamment de renseignements à ce sujet pour que je puisse rejeter l’action sur ce fondement. Compte tenu des dispositions relatives au crédit et des conditions générales, je présumerai que la société World Fuel Services Corporation de Miami est une demanderesse légitime, mais qu’il n’appartient pas à World Fuel Services (Singapore) Pte. Ltd. de soutenir plus tard qu’elle est la partie contractante et n’est pas liée par le jugement rendu en l’espèce.

[8] Le navire a reçu livraison du combustible de soute les 15 et 16 octobre 2008, par suite d’un échange de courriels entre Parkroad et World Fuel Services Seoul, division de World Fuel Singapore. Selon le courriel envoyé à Parkroad pour confirmer la vente du combustible de soute, la vente était effectuée [TRADUCTION] « sur le crédit du navire » et [TRADUCTION] « le pouvoir de grever le navire d’un privilège maritime [était] présumé ». Le courriel comportait également l’avis suivant :

bunker receipt will have no effect and do not waive the seller's lien". Finally, the e-mail informed Parkroad that the sale was made subject to the seller's general terms and conditions which, *inter alia*, provided that the sale would be governed by the laws of the United States and the State of Florida.

[9] The bunker delivery receipt is on a Caltex Oil (SA) (Pty) (Ltd.) (Caltex) letterhead and shows delivery of 500.001 metric tonnes on October 16, 2008. The following stamp was apposed thereon by the master of the vessel:

This service/supply is for the account of vessel's Time Charterers, Messrs. Parkroad Corp. On behalf of vessel's owner, I herewith declare that neither Owner nor vessel are responsible for payment of this service/supply.

[10] On October 20, 2008, an invoice in the sum of US\$304 905.97 was issued by World Fuel Services Seoul and directed to the vessel, its owners and to Parkroad at an address in South Korea, presumably Parkroad's business address, and calling for payment to be made at the appellant's bank located in Chicago, Illinois, U.S.A.

[11] Some time after the supply of the bunkers, Parkroad became bankrupt and did not pay for them. As a result, the vessel was arrested on December 12, 2008 at Baie-Comeau, Quebec. The shipowners posted bail for the release of their ship and proceeded to defend the action taken against them and their ship. Parkroad, needless to say, has not sought to defend the action against it.

[12] A few words concerning the charter parties pursuant to which the vessel was operated will be useful.

[13] On May 9, 2007, the shipowners and AS Klaveness Chartering of Oslo, Norway, entered into a time charter party agreement, in the 1992 New York Produce Exchange Form. Pursuant thereto, the vessel was

[TRANSDUCTION] « les avis d'exonération apposés sur les reçus de livraison du combustible de soute seront inopérants et ne constituent pas un abandon du privilège du vendeur ». Enfin, dans ce même courriel, Parkroad était informée que la vente était assujettie aux conditions générales du vendeur, lesquelles prévoyaient notamment que la vente serait régie par les lois des États-Unis et de l'État de la Floride.

[9] Le reçu de livraison du combustible de soute figure sur du papier à en-tête de Caltex Oil (SA) (Pty) (Ltd.) (Caltex) et fait état de la livraison de 500,001 tonnes métriques le 16 octobre 2008. Le capitaine du navire a apposé l'avis suivant sur ce reçu :

[TRANSDUCTION] Le service/l'approvisionnement est effectué pour le compte des affréteurs à temps du navire, MM. Parkroad Corp. Au nom du propriétaire du navire, je déclare par les présentes que ni le propriétaire ni le navire ne sont responsables du paiement du service/de l'approvisionnement.

[10] Le 20 octobre 2008, une facture de 304 905,97 \$US a été établie par World Fuel Services Seoul et envoyée au navire, aux propriétaires de celui-ci et à Parkroad à une adresse en Corée du Sud, probablement l'adresse commerciale de Parkroad; selon cette facture, le paiement devait être versé à la banque de l'appelante située à Chicago, en Illinois, aux États-Unis.

[11] Quelque temps après la livraison du combustible de soute, Parkroad a fait faillite et n'a pas payé l'approvisionnement en question. En conséquence, le navire a été saisi le 12 décembre 2008 à Baie-Comeau, au Québec. Les propriétaires ont fourni un cautionnement pour obtenir la mainlevée de leur navire et ont contesté l'action intentée contre eux et contre le navire. Bien entendu, Parkroad n'a pas tenté de contester l'action engagée contre elle.

[12] Il convient ici de commenter brièvement les contrats d'affrètement en vertu desquels le navire a été exploité.

[13] Le 9 mai 2007, les propriétaires et AS Klaveness Chartering d'Oslo, en Norvège, ont conclu un contrat d'affrètement à temps à l'aide du formulaire de New York Produce Exchange Form de 1992. Selon ce

time-chartered for a period of between 34 and 37 months in the charterer's option and the charterer was given the right to, *inter alia*, subcharter the vessel. As a result, the vessel was subchartered on seven occasions, the last subcharter being that in favour of Parkroad, which took delivery of the vessel in Japan on February 25, 2008, and redelivered it on October 30, 2008, to its contracting party, Cosco Oceania Chartering Pty Ltd. (Cosco) of Australia.

[14] It is of importance to note that the head charter party and that between Cosco and Parkroad both contained a clause relating to the payment of bunkers and the prohibition of liens. More particularly, the clause expressly prohibited the charterers from taking bunkers on the credit of the shipowners and, hence, on the credit of their ship. The relevant clause reads as follows:

The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies or necessities or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the owners or in the Owner's time. [Emphasis added.]

[15] I also point out that both of the charter parties called for arbitration in London and provided that all disputes were to be governed by English law.

#### DIFFERENCES BETWEEN CANADIAN AND AMERICAN LAW

[16] Before turning to the Judge's reasons, it will be useful to say a few words concerning the differences between our law and that of the United States with regard to the rights of suppliers of necessities. It will also be useful to briefly set out the arguments made by the parties before the Judge, which arguments are essentially the same in this appeal.

contrat, le navire a été affrété à temps pour une période allant de 34 à 37 mois, au gré de l'affrètement, et celui-ci a entre autres obtenu le droit de sous-affrêter le navire. Le navire a donc été sous-affrété à sept occasions, le dernier sous-affrètement ayant été consenti en faveur de Parkroad, qui a pris livraison du navire au Japon le 25 février 2008 et l'a retourné le 30 octobre de la même année à sa partie contractante, Cosco Oceania Chartering Pty Ltd. (Cosco), de l'Australie.

[14] Il importe de préciser que le contrat d'affrètement principal et le contrat qui avait été conclu entre Cosco et Parkroad comportaient tous les deux une clause concernant le paiement du combustible de soute et l'interdiction de grever le navire de privilèges. Plus précisément, la clause interdisait expressément aux affrêteurs de faire livrer du combustible de soute sur le crédit des propriétaires et, par le fait même, sur le crédit de leur navire. Voici le texte de la clause pertinente :

[TRADUCTION] Les affrêteurs ne seront, directement ou indirectement, liés par aucun privilège ou charge qui pourrait avoir priorité sur le titre et le droit des propriétaires du navire, et ne permettront pas que ce privilège soit maintenu. Les affrêteurs s'engagent, pendant la durée de validité du présent contrat d'affrètement, à ne pas se procurer de fournitures, d'approvisionnements nécessaires ou de services, incluant les frais de port et de combustible de soute, sur le crédit des propriétaires ou sur le temps du propriétaire. [Non souligné dans l'original.]

[15] Je souligne également que les deux contrats d'affrètement prévoyaient que les arbitrages se dérouleraient à Londres et que tous les différends seraient régis par le droit anglais.

#### LES DIFFÉRENCES ENTRE LE DROIT CANADIEN ET LE DROIT AMÉRICAIN

[16] Avant d'examiner les motifs du juge de première instance, il convient d'examiner brièvement les différences entre notre droit et celui des États-Unis en ce qui concerne les droits des fournisseurs d'approvisionnements nécessaires. Il sera également utile d'exposer brièvement les arguments que les parties ont fait valoir devant le juge de première instance, lesquels arguments sont essentiellement les mêmes dans le présent appel.

[17] The differences between our law and that of the United States are of crucial importance in this appeal since Canadian maritime law, contrary to American maritime law, does not create a maritime lien in favour of a supplier of necessaries. Further, under Canadian maritime law, personal liability of the shipowner is required for a successful action *in rem* by a supplier of necessaries, whereas, under American law, personal liability of the shipowner is not required for such an action to be successful.

[18] Also of relevance is the fact that under American law, a charterer is presumed to have authority from the owner of the ship to subject the ship to a maritime lien for necessaries, in the absence of the supplier's actual knowledge of a prohibition of lien clause in the charter party. In other words, there exists a presumption that a necessaries man has contracted on the credit of the ship, which presumption can only be rebutted by showing that the necessaries man knew that his contracting party was not authorized to bind the ship. Failing rebuttal of the presumption, the supplier of necessaries can enforce his maritime lien on the ship.

[19] Although there is also a presumption under Canadian maritime law that necessaries were ordered on the credit of the ship, our law does not go as far as requiring actual knowledge of lack of authority on the part of the supplier for a successful rebuttal of the presumption. This is why the Judge, in the course of his reasons, characterized the presumption under Canadian law as a "weaker presumption" (paragraph 40 of Judge's reasons).

[20] These principles—elaborated during the course of the 19th and 20th centuries by English, Canadian and American courts—were fully discussed by our Court in a number of recent decisions, namely: *Imperial Oil*, at paragraphs 23 to 27; *The Lanner*, at paragraphs 8, 9, 20, 21, 22 and 23; *Mount Royal/Walsh Inc. v. Jensen Star (The)*, [1990] 1 F.C. 199 (*Mount Royal*), at pages 214 to 217; and in *Marlex Petroleum Inc. v. The Ship "Har*

[17] Les différences entre notre droit et celui des États-Unis revêtent une importance cruciale pour le présent appel, car, contrairement au droit maritime américain, le droit maritime canadien ne prévoit pas la création d'un privilège maritime en faveur d'un fournisseur d'approvisionnements nécessaires. De plus, selon le droit maritime canadien, pour que le fournisseur d'approvisionnements nécessaires ait gain de cause dans l'action réelle qu'il intente, le propriétaire du navire doit être personnellement responsable, alors que cette responsabilité n'est pas nécessaire en droit américain.

[18] Qui plus est, en droit américain, l'affrèteur est réputé avoir obtenu du propriétaire du navire le pouvoir de grever le navire d'un privilège maritime relativement aux approvisionnements nécessaires lorsque le fournisseur n'est pas au courant de l'existence d'une clause interdisant ce type de privilège dans le contrat d'affrètement. En d'autres termes, il existe une présomption selon laquelle le fournisseur d'approvisionnements nécessaires a conclu un contrat sur le crédit du navire et la seule façon de réfuter cette présomption est de démontrer que le fournisseur savait que sa partie contractante n'était pas autorisée à lier le navire. Si cette présomption n'est pas réfutée, le fournisseur d'approvisionnements nécessaires pourra faire valoir son privilège maritime sur le navire.

[19] Même s'il existe également en droit maritime canadien une présomption selon laquelle les approvisionnements nécessaires ont été commandés sur le crédit du navire, notre droit n'exige pas que le fournisseur soit au courant de l'absence de pouvoir de la partie contractante pour que la présomption puisse être réfutée. C'est pourquoi le juge de première instance a décrit, dans ses motifs, la présomption du droit canadien comme une [TRADUCTION] « présomption plus faible » (paragraphe 40 des motifs du juge de première instance).

[20] La Cour d'appel fédérale a commenté ces principes, qui ont été élaborés au cours des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles par les tribunaux anglais, canadiens et américains, dans plusieurs décisions récentes, soit : *Imperial Oil*, aux paragraphes 23 à 27; *Le Lanner*, aux paragraphes 8, 9, 20, 21, 22 et 23; *Mount Royal/Walsh Inc. c. Jensen Star (Le)*, [1990] 1 C.F. 199 (*Mount Royal*), aux pages 214 à 217; *Marlex Petroleum, Inc. c. Le navire*

*Rai*”, [1984] 2 F.C. 345, affirmed [1987] 1 S.C.R. 57 (*The Har Rai*), at paragraphs 3 to 11.

[21] Hence, if American maritime law is the law of the transaction at issue, the appellant’s chances of success in recovering its claim against the ship are dramatically increased.

#### THE PARTIES’ CONTENTIONS

[22] Before the Judge, the appellant took the position that Parkroad had contracted, not only on its behalf but also on behalf of the shipowners and their ship. The appellant further argued that the contract was deemed, by reason of its terms and conditions, to have been entered into in the United States and that it was subject to American law. As a result, the appellant had a maritime lien over the ship in regard to its unpaid claim, irrespective of whether or not the shipowners are personally liable.

[23] As to the shipowners, they first argued that they were not bound by the contract entered into by Parkroad and the appellant, adding that there could be no doubt that Parkroad did not have actual or ostensible authority to contract on their behalf or on the credit of their ship. The shipowners further asserted that the law which governed their relationship and that of their ship with the appellant was not the law of the United States and that as no other law had been alleged, their relationship with the appellant was subject to Canadian maritime law. Consequently, in their view, since a supplier of necessities does not have the benefit of a maritime lien for its claim under Canadian maritime law, the appellant was required to demonstrate that they were liable in order to succeed *in rem* against the vessel.

[24] Finally, the shipowners argued that even if the laws of the United States were applicable, they did not, in the circumstances of this case, give the appellant a maritime lien over the vessel.

« *Har Rai* », [1984] 2 C.F. 345, confirmé par [1987] 1 R.C.S. 57 (*Le Har Rai*), aux paragraphes 3 à 11.

[21] En conséquence, si le droit américain s’applique à la transaction en litige, les chances de l’appelante d’avoir gain de cause en ce qui concerne le recouvrement de sa créance à l’encontre du navire seront nettement supérieures.

#### LES PRÉTENTIONS DES PARTIES

[22] Devant le juge de première instance, l’appelante a soutenu que Parkroad avait conclu une entente non seulement en son nom, mais également au nom du navire et des propriétaires de celui-ci. L’appelante a ajouté qu’en raison des modalités qu’il comportait, le contrat était réputé avoir été conclu aux États-Unis et qu’il était assujéti au droit américain. En conséquence, l’appelante détenait un privilège maritime sur le navire à l’égard de sa créance, que les propriétaires du navire soient personnellement responsables ou non.

[23] Quant aux propriétaires du navire, ils ont d’abord soutenu qu’ils n’étaient pas liés par le contrat conclu par Parkroad et l’appelante, ajoutant qu’il était indéniable que Parkroad n’avait pas le pouvoir, réel ou apparent, de conclure un contrat en leur nom ou sur le crédit de leur navire. Ils ont également fait valoir que le droit régissant leur relation et la relation entre leur navire et l’appelante n’était pas le droit des États-Unis et que, étant donné qu’aucun autre régime juridique n’avait été invoqué, leur relation avec l’appelante était assujéti au droit maritime canadien. En conséquence, à leur avis, étant donné que le fournisseur d’approvisionnements nécessaires ne bénéficie pas d’un privilège maritime à l’égard de sa créance en droit maritime canadien, l’appelante devait démontrer, pour avoir gain de cause dans son action réelle engagée contre le navire, qu’ils étaient responsables.

[24] Enfin, les propriétaires du navire ont soutenu que, même si les lois des États-Unis s’appliquaient, elles n’entraînaient pas la création d’un privilège maritime sur le navire en faveur de l’appelante dans les circonstances de la présente affaire.

[25] With the above in mind, I now turn to the Judge's decision.

#### THE FEDERAL COURT DECISION

[26] After setting out the relevant facts and the parties' respective positions, the Judge began a discussion with regard to the law governing the relationship between the appellant and the shipowners and their ship. He referred to the Supreme Court of Canada's decision in *Tropwood A.G. et al. v. Sivaco Wire & Nail Co. et al.*, [1979] 2 S.C.R. 157 (*Tropwood*), where the Court made it clear that the conflict rules that were to be used to determine the law that applied to the relationship at issue were those of the forum (*Tropwood*, at pages 166–167).

[27] The Judge further indicated that parties to a contract were entitled to choose the law governing their relationship, unless the forum's principles of public policy prevented such choice. He added that the fact that American law, contrary to Canadian maritime law, gave a maritime lien to suppliers of necessities did not offend Canada's sense of public policy. For this proposition, the Judge referred to this Court's decision in *The Har Rai*. He then stated that failing a choice of law by the parties, the Court's task was to weigh the factors which linked the transaction to one or more jurisdictions.

[28] This led the Judge to say that unless it was demonstrated that a law other than Canadian maritime law applied, which law had to be proven as a fact, Canadian maritime law would govern the relationship between the parties. Because only American law had been alleged by the appellant, the relationship between the parties was either subject to that law or to Canadian maritime law. He then went on to say, at paragraph 40 of his reasons:

The second point is that it may not even be necessary to determine whether American law is applicable at all. If, as stated earlier, the owners of the Nordems are party to the World Fuel

[25] Conservant à l'esprit ces faits et prétentions, j'aborde maintenant la décision du juge de première instance.

#### LA DÉCISION DE LA COUR FÉDÉRALE

[26] Après avoir exposé les faits pertinents et les positions respectives des parties, le juge de première instance a commenté le régime juridique régissant la relation entre l'appelante et le navire ainsi que les propriétaires de celui-ci. Il a cité l'arrêt *Tropwood A.G. et autres c. Sivaco Wire & Nail Co. et autres*, [1979] 2 R.C.S. 157 (*Tropwood*), où la Cour suprême du Canada a clairement indiqué que les règles de conflit à appliquer pour déterminer le droit régissant la relation en cause étaient celles du tribunal saisi (*Tropwood*, aux pages 166 et 167).

[27] Le juge de première instance a précisé que les parties à un contrat pouvaient choisir le régime juridique régissant leur relation, à moins que les principes d'ordre public du ressort du tribunal saisi n'interdisent ce choix. Il a ajouté que le fait que le droit américain, contrairement au droit maritime canadien, accordait un privilège maritime aux fournisseurs d'approvisionnements nécessaires n'allait pas à l'encontre des principes d'ordre public du Canada. Au soutien de cette proposition, le juge de première instance a cité l'arrêt de notre Cour *Le Har Rai*. Il a ensuite précisé qu'en l'absence de choix du droit applicable par les parties, la Cour devait soulever les facteurs qui liaient la transaction à une ou plusieurs juridictions.

[28] Le juge de première instance a poursuivi en affirmant qu'à moins qu'il ne soit démontré qu'un régime juridique autre que le droit maritime canadien s'appliquait, lequel régime devait être prouvé, le droit maritime canadien régirait la relation entre les parties. Étant donné que l'appelante avait uniquement invoqué le droit américain, la relation entre les parties était assujettie à ce droit ou au droit maritime canadien. Le juge de première instance a ensuite formulé les commentaires suivants, au paragraphe 40 de ses motifs :

[TRADUCTION] En deuxième lieu, il n'est peut-être même pas nécessaire de chercher à savoir si le droit américain s'applique. Si, comme je l'ai mentionné précédemment, les propriétaires

Services contract, or if they have not rebutted the weaker presumption under our law that the bunkers were supplied on the credit of the ship, it does not matter which substantive law applies. World Fuel Services would be entitled to judgment even if it only has a statutory right *in rem*.

[29] Consequently, the Judge proceeded to determine the shipowners' liability and that of their ship under Canadian maritime law. In other words, he sought to determine whether the shipowners were bound by contract to pay for the bunkers and, if not, whether the presumption that the necessaries were ordered on the credit of the ship had been rebutted.

[30] After stating that it was beyond doubt that Parkroad did not have actual authority from the shipowners or its managers to take on bunkers on their behalf or on the credit of the ship, since the terms of the relevant charter parties expressly prohibited Parkroad from doing so, the Judge indicated that lack of actual authority was not fatal to the appellant, adding that the conduct of the parties had to be examined. As an example, the Judge stated that it would be sufficient for the shipowners to show that the supplier of necessaries was aware that it was dealing with a time charterer as a principal rather than as an agent of the shipowners. However, the Judge found that the appellant did not have actual knowledge of the fact that Parkroad was expressly prohibited by the terms of the relevant charter party from procuring necessaries on the credit of the shipowners and their ship.

[31] The Judge then turned to two decisions which, in his view, provided the answer to the question of whether the shipowners were contractually bound to pay for the bunkers. The first decision is that of this Court in *Mount Royal*, wherein necessaries were supplied to the ship *Jensen Star* while under demise charter.

du Nordems sont parties au contrat conclu avec World Fuel Services ou s'ils n'ont pas réfuté la présomption plus faible de notre droit selon laquelle le combustible de soute a été fourni sur le crédit du navire, la question de savoir quel est le droit positif qui s'applique n'aura pas d'importance. World Fuel Services aura gain de cause même si elle ne possède qu'un droit réel d'origine législative.

[29] En conséquence, le juge de première instance a évalué la responsabilité du navire et des propriétaires de celui-ci selon le droit maritime canadien. En d'autres termes, il a cherché à savoir si les propriétaires du navire étaient tenus, par contrat, de payer le coût du combustible de soute et, dans la négative, si la présomption selon laquelle les approvisionnements nécessaires avaient été commandés sur le crédit du navire avait été réfutée.

[30] Après avoir affirmé qu'il était indéniable que Parkroad n'avait pas été autorisée par les propriétaires ou les gestionnaires du navire à faire livrer du combustible de soute pour leur compte ou sur le crédit du navire, étant donné que les contrats d'affrètement pertinents lui interdisaient expressément de le faire, le juge de première instance a souligné que l'absence de pouvoir réel n'était pas fatale pour l'appelante et qu'il fallait quand même examiner la conduite des parties. À titre d'exemple, il a souligné qu'il suffirait pour les propriétaires du navire de démontrer que le fournisseur des approvisionnements nécessaires savait qu'il faisait affaire avec un affrèteur à temps à titre de mandant plutôt que de mandataire desdits propriétaires. Cependant, le juge de première instance a conclu que l'appelante ne savait pas que les conditions du contrat d'affrètement pertinent interdisaient expressément à Parkroad d'obtenir des approvisionnements nécessaires sur le crédit du navire et des propriétaires de celui-ci.

[31] Le juge de première instance a ensuite porté son attention sur deux décisions qui, selon lui, fournissaient la réponse à la question de savoir si les propriétaires du navire étaient tenus par contrat de payer le coût du combustible de soute. La première décision est celle que notre Cour a rendue dans l'arrêt *Mount Royal*, où les approvisionnements nécessaires ont été fournis au navire *Jensen Star* alors que celui-ci était affrété coque nue.

[32] At pages 216 and 217, Marceau J.A., writing for a unanimous Court, concluded, after reviewing the relevant case law, that an action *in rem* for necessities could not succeed without personal liability on the part of the ship's owners. In so concluding, Marceau J.A. elaborated on the circumstances which might lead to personal liability on the part of a shipowner with regard to the supply of necessities to its ship:

Most of the decisions of the Trial Division of this Court rendered since 1970 have taken the view that the involvement of the owner in the supplying of the necessities has to be complete and direct enough to entail his personal liability. These decisions repeat, in effect, that an action *in rem* is sustainable only if the owner is personally liable for the amount claimed. [Citation omitted.] Some doubts have occasionally been expressed as to the validity of this view (for instance *Thorne Riddell Inc.* [*Thorne Riddell Inc. v. Nicolle N. Enterprises Inc.*, [1985] 2 F.C. 31 (T.D.)], *Western Stevedoring Co. v. Ship "Anadolu Guney" Cargo et al.* (1988), 23 F.T.R. 117 (F.C.T.D.), and of course the decision under attack here), but I believe that it is basically indisputable. To contend that an action *in rem* could be sustained even in the absence of any personal liability on the part of the owner would go against the whole idea behind the system which is, again, the protection of the owner. A claim against a ship cannot be viewed apart from the owner; it is essentially a claim against the owner. It may be that the terms in which the principle has been put in many decisions was somewhat too broad. This personal liability of the owner could exist, I suggest, only in relation to the vessel, that is to say only to the extent to which the proceeds of sale of the vessel may be applied to the claim; in other words, a liability to be satisfied strictly out of the *res* (see in that respect the interesting decision of the Privy Council in *Foong Tai & Co. v. Buchheister & Co.*, [1908] A.C. 458 (P.C.)). Is it not a fact that there are three possibilities which have to be reckoned: the owner may have contracted himself, or he may have authorized someone to contract on his personal credit, or he may have expressly or implicitly authorized a person, in possession and control of a ship, to contract on the credit of the ship (rather than on the entirety of his personal assets). But, I essentially agree that liability as a result of some personal behaviour and attitude on the part of the owner is required. Would that mean, though, that a judgment *in rem* cannot be rendered without being accompanied by a judgment *in personam* against the owner? If it were so, the whole notion of a distinct action *in rem* would be defeated, it seems to me, and to my knowledge no one has ever contended that such

[32] Dans un jugement unanime, le juge Marceau a conclu, aux pages 216 et 217, après avoir passé en revue la jurisprudence pertinente, qu'une action réelle relative aux approvisionnements nécessaires ne pouvait être accueillie si les propriétaires du navire n'étaient pas personnellement responsables. Pour arriver à cette conclusion, le juge Marceau a exposé plus en détail les circonstances pouvant mener à la responsabilité personnelle d'un propriétaire de navire relativement à la fourniture d'approvisionnements nécessaires pour celui-ci :

D'après la plupart des décisions rendues par la Section de première instance de cette Cour depuis 1970, il faut que la participation du propriétaire dans la fourniture des approvisionnements nécessaires soit suffisamment complète et directe pour que celui-ci engage sa responsabilité personnelle. Ces décisions confirment en fait qu'une action *in rem* est possible seulement si le propriétaire a engagé personnellement sa responsabilité à l'égard de la somme réclamée. [Renvois omis.] Le bien-fondé de ce point de vue est parfois mis en doute (par exemple dans *Thorne Riddell Inc.* [*Thorne Riddell Inc. c. Nicolle N. Enterprises Inc.*, [1985] 2 C.F. 31 (1<sup>re</sup> inst.)], *Western Stevedoring Co. c. Navire «Anadolu Guney» Cargo et autres* (1988), 23 F.T.R. 117 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.) et, bien entendu, dans la décision dont on interjette appel en l'espèce), mais sa justesse m'apparaît indiscutable. Le fait de prétendre qu'une action *in rem* pourrait être accueillie même en l'absence de toute responsabilité personnelle du propriétaire serait contraire au principe qui sous-tend le système, c'est-à-dire la protection du propriétaire. Une réclamation contre un navire ne peut être dissociée du propriétaire de ce navire; c'est avant tout une réclamation contre le propriétaire. C'est possible que ce principe ait été énoncé en des termes trop généraux dans bon nombre de décisions. À mon sens, cette responsabilité personnelle du propriétaire ne pourrait exister qu'en rapport avec le navire, c'est-à-dire seulement dans la mesure où le produit de la vente pourrait être affecté au paiement de la réclamation. En d'autres termes, c'est une responsabilité qui se limiterait strictement à la chose (voir à cet égard la décision intéressante du Conseil privé dans *Foong Tai & Co. v. Buchheister & Co.*, [1908] A.C. 458 (P.C.)). N'y a-t-il pas trois possibilités dont il faut tenir compte: le propriétaire peut avoir conclu le contrat lui-même, il peut avoir autorisé quelqu'un à s'engager sur son crédit personnel ou il peut avoir autorisé expressément ou implicitement une personne qui a la possession et le contrôle du navire à tirer du crédit du navire (plutôt que de la totalité de ses biens personnels). J'admets parfaitement que le propriétaire doit avoir engagé sa responsabilité par un comportement ou une attitude quelconque. Mais faut-il en conclure qu'un tribunal ne peut rendre un jugement *in rem*

could be the case (comp. D.C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, 1985, at page 59). [Emphasis added.]

[33] In *Mount Royal*, the work which led to the claim against the vessel had been requested by an officer of both the owners of the ship and of its demise charterer, a corporation related to the shipowners. As a result, our Court held, on its understanding of the law as explained by Marceau J.A. in the above passage, that the demise charterer had authority from the shipowners to contract on the vessel's credit and, thus, to render the shipowners liable for the work done to their ship.

[34] The Judge then turned to the facts before him and found that the appellant was aware or ought to have been aware that Parkroad was not the owner of the ship. Consequently, it ought to have taken steps to ascertain whether Parkroad had authority from the shipowners to contract on their behalf or to bind their ship. The Judge formed that opinion after reviewing the seller's general terms and conditions, in regard to which he made the following remarks at paragraph 35 of his reasons:

These general terms and conditions, and confirmation of order, attempt to cover every possible permutation and combination which may arise in the delivery of bunkers to a ship. They recognize the possibility that the bunkers may have been ordered by and on the account of a charterer who had no authority to bind the ship or her owners. Indeed, if the plaintiff relied upon Lloyd's Register of Shipping, it would have known perfectly well that Parkroad was not the owner of the Nordems and that the owners could be found at an address in Germany. It knew, or ought to have known, that Parkroad was not the ship's port agent, as another was identified in the order confirmation. Furthermore, it accepted orders from Parkroad with respect to other ships which according to Lloyd's have no connection whatsoever to the owners of the Nordems.

contre le propriétaire sans obligatoirement prononcer un jugement *in personam*? Dans l'affirmative, il me semble que l'action *in rem* perdrait tout à fait son caractère distinct; à ma connaissance, nul n'a jamais prétendu que tel pourrait être le cas (comp. D. C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, 1985, à la page 59). [Non souligné dans l'original.]

[33] Dans l'affaire *Mount Royal*, les travaux qui ont mené à la réclamation contre le navire avaient été demandés par un dirigeant des propriétaires du navire et de l'affrèteur coque nue de celui-ci, soit une société liée aux propriétaires en question. À la lumière de l'interprétation du droit exposée par le juge Marceau dans l'extrait précité, notre Cour a décidé que l'affrèteur coque nue avait été autorisé par les propriétaires du navire à tirer du crédit du navire et à engager de ce fait la responsabilité des propriétaires de celui-ci à l'égard des travaux exécutés sur leur navire.

[34] Portant ensuite son attention sur les faits dont il était saisi, le juge de première instance a conclu que l'appelante savait ou aurait dû savoir que Parkroad n'était pas le propriétaire du navire. En conséquence, elle aurait dû prendre des mesures pour vérifier si Parkroad avait été autorisée par les propriétaires du navire à conclure un contrat en leur nom ou à lier leur navire. Le juge de première instance a formé cette opinion après avoir pris connaissance des conditions générales du vendeur, au sujet desquelles il a formulé les remarques suivantes au paragraphe 35 de ses motifs :

[TRADUCTION] Ces conditions générales ainsi que la confirmation de la commande visent à couvrir toute permutation ou combinaison pouvant survenir lors de la livraison de combustible de soute à un navire. Elles reconnaissent la possibilité que le combustible de soute ait été commandé par un affrèteur ou pour le compte d'un affrèteur qui n'était pas autorisé à lier le navire ou ses propriétaires. Effectivement, si l'appelante s'était fondée sur le Lloyd's Register of Shipping, elle aurait su sans le moindre doute que Parkroad n'était pas le propriétaire du *Nordems* et que les propriétaires pouvaient être trouvés à une adresse en Allemagne. Elle savait ou aurait dû savoir que Parkroad n'était pas l'agent portuaire du navire, car une autre entité était nommée à ce titre dans la confirmation de la commande. De plus, elle a accepté de Parkroad des commandes concernant d'autres navires qui, selon le registre de Lloyd's, n'ont aucun lien avec les propriétaires du *Nordems*.

[35] Based on his careful review of the seller's general terms and conditions, more particularly of clauses 8(d) and (e) thereof, which provide that in contracting with the buyer, the seller [at paragraph 32] "has relied on vessel ownership listings provided in Lloyd's Register of International Shipowning Groups ... and/or any other available resource to establish and/or confirm same", the Judge found that the appellant's practice, in dealing with clients requesting a supply of bunkers, was to rely on commercial ship registries, such as Lloyd's Register of Shipping, in order to identify the ownership of the vessel to which it was being asked to provide the bunkers. Further, the Judge's examination of Lloyd's Register of Shipping revealed that the respondent Partenreederei ms "Nordems" was the owner of the vessel. This led him to state at paragraph 49 of his reasons:

The contract clearly demonstrated World Fuel Services' own experience that the person ordering bunkers may not have actual authority to bind the ship. Had it followed the general provisions of its contract, which was not to extend credit, it would either have been paid or would not have delivered the bunkers at all.

[36] Thus, in the Judge's view, the appellant was on notice that Parkroad might not have authority to bind the shipowners or their vessel and, as a result, should have verified with the shipowners whether Parkroad had such authority. In further support of that view, the Judge referred to the Supreme Court's decision in *Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683 (*Chartwell*) and made the following comments in regard thereto at paragraph 50 of his reasons:

In my opinion it was on notice and should have verified with the owners whether or not Parkroad had authority. In *Chartwell Shipping*, above, the necessities were ordered by a party which declared itself to be an agent, but which did not identify its principal. The Court held that the agent was not personally liable and was of the view that the necessities man, in that case a stevedore, was put on inquiry. In this case we are dealing with the reverse situation, but the same principle holds true.

[35] Se fondant sur son examen attentif des conditions générales du vendeur, notamment les clauses 8d) et e), qui prévoient que, dans le cadre de l'entente conclue avec l'acheteur, le vendeur [au paragraphe 32] [TRADUCTION] « a consulté les listes de propriétaires de navires figurant dans le Lloyd's Register of International Shipowning Groups [...] et toute autre ressource disponible permettant d'établir ou de confirmer ce droit de propriété », le juge de première instance a conclu que l'appelante avait pour habitude, lorsqu'elle traitait avec des clients désirant obtenir un approvisionnement de combustible de soute, de se fonder sur les registres de navires commerciaux, comme le Lloyd's Register of Shipping, afin de déterminer le nom du propriétaire du navire auquel elle devait fournir le combustible de soute en question. De plus, c'est en examinant le Lloyd's Register of Shipping que le juge de première instance a constaté que le navire appartenait à l'intimée Partenreederei ms « Nordems ». C'est pourquoi il a formulé les remarques suivantes au paragraphe 49 de ses motifs :

[TRADUCTION] Le contrat était parfaitement conforme à l'expérience vécue par World Fuel Services elle-même, selon laquelle la personne qui commande du combustible de soute n'a pas nécessairement le pouvoir de lier le navire. Si elle avait respecté les conditions générales de son contrat, qui interdisaient l'octroi de crédit, elle aurait été payée ou n'aurait pas livré le combustible de soute.

[36] Ainsi, de l'avis du juge de première instance, l'appelante savait que Parkroad n'avait pas nécessairement le pouvoir de lier le navire ou les propriétaires de celui-ci et aurait dû, en conséquence, faire une vérification auprès desdits propriétaires pour savoir si Parkroad possédait ce pouvoir. À cet égard, le juge de première instance a également cité l'arrêt de la Cour suprême du Canada *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683 (*Chartwell*) et formulé les commentaires suivants à ce sujet au paragraphe 50 de ses motifs :

[TRADUCTION] À mon avis, elle était au courant et aurait dû s'enquérir auprès des propriétaires pour savoir si Parkroad avait ou non le pouvoir de les lier. Dans l'arrêt *Chartwell Shipping*, précité, les approvisionnements nécessaires ont été commandés par une partie qui s'est décrite comme un mandataire, mais qui n'a pas nommé son mandant. La Cour suprême a décidé que le mandataire n'était pas personnellement responsable et a estimé que le fournisseur, en l'occurrence une

[37] As a result, the Judge concluded that if Canadian maritime law was the governing law, it necessarily followed that the appellant's action—both *in rem* and *in personam*—had to be dismissed, since neither the ship-owners nor the managers were personally liable for the supply of the bunkers. The Judge then turned to the question of the applicable law.

[38] He first stated that because the shipowners were not a party to the bunker supply contract with the appellant, the U.S. choice of law clause had “less significance than otherwise”, adding that the case law was not consistent “in the manner in which they ascertain the proper law” (at paragraph 52 of Judge's reasons).

[39] He then proceeded to determine those factors having a connection to the United States, which he found to be as follows [at paragraph 53]:

The plaintiff's best case is that it is an American corporation and that because credit was extended the contract was deemed to have been made in the United States. Payment was to be made to a bank in the United States. The contract with Parkroad was governed by American law, with non-exclusive American jurisdiction. On the other hand, the bunkers were ordered in South Korea and delivered in South Africa to a Cypriot flag ship, owned and managed out of Germany. At no relevant time did the Nordems ply American waters, and the ship was arrested in Canada.

[40] The Judge then reviewed a number of Canadian decisions where the courts had given effect to a foreign maritime lien, notwithstanding that in the circumstances of the case, the claimant would have had no such lien under Canadian maritime law. In that regard, he referred to the Supreme Court of Canada's decisions in: *Strandhill, The v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] S.C.R. 680 (*The Strandhill*); in *Todd Shipyards Corp. v. Altema*

société d'acconage, était au courant de la situation. Dans la présente affaire, l'inverse s'est produit, mais le même principe s'applique.

[37] En conséquence, le juge de première instance a conclu que, si le droit maritime canadien était le droit applicable, tant l'action réelle que l'action personnelle de l'appelante devaient être rejetées, car ni les propriétaires ni les gestionnaires du navire n'étaient personnellement responsables quant à la fourniture du combustible de soute. Le juge de première instance a ensuite examiné le régime de droit applicable.

[38] Il a d'abord affirmé que, puisque les propriétaires du navire n'étaient pas parties au contrat de fourniture de combustible de soute conclu avec l'appelante, la clause aux termes de laquelle le droit américain avait été choisi était [TRADUCTION] « moins importante qu'elle l'aurait été autrement » et a ajouté que la jurisprudence n'était pas uniforme en ce qui a trait [TRADUCTION] « à la façon de déterminer le droit applicable » (au paragraphe 52 des motifs du juge de première instance).

[39] Le juge de première instance a ensuite déterminé les facteurs ayant un lien avec les États-Unis, facteurs qu'il a décrit comme suit [au paragraphe 53] :

[TRADUCTION] L'argument le plus sérieux de la demanderesse est qu'elle est une société américaine et que, étant donné qu'il y a eu octroi de crédit, le contrat était réputé avoir été conclu aux États-Unis. Le paiement devait être versé à une banque située aux États-Unis. Le contrat conclu avec Parkroad était régi par le droit américain et reconnaissait aux tribunaux des États-Unis une compétence non exclusive. En revanche, le combustible de soute a été commandé en Corée du Sud et livré en Afrique du Sud à un navire battant pavillon chypriote, dont les propriétaires et gestionnaires se trouvaient en Allemagne. Le *Nordems* n'a à aucun moment sillonné les eaux américaines et le navire a été saisi au Canada.

[40] Le juge de première instance a ensuite passé en revue quelques décisions canadiennes dans lesquelles les tribunaux avaient donné effet à un privilège maritime étranger malgré le fait que, dans les circonstances de l'affaire, le demandeur n'aurait pu invoquer ce privilège selon le droit maritime canadien. À cet égard, il a cité les arrêts de la Cour suprême du Canada *Strandhill, The v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] R.C.S. 680 (*The*

*Compania Maritima S.A.*, [1974] S.C.R. 1248 (*The Ioannis Daskalelis*); and to this Court's decision in *The Har Rai*, noting however that in none of these cases had it been necessary for the court to carry out a choice of law analysis.

[41] He then turned to the decisions of this Court in *Imperial Oil* and *The Lanner* where a choice of law analysis was undertaken by the Court. With respect to *Imperial Oil*, the Judge observed that the Court found that, in the absence of a contractual relationship between a shipowner and a supplier of necessaries containing a choice of law clause, the law governing the transaction was not the law of the contract, but rather the law which had the closest and most substantial connection thereto. He also noted that in *Imperial Oil*, our Court had given serious consideration to the United States Supreme Court's decision in *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571 (1953), a tort case where that Court listed seven factors which it found useful in determining the proper law. Amongst the factors were the law of the flag, the allegiance of the shipowner, inaccessibility of a foreign forum and the law of the forum.

[42] With respect to our decision in *The Lanner*, the Judge pointed out that Chief Justice Richard, writing for the majority, had held that generally speaking, a choice of law clause in a supply contract would govern the transaction. This led the Judge to say that in that case, contrary to the situations before him and before the Court in *Imperial Oil*, the bunkers had been ordered by the shipowners' manager, who was so authorized by the shipowners. Thus, in the Judge's view, "a contractual link was established between the bunker supplier and the owners" (at paragraph 65 of Judge's reasons). The Judge ended his remarks concerning *The Lanner* by stating that Richard C.J. had left it open as to what weight should be given to a choice of law clause in a contract to which the shipowner was not a party.

*Strandhill*) et *Todd Shipyards Corp. c. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] R.C.S. 1248 (*Le Ioannis Daskalelis*), ainsi que l'arrêt de notre Cour *Le Har Rai*, soulignant toutefois qu'aucune analyse du choix du droit applicable n'avait été nécessaire dans l'une ou l'autre de ces affaires.

[41] Le juge de première instance a ensuite examiné les arrêts *Imperial Oil* et *Le Lanner*, dans lesquels notre Cour avait procédé à une analyse du choix du droit applicable. En ce qui concerne l'arrêt *Imperial Oil*, il a souligné que la Cour d'appel fédérale avait conclu qu'en l'absence de contrat qui aurait été conclu entre le propriétaire du navire et le fournisseur des approvisionnements nécessaires et qui aurait comporté une clause sur le choix du droit applicable, le droit régissant la transaction n'était pas le droit applicable au contrat, mais plutôt le droit ayant le lien le plus important et le plus étroit avec cette transaction. Il a également souligné que, dans l'arrêt *Imperial Oil*, notre Cour avait examiné attentivement l'arrêt *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571 (1953), qui portait sur la responsabilité délictuelle, dans lequel la Cour suprême des États-Unis avait énuméré sept facteurs qu'elle jugeait pertinents quant à la détermination du droit applicable. Parmi les facteurs en question figuraient le pavillon arboré par le navire, l'allégeance du propriétaire du navire, l'impossibilité d'avoir recours à un tribunal étranger et la loi du for.

[42] En ce qui a trait à l'arrêt *Le Lanner* de notre Cour, le juge de première instance a souligné que le juge en chef Richard, qui avait rédigé le jugement majoritaire, avait conclu qu'en général, la clause sur le choix du droit applicable que renferme le contrat d'approvisionnement régirait la transaction. Le juge de première instance a poursuivi en disant que, dans cet arrêt, contrairement à la situation dont il était saisi et à celle qui avait été portée à l'attention de la Cour dans l'arrêt *Imperial Oil*, le combustible de soute avait été commandé par le gestionnaire des propriétaires du navire, qui avait été ainsi autorisé par ceux-ci. Ainsi, de l'avis du juge de première instance, [TRADUCTION] « un lien contractuel a été créé entre le fournisseur de combustible de soute et le propriétaire » (au paragraphe 65 des motifs du juge de

[43] Following his review of the authorities, the Judge then proceeded to determine what he characterized as “the non-American factors”, which led him to conclude that “the non-American factors outweigh the American ones.” He wrote as follows at paragraph 66 of his reasons:

In my opinion, the non-American factors outweigh the American ones. These include the flag of the ship (Cyprus), the domicile of her owners (Germany), the place where the offer to purchase bunkers was accepted (South Korea), the place where the bunkers were delivered (South Africa), and the place where the ship was arrested (Canada). If it is necessary to choose among these laws, the proper law is that of South Africa. There are only two points of contact between the ship owner and the plaintiff. The first is South Africa where the bunkers were supplied. If a maritime lien exists, it existed from that moment. Had credit not been extended, the plaintiff would have been in position to arrest the ship then and there. Since the law of South Africa has not been alleged and proven to differ from Canadian law, the arrest would be set aside as there is no personal liability on the part of the owners and as the presumption that the bunkers were delivered on the credit of the ship has been rebutted. The bunker receipt signed by the master does not even refer to World Fuel Services. The receipt is on the letterhead of Caltex Oil (SA) (Pty) (Ltd), with a Cape Town post office address and Cape Town telephone number. That receipt gives no indication whatsoever that the plaintiff was Caltex’s unnamed principal. The second point of contact was Canada, the place of arrest. [Emphasis added.]

[44] As a result of these findings, the Judge concluded that the applicable law would have been that of South Africa. However, because such law had neither been alleged nor proven to be different from Canadian maritime law, our law was the applicable law and the arrest of the vessel could not stand. In other words, because the shipowners were not personally liable with regard to

première instance). Il a terminé ses remarques au sujet de l’arrêt *Le Lanner* en affirmant que le juge en chef Richard n’avait pas tranché la question du poids à accorder à une clause sur le choix du droit applicable contenue dans un contrat auquel le propriétaire du navire n’était pas partie.

[43] Après avoir passé en revue la jurisprudence, le juge de première instance a déterminé ce qu’il a appelé les « facteurs non américains » et a conclu que [TRADUCTION] « les facteurs non américains l’emportent sur les facteurs américains ». Voici comment il s’est exprimé au paragraphe 66 de ses motifs :

[TRADUCTION] À mon avis, les facteurs non américains l’emportent sur les facteurs américains. Ces facteurs comprennent le pavillon arboré par le navire (Chypre), le domicile des propriétaires de celui-ci (Allemagne), l’endroit où l’offre d’achat du combustible de soute a été acceptée (Corée du Sud), l’endroit où le combustible de soute a été livré (Afrique du Sud) et l’endroit où le navire a été saisi (Canada). S’il est nécessaire de choisir parmi ces régimes de droit, celui qui s’appliquerait est celui de l’Afrique du Sud. Il n’y a que deux points de rattachement entre le propriétaire du navire et la demanderesse. Le premier est l’Afrique du Sud, où le combustible de soute a été livré. Si un privilège maritime existe, il est né à ce moment. S’il n’y avait pas eu d’octroi de crédit, la demanderesse aurait été en mesure de saisir le navire à cet endroit. Étant donné qu’il n’a pas été établi ni allégué que le droit de l’Afrique du Sud était différent du droit canadien, la saisie aurait été annulée, puisqu’il n’y a aucune responsabilité personnelle de la part des propriétaires et que la présomption selon laquelle le combustible de soute a été livré sur le crédit du navire a été réfutée. Le reçu de livraison du combustible de soute que le capitaine a signé ne comporte pas la moindre mention de World Fuel Services. Le reçu figure sur le papier à en-tête de Caltex Oil (SA) (Pty) (Ltd), sur lequel apparaissent également une adresse postale et un numéro de téléphone de Cape Town. Ce reçu ne permet nullement de dire que la demanderesse était le mandant non nommé de Caltex. Le deuxième point de rattachement était le Canada, l’endroit où le navire a été saisi. [Non souligné dans l’original.]

[44] Par suite de ces constatations, le juge de première instance a conclu que le droit applicable aurait été celui de l’Afrique du Sud. Cependant, étant donné qu’il n’avait pas été établi ni allégué que ce droit était différent du droit maritime canadien, notre droit était celui qui s’appliquait et la saisie du navire ne pouvait être confirmée. En d’autres termes, étant donné que les

the supply of bunkers and because they had succeeded in rebutting the presumption of liability, the arrest could not stand and the action, both *in rem* and *in personam*, had to be dismissed. The Judge noted that his conclusion was in accord with Canadian maritime law, adding that the somewhat contradictory conclusions reached by our Court in *Imperial Oil* and *The Lanner* found an explanation in the fact that, in *The Lanner*, there was a contract between the supplier and the shipowners, whereas in *Imperial Oil*, as in this case, no such arrangement could be found. The Judge concluded that part of his reasons by stating at paragraph 67 that where no contract existed between the supplier and the shipowners, “we must tote up the points of contact”, i.e. add them up to determine the proper law of the transaction.

[45] The Judge then went on to determine, although this was not necessary in light of his conclusion that the transaction was governed by Canadian maritime law, whether American law, if applicable, would grant the appellant a maritime lien. After consideration of the expert evidence before him with regard to the state of the law in the United States, the Judge answered that question in the negative because of his view that American law required more than a U.S. choice of law clause in a contract in order to confer a maritime lien upon a supplier of necessaries. In reaching this conclusion, the Judge relied on his findings that the bunkers had not been supplied in the United States, that the ship had not traded in the United States and that it had not been arrested in that country. Because these key elements were missing, the Judge was satisfied that American law would not grant the appellant a maritime lien over the vessel.

[46] The Judge concluded his reasons, at paragraph 86, with the following remarks:

propriétaires du navire n'étaient pas personnellement responsables en ce qui concerne la fourniture du combustible de soute et qu'ils avaient réussi à réfuter la présomption de responsabilité, la saisie ne pouvait être confirmée, de sorte que tant l'action réelle que l'action personnelle devaient être rejetées. Le juge de première instance a souligné que sa conclusion était conforme au droit maritime canadien, ajoutant que les conclusions quelque peu contradictoires que notre Cour avait tirées dans les arrêts *Imperial Oil* et *Le Lanner* s'expliquaient par le fait que, dans cette dernière affaire, un contrat existait entre le fournisseur et les propriétaires du navire alors que, tant dans l'arrêt *Imperial Oil* que dans la présente affaire, ce n'était pas le cas. Le juge de première instance a terminé cette partie de ses motifs en précisant, au paragraphe 67, que lorsqu'aucun contrat n'existe entre le fournisseur et les propriétaires du navire, [TRADUCTION] « nous devons évaluer les points de rattachement », c'est-à-dire les additionner pour déterminer le droit applicable à la transaction.

[45] Le juge de première instance s'est ensuite attardé, même s'il n'était pas tenu de le faire — puisqu'il avait conclu que la transaction était régie par le droit maritime canadien —, à la question de savoir si le droit américain aurait reconnu l'existence d'un privilège maritime en faveur de l'appelante. Après avoir examiné les témoignages d'experts qu'il a entendus au sujet de l'état du droit aux États-Unis, il a répondu à cette question par la négative, estimant que le droit américain exigeait davantage qu'une clause contractuelle énonçant que la loi américaine avait été choisie pour conférer un privilège maritime au fournisseur des approvisionnements nécessaires. Pour arriver à cette conclusion, le juge de première instance s'est fondé sur ses conclusions selon lesquelles le combustible de soute n'avait pas été livré aux États-Unis, le navire n'avait pas été exploité aux États-Unis et il n'avait pas été saisi dans ce pays. Étant donné que ces éléments clés étaient manquants, le juge de première instance était convaincu que le droit américain n'aurait pas reconnu à l'appelante un privilège maritime sur le navire.

[46] Le juge de première instance a terminé ses motifs en formulant les remarques suivantes, au paragraphe 86 :

In summary, the shipowners were not party to the World Fuel Services contract and are not bound by its terms. Parkroad had no actual or ostensible authority to contract on their behalf or on the credit of the ship. The presumption that the bunkers were supplied on the credit of the ship has been successfully rebutted. United States law is not the proper law. Even if it were, it did not create a maritime lien on the ship or impose personal liability on her owners or managers. The action *in rem* and the action *in personam* against them fail.

## ANALYSIS

[47] In my view, the Judge made no reviewable error in finding that the shipowners were not a party to the supply contract, that the presumption had been rebutted and that American law did not govern the transaction at issue. Consequently, it is not necessary for us to determine whether American law would grant the appellant a maritime lien on the vessel, were it the proper law of the transaction. My reasons for reaching these conclusions are as follows.

- (a) Whether the appellant had a valid claim *in personam* or *in rem* under Canadian maritime law

[48] I begin with the question of whether the appellant has a valid claim *in personam* or *in rem* under Canadian maritime law. The only argument it puts forward on this question is that the Judge erred in his analysis of what is required to rebut the presumption and that he erred in concluding that the shipowners had rebutted the presumption.

[49] The appellant argues that the presumption applies, whether the ship is under a time or demise charter, and that it can only be rebutted by proof that the supplier of necessaries had actual notice that the charterer was not authorized to pledge the credit of the ship or that the supplier did not look to the ship for satisfaction of its

[TRADUCTION] En résumé, les propriétaires du navire n'étaient pas parties au contrat de World Fuel Services et ne sont pas liés par les conditions de celui-ci. Parkroad n'avait aucun pouvoir, réel ou apparent, de conclure un contrat au nom de World Fuel Services ou sur le crédit du navire. La présomption selon laquelle le combustible de soute a été fourni sur le crédit du navire a été réfutée. Le droit des États-Unis n'est pas le droit qui s'applique. Même s'il s'appliquait, il n'avait pas pour effet de reconnaître l'existence d'un privilège maritime à l'encontre du navire ou d'imposer une responsabilité personnelle aux propriétaires ou gestionnaires de ce navire. L'action réelle et l'action personnelle engagées contre eux sont rejetées.

## ANALYSE

[47] À mon avis, le juge de première instance n'a commis aucune erreur susceptible de révision en concluant que les propriétaires du navire n'étaient pas parties au contrat d'approvisionnement, que la présomption avait été réfutée et que le droit américain ne régissait pas la transaction en cause. En conséquence, il n'est pas nécessaire que nous tranchions la question de savoir si le droit américain aurait accordé à l'appelante un privilège maritime grevant le navire, dans l'éventualité où le droit américain se serait appliqué à la transaction. Voici les raisons pour lesquelles je suis arrivé à ces conclusions.

- a) La validité de la créance personnelle ou réelle de l'appelante selon le droit maritime canadien

[48] Je débute par la question de savoir si l'appelante avait une créance personnelle ou réelle valide selon le droit maritime canadien. Le seul argument que l'appelante invoque à cet égard est le fait que le juge de première instance a mal analysé les éléments nécessaires pour réfuter la présomption et qu'il a commis une erreur en concluant que les propriétaires du navire avaient réfuté cette présomption.

[49] L'appelante soutient que la présomption s'applique, que le navire ait fait l'objet d'un contrat d'affrètement à temps ou d'un contrat d'affrètement coque nue, et qu'elle ne peut être réfutée que par la preuve du fait que le fournisseur des approvisionnements nécessaires savait effectivement que l'affrètement n'était pas autorisé

claim. This proposition leads the appellant to say that, in the circumstances of this case, the presumption applies and that it has not been rebutted.

[50] The appellant goes on to say that it is not clear whether the Judge accepted that the presumption applied. In making that point, it refers to the Judge's reasons at paragraphs 9, 40, 48 and 64. In my view, there is no basis for that position. It is clear, on my review of the Judge's reasons, that he was of the opinion that the presumption applied, but that it had been rebutted by the shipowners. At paragraph 86 of his reasons, which I have reproduced herein at paragraph 46, he clearly says that the shipowners have rebutted the presumption. Hence, it cannot be said that he did not consider that the presumption applied.

(b) The presumption under Canadian maritime law

[51] I now turn to the appellant's specific argument that the Judge failed to apply the proper test in determining whether the presumption had been rebutted. In the appellant's view, when this test is properly applied, the only possible conclusion is that the presumption has not been rebutted. In my view, this argument is flawed.

[52] First, I am satisfied that the presumption on which the appellant relies is not the presumption it can invoke under Canadian maritime law. In my view, what the appellant asserts as the applicable presumption is the one which it would be entitled to rely on if American law were applicable. In effect, under U.S. law, there exists a legislative presumption that a charterer has authority to bind the shipowner's vessel for necessities. That presumption can only be rebutted by proof that the supplier had actual knowledge of lack of authority on the part of the person requesting the supply of necessities. Hence, in such circumstances, American law will

à offrir le navire en garantie ou du fait que le fournisseur ne s'est pas tourné vers le navire pour obtenir le paiement de sa créance. Cette proposition incite l'appelante à affirmer que, dans les circonstances de la présente affaire, la présomption s'applique et qu'elle n'a pas été réfutée.

[50] L'appelante poursuit en affirmant qu'il n'appert pas clairement des motifs que le juge de première instance a accepté ou rejeté l'application de la présomption. À cet égard, elle renvoie aux paragraphes 9, 40, 48 et 64 des motifs en question. À mon avis, cette position est dénuée de fondement. Après avoir relu les motifs, je suis convaincu qu'il était d'avis que la présomption s'appliquait, mais que les propriétaires du navire l'avaient réfutée. Au paragraphe 86 de ses motifs, que j'ai reproduit au paragraphe 46 des présents motifs, le juge de première instance dit clairement que les propriétaires du navire ont réfuté la présomption. En conséquence, il n'y a pas lieu de dire qu'il ne s'est pas demandé si la présomption s'appliquait.

b) La présomption découlant du droit maritime canadien

[51] J'arrive maintenant à l'argument précis de l'appelante selon lequel le juge de première instance n'a pas appliqué le critère approprié pour savoir si la présomption avait été réfutée. Selon l'appelante, lorsque ce critère est appliqué correctement, la seule conclusion possible est que la présomption n'a pas été réfutée. À mon avis, cet argument ne tient pas la route.

[52] D'abord, j'estime que la présomption que l'appelante invoque n'est pas celle qu'elle peut invoquer en droit maritime canadien. À mon sens, la présomption que l'appelante considère comme celle qui s'applique est celle qu'elle aurait pu invoquer si le droit américain avait été applicable. En effet, en droit américain, il existe une présomption législative selon laquelle l'affrètement a le pouvoir de lier le navire du propriétaire relativement aux approvisionnements nécessaires. Cette présomption ne peut être réfutée que par une preuve du fait que le fournisseur savait effectivement qu'aucun pouvoir de cette nature n'avait été accordé à la personne qui a

confer on the supplier a maritime lien which will allow him to arrest the vessel so as to enforce his claim. In other words, the supplier of necessaries does not have to demonstrate that it relied on the credit of the ship or that it made a reasonable inquiry with regard to the authority of the person ordering the necessaries (*Commercial Instruments and Maritime Liens Act*, 46 U.S.C., § 30341 *et seq.* (2006); for a full discussion of the history of the presumption under American law, see Gilmore and Black, *The Law of Admiralty*, 2nd ed. (New York: Foundation Press, 1975), at page 670 *et seq.*).

[53] That presumption, as the Judge clearly explained in his reasons, is not the presumption on which the appellant can rely under Canadian maritime law. It is, as the Judge noted [at paragraph 40], a “weaker presumption”. In order to properly understand the presumption available under Canadian maritime law, it is crucial to remind ourselves that, under our law, there can be no *in rem* action and, hence, no arrest, for a claim of necessaries unless it can be shown that the shipowners are liable *in personam*. To paraphrase the words of Marceau J.A. in *Mount Royal*, there must be liability resulting from the acts or omissions of the shipowners or resulting from their behaviour or attitude.

[54] I must emphasize that the bunkers were not ordered either by the master of the ship or by an agent of the shipowners. They were ordered by Parkroad, a subtime charterer who was expressly prohibited from taking on necessaries on the credit of the shipowners and their ship. The relevant question, in my view, is whether, in the circumstances of this case, behaviour or conduct on the part of the shipowners could have led the appellant to believe that Parkroad was authorized to purchase the bunkers on their behalf or on the credit of their ship.

demandé la fourniture des approvisionnements nécessaires. Ainsi, dans des circonstances semblables, le droit américain accordera au fournisseur un privilège maritime qui lui permettra de saisir le navire afin de faire valoir sa créance. En d’autres termes, le fournisseur d’approvisionnements nécessaires n’est pas tenu de prouver qu’il s’est fondé sur le crédit du navire ou qu’il s’est raisonnablement enquis du pouvoir de la personne qui a commandé les approvisionnements nécessaires (*Commercial Instruments and Maritime Liens Act*, 46 U.S.C., §§ 30341 et suivants (2006); pour un examen complet de l’évolution de la présomption applicable en droit américain, voir Gilmore et Black, *The Law of Admiralty*, 2<sup>e</sup> éd. (New York : The Foundation Press, 1975), aux pages 670 et suivantes).

[53] Comme le juge de première instance l’a clairement expliqué dans ses motifs, cette présomption n’est pas celle que l’appelante peut invoquer en droit maritime canadien. Ainsi qu’il l’a souligné [au paragraphe 40], cette dernière est une [TRADUCTION] « présomption plus faible ». Afin de bien comprendre la présomption pouvant être invoquée en droit maritime canadien, nous devons nous rappeler que, selon notre droit, il ne peut y avoir d’action réelle et, par conséquent, de saisie, relativement à une créance au titre des approvisionnements nécessaires, à moins qu’il ne soit possible de démontrer que les propriétaires du navire sont personnellement responsables. Pour paraphraser les remarques que le juge Marceau a formulées dans l’arrêt *Mount Royal*, il doit y avoir une responsabilité découlant des actes ou omissions des propriétaires du navire ou de leur attitude ou comportement.

[54] Je dois insister sur le fait que le combustible de soute n’a pas été commandé par le capitaine du navire ou par un mandataire des propriétaires de celui-ci. Il a été commandé par Parkroad, sous-affrètement à temps à qui il était expressément interdit de faire livrer les approvisionnements nécessaires sur le crédit du navire et des propriétaires de celui-ci. À mon avis, ce qu’il faut chercher à savoir, c’est si le comportement ou l’attitude des propriétaires du navire aurait pu, dans les circonstances de la présente affaire, inciter l’appelante à croire que Parkroad était autorisée à acheter le combustible de soute pour leur compte ou sur le crédit du navire.

[55] Professor William Tetley, in his *Maritime Liens and Claims*, 2n(2d ed. (Cowansville, Que.: Yvon Blais, 1998) deals with this issue at chapter XVI of his learned work. He starts with the proposition that neither the time charterer nor the voyage charterer, contracting in its own name, can bind the ship for necessities, unless authorized by the shipowners to do so. In support of that proposition, Professor Tetley refers, *inter alia*, to the passage of Marceau J.A.'s reasons in *Mount Royal* (reproduced at paragraph 32 of these reasons) where our former colleague makes it clear that a shipowner can, expressly or implicitly, authorize someone, i.e. a charterer, to contract on the credit of its ship.

[56] Professor Tetley then discusses the situation where a shipowner may have led a supplier of necessities to believe that the time charterer had authority to bind its ship, when in fact, the time charterer did not possess such authority. In that occurrence, Professor Tetley says that “the shipowner (or demise charterer) may then be held liable personally on contracts made by these ostensible ‘agents’, on the ground that the latter persons have been ‘held out’ to the supplier as being parties duly empowered to bind the credit of their would-be ‘principals’ (i.e. the shipowner or demise charterer)” (*Maritime Liens and Claims*, at page 570).

[57] Professor Tetley then goes on to state, again at page 570, that in determining whether there was a “holding out”, i.e. whether the shipowners, by their acts and omissions, led the supplier of necessities to believe that the person purchasing the bunkers was authorized by them to do so, the court will have to “consider the facts and balance the purported ‘holding out’ by the owner or demise charterer against the duty to inquire of the supplier.” In support of a possible duty to inquire on the part of the supplier, Professor Tetley refers to *Cann v. Roberts* (1874), 30 L.T.R. 424, an English decision where the Court held that suppliers were not entitled to rely on the master’s authority to bind the shipowners where, by reasonable inquiry, they would have been in a position to ascertain the master’s lack of authority. I wish to point

[55] Au chapitre XVI de son ouvrage intitulé *Maritime Liens and Claims*, 2<sup>e</sup> éd. (Cowansville, Qc : Yvon Blais, 1998), le professeur William Tetley traite de cette question. Il affirme d’abord que ni l’affréteur au voyage ni l’affréteur à temps contractant en leur propre nom ne peuvent lier le navire à l’égard des approvisionnements nécessaires, à moins d’avoir obtenu l’autorisation des propriétaires de celui-ci. Au soutien de cette proposition, le professeur Tetley cite notamment l’extrait des motifs du jugement que le juge Marceau a rendu dans l’arrêt *Mount Royal* (reproduit au paragraphe 32 des présents motifs), où notre ex-collègue affirme clairement que le propriétaire d’un navire peut, expressément ou implicitement, autoriser une personne, comme un affréteur, à tirer du crédit de son navire.

[56] Le professeur Tetley commente ensuite la situation où le propriétaire d’un navire pourrait avoir incité un fournisseur d’approvisionnements nécessaires à croire faussement que l’affréteur à temps avait le pouvoir de lier le navire. Dans ce genre de situation, le professeur Tetley soutient que [TRADUCTION] « le propriétaire du navire (ou l’affréteur coque nue) peut être tenu personnellement responsable à l’égard des contrats conclus par ces “mandataires” apparents, au motif que ceux-ci ont été “présentés” au fournisseur comme des parties dûment autorisées à engager le crédit de leurs éventuels “mandants” (c’est-à-dire le propriétaire du navire ou l’affréteur coque nue) » (*Maritime Liens and Claims*, à la page 570).

[57] Le professeur Tetley explique ensuite, toujours à la page 570, que pour savoir si, par leurs actes ou omissions, les propriétaires du navire ont incité le fournisseur d’approvisionnements nécessaires à croire qu’ils avaient autorisé la personne ayant acheté le combustible de soute à faire cette commande, le tribunal devra [TRADUCTION] « examiner les faits et concilier la “présentation” faite par le propriétaire ou l’affréteur coque nue au regard de l’obligation de vérification qui incomberait au fournisseur ». Au soutien de l’existence de cette obligation qui incomberait au fournisseur, le professeur Tetley cite l’arrêt *Cann v. Roberts* (1874), 30 L.T.R. 424, décision anglaise où il a été conclu que les fournisseurs ne pouvaient se fonder sur le pouvoir du capitaine de lier les propriétaires du navire lorsqu’ils auraient été en mesure,

out here that prior to 1971, U.S. law imposed on a supplier of necessities a duty to inquire as to a buyer's authority to bind a vessel. That duty was removed with the enactment, in 1971, of the *Commercial Instruments and Maritime Liens Act* (see Gilmore and Black, at page 670 *et seq.*).

[58] Professor Tetley then concludes his discussion of this issue at page 572 by making the following remarks:

Neither the time nor the voyage charterer is regarded as the servant or agent of the shipowner. Therefore, assuming there is no question of "holding out", there would seem to be no need for the owner to notify suppliers that such a charterer, in contracting with them, does not bind the owner's personal credit. Moreover, the supplier's duty to inquire is another argument available to the owner and ship. [Emphasis added.]

[59] In my view, Professor Tetley's exposition of the law is correct. With this in mind, I now turn to the question of whether or not, on the facts of the case, the Judge erred in concluding that the presumption had been rebutted by the shipowners.

(c) Whether the Judge erred in concluding that the presumption had been rebutted

[60] As I have already indicated, I am of the opinion that the Judge did not make any error in concluding as he did. First, there can be no doubt in my mind that the appellant knew or ought to have known that Parkroad was not the owner of the ship. The appellant had access, as its seller's general terms and conditions reveal and the Judge so found, to publications such as Lloyd's Register of Shipping, which would have allowed the appellant to determine the ownership of the vessel. In other words, these publications showed that the ship was owned by the respondent Partenreederei ms "Nordems" and not by

en faisant une recherche raisonnable, de savoir que le capitaine n'avait pas ce pouvoir. J'aimerais souligner ici qu'avant 1971, le droit américain imposait au fournisseur d'approvisionnements nécessaires l'obligation de vérifier si l'acheteur avait le pouvoir de lier un navire. Cette obligation a été éliminée lors de l'adoption, en 1971, de la loi intitulée *Commercial Instruments and Maritime Liens Act* (voir Gilmore et Black, aux pages 670 et suivantes).

[58] Le professeur Tetley termine ensuite son examen de cette question en formulant les remarques suivantes à la page 572 :

[TRADUCTION] Ni l'affrètement à temps ni l'affrètement au voyage ne sont considérés comme le mandataire ou le préposé du propriétaire du navire. En conséquence, dans la mesure où aucune question de « présentation » ne se pose, il ne semblerait pas nécessaire que le propriétaire avise les fournisseurs que cet affrètement n'engage pas le crédit personnel dudit propriétaire en concluant une entente avec eux. De plus, le propriétaire du navire et le navire peuvent également invoquer l'obligation de vérification qui incombe au fournisseur. [Non souligné dans l'original.]

[59] À mon avis, le professeur Tetley a bien exposé la règle de droit applicable. Conservant cette explication à l'esprit, je passe maintenant à la question de savoir si, eu égard aux faits de la présente affaire, le juge de première instance a commis une erreur en concluant que les propriétaires du navire avaient réfuté la présomption.

c) La question de savoir si le juge de première instance a commis une erreur en concluant que la présomption avait été réfutée

[60] Comme je l'ai déjà souligné, je suis d'avis que le juge de première instance n'a commis aucune erreur en concluant comme il l'a fait. D'abord, il est indéniable à mon sens que l'appelante savait ou aurait dû savoir que Parkroad n'était pas le propriétaire du navire. L'appelante avait, ainsi que le montrent les conditions générales du vendeur et comme l'a conclu le juge de première instance, accès à des publications comme le Lloyd's Register of Shipping, qui lui auraient permis de déterminer à qui appartenait le navire. En d'autres termes, ces publications permettaient de savoir que

Parkroad. Consequently, the appellant was on notice and should have taken steps to verify whether Parkroad had authority to bind the vessel.

[61] In the event, there is no evidence that the appellant made any attempt to contact the shipowners so as to ascertain whether Parkroad was authorized to purchase bunkers on their behalf. The only possible inference is that the appellant did not make such an attempt or, if it did, it did not want to know.

[62] I am also unable to detect from the evidence any conduct or behaviour on the part of the shipowners which could have led the appellant into thinking that Parkroad was somehow authorized by them to purchase bunkers on their behalf.

[63] It is also of some significance that the appellant dealt at all times with Parkroad only. As proof of this, I note that the invoice for the supply of bunkers, although addressed also to the shipowners, was sent to Parkroad only and not to the shipowners. In fact, there was no contact between the appellant and the shipowners until the time when the appellant began giving serious consideration to a possible arrest of the ship, at which time the appellant knew that Parkroad was either bankrupt or that, in any event, it would not likely be able to satisfy its claim. In fact, as the Judge found, the first correspondence sent by the appellant to the shipowners is dated December 8, 2008, i.e. four days prior to the arrest of the vessel at Baie-Comeau.

[64] Finally, there is some significance, in my view, to the fact that the e-mail confirming the sale of the bunkers to Parkroad indicated that “disclaimer stamps placed by VSL on the bunker receipt will have no effect and do not waive the seller’s lien”. This supports the view that the appellant had reason to believe that Parkroad may not have been the owner of the vessel, which should have prompted it to inquire.

le navire appartenait à l’intimée Partenreederei ms « Nordems » et non à Parkroad. En conséquence, l’appelante était au courant et aurait dû prendre des mesures pour vérifier si Parkroad avait le pouvoir de lier le navire.

[61] En tout état de cause, aucun élément de preuve ne montre que l’appelante a tenté de communiquer avec les propriétaires du navire pour savoir si Parkroad était autorisée à acheter du combustible de soute en leur nom. La seule conclusion possible, c’est que l’appelante n’a pas fait cette démarche ou que, si elle l’a faite, elle ne voulait pas en connaître l’issue.

[62] Je ne puis non plus déceler, à la lumière de la preuve, le moindre comportement ou agissement des propriétaires du navire qui aurait pu inciter l’appelante à croire qu’ils avaient autorisé d’une façon ou d’une autre Parkroad à acheter le combustible de soute en leur nom.

[63] Qui plus est, l’appelante a traité en tout temps uniquement avec Parkroad, ce qui revêt une certaine importance. À cet égard, je souligne que la facture relative à la fourniture du combustible de soute a été envoyée à Parkroad seulement et non aux propriétaires du navire, même si elle était adressée à ceux-ci. En fait, aucun contact n’a eu lieu entre les propriétaires du navire et l’appelante avant que celle-ci n’envisage sérieusement la possibilité que le navire soit saisi; à ce moment-là, l’appelante savait que Parkroad était en faillite ou que, en tout état de cause, elle ne serait probablement pas en mesure de payer sa dette. Effectivement, comme l’a conclu le juge de première instance, la première lettre que l’appelante a envoyée aux propriétaires du navire est datée du 8 décembre 2008, soit une date antérieure de quatre jours à la saisie du navire à Baie-Comeau.

[64] Enfin, j’estime qu’il faut accorder une certaine importance au fait que le courriel confirmant la vente du combustible de soute à Parkroad portait la mention suivante : [TRADUCTION] « les avis d’exonération apposés sur les reçus de livraison du combustible ne seront inopérants et ne constituent pas un abandon du privilège du vendeur ». Cette mention permet de dire que l’appelante avait des raisons de croire que Parkroad n’était pas nécessairement le propriétaire du navire, ce qui aurait dû l’inciter à faire des vérifications.

[65] To conclude, although there exists under Canadian law a presumption that necessaries are supplied on the credit of the ship, this presumption is rebuttable. Whether this presumption is rebutted must be determined by a proper assessment of all relevant facts, including whether the supplier made reasonable inquiries to ascertain the authority of the person requesting the necessaries. I would add to this that the extent to which a supplier must make inquiries will depend on the particular circumstances of the case. In determining whether the duty to inquire has been met, we should be mindful of the fact that modern technology makes it much easier for a supplier to obtain, in a timely manner, the type of information which it requires to make an assessment as to whether or not a charterer, or other person, has authority from the shipowner to bind the ship.

[66] In the matter before us, I am satisfied that the Judge did not err when he held that the appellant ought to have inquired with regard to Parkroad's authority to bind the ship. The Judge carefully reviewed all of the relevant evidence on this question and his conclusion that the presumption had been successfully rebutted by the shipowners should not be set aside. He made no error of principle, nor did he make any error in his assessment of the facts in light of the relevant principles.

[67] I now turn to the question of whether the Judge erred in determining that the transaction was not subject to American law and that, as a result, the governing law was Canadian maritime law.

(d) Whether the Judge erred in determining that the transaction was not governed by American law

[68] The appellant submits that the Judge misdirected himself as to the appropriate test for determining the applicable law. More particularly, the appellant says that the Judge failed to give sufficient weight to the choice of law clause in the bunker supply contract and failed to

[65] En conclusion, même s'il existe en droit canadien une présomption selon laquelle les approvisionnements nécessaires sont fournis sur le crédit du navire, cette présomption est réfutable. Pour savoir si elle a été réfutée, il faut évaluer de façon appropriée tous les faits pertinents, notamment la mesure dans laquelle le fournisseur a fait des vérifications raisonnables pour connaître l'étendue du pouvoir de la personne ayant demandé les approvisionnements nécessaires. J'ajouterais que la mesure dans laquelle le fournisseur doit s'informer dépend des circonstances particulières de l'affaire. Pour décider si l'obligation de vérification a été remplie, il faut garder à l'esprit que la technologie moderne permet au fournisseur d'obtenir beaucoup plus facilement et rapidement le type de renseignements dont il a besoin pour savoir si un affréteur ou une autre personne a reçu du propriétaire du navire l'autorisation de lier celui-ci.

[66] Dans la présente affaire, je suis convaincu que le juge de première instance n'a pas commis d'erreur lorsqu'il a conclu que l'appelante aurait dû s'informer au sujet du pouvoir de Parkroad de lier le navire. Il a examiné avec soin l'ensemble de la preuve pertinente sur cette question et il n'y a pas lieu d'infirmer sa conclusion selon laquelle les propriétaires du navire avaient réfuté la présomption. Le juge de première instance n'a ni commis une erreur de principe ni mal apprécié les faits à la lumière des principes pertinents.

[67] J'aborde maintenant la question de savoir si le juge de première instance a commis une erreur lorsqu'il a conclu que la transaction n'était pas régie par le droit américain et que, par conséquent, le droit applicable était le droit maritime canadien.

(d) La question de savoir si le juge de première instance a commis une erreur en concluant que la transaction n'était pas régie par le droit américain

[68] L'appelante soutient que le juge de première instance ne s'est pas fondé sur le critère approprié pour déterminer le droit applicable. Plus précisément, elle lui reproche de ne pas avoir accordé suffisamment d'importance à la clause sur le choix du droit applicable que

give appropriate weight to the other factors which connected the claim to the United States. Finally, the appellant says that the Judge gave disproportionate weight to the place where the bunkers were supplied to the vessel.

[69] The appellant then says that the law applicable to a particular transaction is the law of the place with the closest and most real and substantial connection to the transaction. In its view, although the Judge appears to have accepted this as the correct test, he did not actually apply it. Rather than attempting to determine which jurisdiction had the closest and most substantial connection to the transaction, the Judge sought to determine whether the non-American factors outweighed the American ones.

[70] The appellant also says that the Judge misdirected himself with regard to what he referred to as the “points of contact” (the Judge uses that expression on two occasions in his reasons: first, at paragraph 66, where he refers to the “points of contact” between the shipowner and the plaintiff; and at paragraph 67, where he says “we must tote up the points of contact”, i.e. points of contact with several jurisdictions). In the appellant’s submission, the proper approach is not that of weighing points of contact between the shipowners and the appellant, but rather to consider each relevant factor and to give it the weight it deserves so as to ultimately decide which jurisdiction has the closest and most real and substantial connection with the transaction.

[71] I will address first the appellant’s submission that the Judge failed to give appropriate weight to the choice of law clause. In fact, the appellant says that the Judge gave this factor no weight whatsoever. In order to determine this question, I must turn to our decisions in *Imperial Oil* and *The Lanner*, where similar issues were addressed by this Court.

[72] In *Imperial Oil*, the two vessels, both Canadian-registered ships, were owned by a Canadian company,

contenait le contrat d’approvisionnement ainsi qu’aux autres facteurs qui reliaient la créance aux États-Unis. L’appelante fait également valoir que le juge de première instance a accordé trop d’importance à l’endroit où le combustible de soute a été livré au navire.

[69] L’appelante affirme que le droit applicable à une transaction donnée est celui de l’endroit ayant le lien le plus étroit et le lien le plus réel et substantiel avec la transaction. À son avis, même si le juge de première instance semble avoir reconnu qu’il s’agissait là du critère approprié, il ne l’a pas vraiment appliqué. Plutôt que de tenter de savoir quel ressort entretenait le lien le plus étroit et le plus important avec la transaction, il s’est demandé si les facteurs non américains l’emportaient sur les facteurs américains.

[70] L’appelante reproche également au juge de première instance de s’être trompé au sujet de ce qu’il a appelé les [TRADUCTION] « points de rattachement » (il utilise cette expression à deux occasions dans ses motifs : d’abord au paragraphe 66, où il fait mention des [TRADUCTION] « points de rattachement » entre le propriétaire du navire et la demanderesse, puis au paragraphe 67, où il affirme que [TRADUCTION] « nous devons évaluer les points de rattachement », c’est-à-dire les points de rattachement avec plusieurs ressorts). De l’avis de l’appelante, la bonne façon de procéder consiste non pas à soupeser les points de rattachement entre les propriétaires du navire et l’appelante, mais plutôt à examiner chaque facteur pertinent et à lui attribuer l’importance qu’il mérite afin de déterminer en fin de compte quel ressort entretient le lien le plus étroit et le plus important avec la transaction.

[71] Je commente d’abord l’argument de l’appelante selon lequel le juge de première instance n’a pas accordé suffisamment d’importance à la clause sur le choix du droit applicable. En fait, l’appelante soutient que le juge de première instance a totalement écarté ce facteur. Pour trancher cette question, je dois tenir compte des arrêts *Imperial Oil* et *Le Lanner*, où notre Cour s’est penchée sur des arguments similaires.

[72] Dans l’arrêt *Imperial Oil*, les deux navires, qui avaient été immatriculés au Canada, appartenaient à une

Imperial Oil. The vessels were operating under demise charter to Socanav, a Canadian operator. Socanav, as demise charterer, appointed Star, an American company, to manage its vessels. As part of its duties, Star was entrusted with the responsibility of purchasing bunkers for the vessels. As a result, Star entered into a contract with Petromar, an American company, to supply bunkers to the vessels. In turn, Petromar entered into a contract with Exxon, an American company, pursuant to which Exxon agreed to sell and deliver bunkers to customers solicited by Petromar. Both of these contracts were entered into in the United States and provided that their “construction, validity and performance ... shall be governed by the laws applicable in the State of New York, to the exclusion of any other legal system”.

[73] Also noteworthy, in *Imperial Oil*, is the fact that the ships traded in the Great Lakes, i.e. both in Canada and in the United States, and that Exxon had supplied bunkers to the two vessels at the ports of Montréal and Sarnia. In the event, Petromar paid Exxon for the bunkers, but did not receive payment of its invoices from either Star or Socanav. It is also of interest to note that when it supplied the bunkers to the ships, Petromar was aware that they were owned by Imperial Oil and not by Socanav.

[74] Thus, as in the present matter, there was no contract between the suppliers and the shipowners. The only contracts were those entered into between Petromar and Exxon and between Petromar and Star.

[75] In *Imperial Oil* [2000 CanLII 16066 (F.C.T.D.)], the Trial Judge held that the transactions were governed by American maritime law and that, as a result, Petromar was entitled to a maritime lien in regard to its unpaid claims. In so concluding, the Trial Judge determined that the proper test was to apply the law which had the closest and most substantial connection with the transaction, which led him to weigh a number of factors, including the two contracts pursuant to which the bunkers were

société canadienne, Imperial Oil, et étaient exploités conformément à un contrat d’affrètement coque nue signé avec Socanav, exploitant canadien. En qualité d’affréteur coque nue, Socanav a confié la gestion de ses navires à une société américaine, Star. Dans le cadre de ses fonctions, Star s’est vu confier la responsabilité d’acheter des lubrifiants maritimes pour les navires. En conséquence, Star a conclu avec Petromar, société américaine, un contrat relatif à l’approvisionnement des navires en lubrifiants maritimes. À son tour, Petromar a conclu avec Exxon, une autre société américaine, un contrat par lequel celle-ci a convenu de vendre et de livrer des lubrifiants maritimes aux clients sollicités par Petromar. Les deux contrats ont été conclus aux États-Unis et comportaient une clause énonçant que [TRADUCTION] « l’interprétation, la validité et les obligations [...] seront gouvernées par les lois de l’État de New York à l’exclusion de tout autre régime juridique ».

[73] Il convient également de souligner que, dans l’arrêt *Imperial Oil*, les navires étaient exploités dans les Grands Lacs, c’est-à-dire à la fois au Canada et aux États-Unis, et que la société Exxon avait livré des lubrifiants maritimes aux deux navires aux ports de Montréal et de Sarnia. En tout état de cause, Petromar a payé Exxon pour les lubrifiants, mais n’a pas reçu le paiement de ses factures ni de Star ni de Socanav. Qui plus est, lorsqu’elle a fourni les lubrifiants aux navires, Petromar savait que ceux-ci appartenaient à Imperial Oil et non à Socanav.

[74] Ainsi, tout comme dans la présente affaire, aucun contrat ne liait les fournisseurs et les propriétaires des navires. Les seuls contrats étaient ceux qui avaient été conclus entre Petromar et Exxon, d’une part, et entre Petromar et Star, d’autre part.

[75] Dans la décision *Imperial Oil* [2000 CanLII 16066 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.)], le juge de la Section de première instance a décidé que les transactions étaient régies par le droit maritime américain et que, par conséquent, Petromar avait droit à un privilège maritime à l’égard de ses créances. Pour arriver à cette conclusion, le juge de la Section de première instance a conclu qu’il fallait appliquer le droit du ressort avec lequel les transactions avaient le lien le plus étroit et le plus important, ce qui

supplied to the vessel. In the Trial Judge's view, that factor was the most significant factor, since both contracts had been concluded in the United States and they both contained a U.S. choice of law provision.

[76] In appeal before our Court, the shipowners argued that the Trial Judge had given disproportionate weight to the two contracts between Petromar and Star and between Petromar and Exxon, and that he had failed to give any weight to many connecting factors linking the transaction to Canada.

[77] After reviewing the authorities concerning both the concept of maritime lien and the conflict of law principles, Stone J.A. turned to the facts before him and stated that the Trial Judge had selected the correct test, i.e. that the applicable law was that with the closest and most substantial connection to the transaction, adding that that approach was the one favoured by "maritime conflict of laws textwriters" (*Imperial Oil*, at paragraph 30).

[78] Stone J.A. then noted, at paragraph 35 of his reasons, the fact that the Trial Judge had considered the contracts entered into the United States between Petromar and Star and between Petromar and Exxon to be the most significant factor in determining the applicable law. Stone J.A. then drew attention to the fact that neither Imperial Oil nor Socanav were parties to these contracts, adding, however, that it was logical to assume that Star had been authorized by Socanav to order the bunkers on its behalf, since it had been agreed between Socanav and Imperial Oil that the procurement of necessities would be the responsibility of the demise charterer.

[79] At paragraph 37 of his reasons, Stone J.A. made the following remarks:

l'a incité à soupeser un certain nombre de facteurs, y compris les deux contrats en application desquels les lubrifiants maritimes ont été fournis au navire. De l'avis du juge de la Section de première instance, ce facteur était le plus important, puisque les deux contrats avaient été conclus aux États-Unis et que tous les deux comportaient une clause prévoyant que le droit américain avait été choisi.

[76] En appel devant notre Cour, les propriétaires du navire ont soutenu que le juge de la Section de première instance avait accordé trop de poids aux deux contrats conclus entre Petromar et Star et entre Petromar et Exxon et qu'il avait omis d'accorder la moindre importance à de nombreux facteurs reliant la transaction au Canada.

[77] Après avoir passé en revue la jurisprudence concernant le concept du privilège maritime et les principes en matière de conflits de lois, le juge Stone de notre Cour s'est attardé aux faits dont il était saisi et a affirmé que le juge de la Section de première instance avait choisi le bon critère, c'est-à-dire que le droit applicable était celui du ressort qui entretenait le lien le plus étroit et le plus important avec la transaction, ajoutant que cette interprétation était celle « que privilégient les auteurs d'ouvrages portant sur les conflits de lois dans le domaine maritime » (*Imperial Oil*, au paragraphe 30).

[78] Au paragraphe 35 de ses motifs, le juge Stone a ensuite souligné que, de l'avis du juge de la Section de première instance, les contrats conclus aux États-Unis entre Star et Petromar et entre Petromar et Exxon constituaient le facteur de rattachement le plus important à prendre en compte pour déterminer le droit applicable. Il a ensuite ajouté que ni Imperial Oil ni Socanav n'étaient parties à ces contrats, mais a précisé qu'il était logique de présumer que Socanav avait autorisé Star à commander les lubrifiants en son nom, puisqu'il avait été convenu entre Socanav et Imperial Oil que la responsabilité liée à l'obtention des approvisionnements nécessaires incomberait à l'affrètement.

[79] Au paragraphe 37 de ses motifs, le juge Stone a formulé les remarques suivantes :

While the Trial Judge was correct in considering and weighing the United States contracts as a factor, and while that factor carries considerable weight, I am not persuaded that it is the most significant factor.

[80] Stone J.A. then proceeded to determine which law had the closest and most substantial connection to the transactions. He reviewed the relevant factors and concluded that the jurisdiction which had the closest and most substantial connection to the transactions was Canada. His reasoning, as it appears at paragraphs 36 and 38 of his reasons, is as follows:

I accept that it would be unwise to single out one factor as controlling but, rather, that all connecting factors be considered and evaluated in order for legitimate state interests to be accommodated. To my mind, in the present case the places of delivery in Canada should be accorded somewhat greater weight when viewed in the context of the several other factors connecting the transactions to Canada.

...

The factors linking the transactions to Canada included vessel registration, flag, ownership, possession in Canada by demise charterer, operation of the vessels from a base in Montréal, and actual supply of the lubricants in Canada. Among these several factors the one that, in my view, is deserving of significant weight is that the operations of Socanav, the demise charterer, was based in Canada at the time the marine lubricants were supplied and it was Canada, where the vessels traded and were based, that was most economically benefited by the lubricants. In the United States, the base of operations of the shipowner was regarded by the Supreme Court in *Hellenic Lines, supra*, at page 309, as “another factor of importance” to be assessed. This factor has been weighed ever since in appropriate cases by the courts of that country. Thus in the *M/V Tonto, supra*, involving a claim for a maritime lien by an American supplier of fuel oil in Italy by arrangement with the charterer of a Norwegian vessel, Circuit Judge Kennedy stated, at page 1193:

In a subsequent decision, the Supreme Court declared that the factors in the *Lauritzen* were not exhaustive. *Hellenic Lines, Ltd. v. Rhoditis*, 398 U.S. 306, 309, 90 S.Ct. 1731, 1734, 26 L.Ed. 2d 252 (1970). The vessel’s “base of operations,” that is, the shipowner’s centre of management and the location most benefited economically by the

Même si le juge de première instance a eu raison d’examiner et de soupeser l’importance des contrats américains comme facteur et même si ce facteur a une importance considérable, je ne suis pas convaincu qu’il s’agit du facteur le plus important.

[80] Le juge Stone s’est ensuite demandé quel était le ressort avec lequel les transactions avaient le lien le plus étroit et le plus important. Il a examiné les facteurs pertinents et conclu que ce ressort était le Canada. Son raisonnement, qui figure aux paragraphes 36 et 38 de ses motifs, est le suivant :

Je reconnais qu’il serait peu judicieux de retenir un seul facteur et qu’il importe d’examiner et d’évaluer tous les facteurs de rattachement afin d’accommoder les intérêts légitimes des États. À mon avis, dans la présente affaire, il y a lieu d’accorder une plus grande importance aux endroits où les produits ont été livrés au Canada, compte tenu des différents autres facteurs rattachant les transactions au Canada.

[...]

Les facteurs rattachant les transactions au Canada comprenaient l’immatriculation des navires, le pavillon, la propriété, la possession au Canada par un affrètement à coque nue, l’exploitation des navires depuis une base à Montréal et la fourniture des lubrifiants au Canada. Parmi ces facteurs, celui auquel une importance considérable doit être accordée à mon sens est le fait que l’entreprise de Socanav, l’affrètement à coque nue, était basée au Canada lorsque les lubrifiants maritimes ont été fournis et que c’est le Canada, où les navires étaient basés et exploités, qui était le plus avantagé au plan économique par la fourniture des lubrifiants. Aux États-Unis, dans l’arrêt *Hellenic Lines*, précité, la Cour suprême a jugé, à la page 309, que la base des activités du propriétaire du navire constituait [TRADUCTION] « un autre facteur important » à évaluer. Depuis ce temps, les tribunaux de ce pays ont constamment évalué ce facteur dans les cas pertinents. Ainsi, dans l’arrêt *M/V Tonto*, précité, qui concernait une revendication de privilège maritime par une société américaine qui avait fourni du mazout en Italie conformément à un accord conclu avec l’affrètement d’un navire norvégien, le juge Kennedy a souligné ce qui suit à la page 1193 :

[TRADUCTION] Dans une décision subséquente, la Cour suprême a déclaré que les facteurs énoncés dans *Lauritzen* n’étaient pas exhaustifs. *Hellenic Lines, Ltd. v. Rhoditis*, 398 U.S. 306, 309, 90 S.Ct. 1731, 1734, 26 L.Ed. 2d 252 (1970). La « base des activités » du navire, c’est-à-dire le centre de gestion du propriétaire du navire et l’endroit le

business of the vessel, is also relevant. *Id.* at 309, 90 S. Ct. at 1734.

These views were later adopted in a case involving the supply of bunker oil in South Africa by a London based supplier to a vessel whose owners were also based in London: *Forsythe Intern. U.K. Ltd. v. M/V Ruth Venture*, 633 F. Supp. 74 (D. Or. 1985), at page 77. [Emphasis added.]

[81] In the factual context before him, Stone J.A. concluded that the American contracts, although deserving considerable weight, were not the most significant factor because of his view that the other factors all pointed to Canada as the jurisdiction with the closest and most substantial connection to the transactions.

[82] I should note that nowhere does Stone J.A. specifically say that the U.S. choice of law provisions are to be given any weight. Rather, what he says is that the American contracts, so described because they were entered into in the United States between American companies, are deserving of weight.

[83] I now turn to our decision in *The Lanner*, where Richard C.J. held that the U.S. choice of law clauses found in two of the three bunker contracts were determinative of the issue. With regard to the third contract, which did not contain a U.S. choice of law provision but contained an arbitration clause providing that any dispute arising thereunder would have to be submitted and determined in accordance with Washington State law, Richard C.J. held that the arbitration clause was “indicative of the proper law of the contract” (at paragraph 31 of his reasons).

[84] As I have already indicated, the bunkers in *The Lanner* had been purchased at the request of the ship-owners’ manager who had full authority to purchase them. I should also point out that the vessel had been supplied at Halifax, Nova Scotia, at Pointe-à-Pierre, Trinidad, and at Singapore. I again emphasize the fact that Richard C.J. left open the question of what weight

plus avantageé au plan économique par l’exploitation de celui-ci sont également pertinents. *Id.* p. 309, 90 S. Ct., p. 1734.

Cette opinion a été adoptée plus tard dans une affaire concernant la fourniture de mazout en Afrique du Sud par un fournisseur basé à Londres à un navire dont les propriétaires étaient également basés à Londres : *Forsythe Intern. U.K. Ltd. v. M/V Ruth Venture*, 633 F. Supp. 74 (D. Or. 1985), à la page 77. [Non souligné dans l’original.]

[81] À la lumière des faits dont il était saisi, le juge Stone a conclu que, même s’ils avaient une importance considérable, les contrats américains ne constituaient pas le facteur le plus important, parce que tous les autres facteurs montraient que le Canada était le pays ayant le lien le plus étroit et le plus important avec les transactions.

[82] Il convient toutefois de préciser que le juge Stone ne dit nulle part explicitement qu’il faut accorder une importance quelconque aux clauses des contrats qui indiquent le choix du droit américain. Il dit plutôt que les contrats américains, appelés ainsi parce qu’ils ont été conclus aux États-Unis entre des sociétés américaines, méritent de se voir accorder une certaine importance.

[83] J’aborde maintenant l’arrêt *Le Lanner* de notre Cour, où le juge en chef Richard a statué que les clauses aux termes desquelles le droit américain avait été choisi dans deux des trois contrats d’approvisionnement en combustible de soute permettaient de trancher le litige. Dans le cas du troisième contrat, qui ne comportait aucune clause de cette nature, mais plutôt une clause d’arbitrage énonçant que tout différend découlant dudit contrat devrait être soumis et tranché conformément aux lois de l’État de Washington, le juge en chef Richard a décidé que la clause d’arbitrage constituait « une indication de la loi applicable au contrat » (au paragraphe 31 de ses motifs).

[84] Comme je l’ai déjà mentionné, le combustible de soute dans l’affaire *Le Lanner* avait été acheté à la demande du gestionnaire du navire, qui était entièrement autorisé à l’acheter. Il convient également de souligner que le navire avait été approvisionné à Halifax (Nouvelle-Écosse), à Pointe-à-Pierre (Trinidad) et à Singapour. J’insiste à nouveau sur le fait que le juge en chef Richard

a choice of law clause should be given when the shipowners were not personally liable for the supply of the bunkers to their ship. In other words, what weight should be given to a choice of law provision found in a contract to which the shipowners were not party?

[85] In my view, a situation where a shipowner, as in *The Lanner*, has contracted with a supplier and has agreed to the insertion of a U.S. choice of law clause in the contract, poses no difficulty to giving, as Richard C.J. did, prime consideration to the law chosen by the parties. However, where, as here and in *Imperial Oil*, there is no contract between the shipowners and the supplier of necessities, and the shipowners have not, by their attitude and conduct, misled the supplier into believing that the purchaser was authorized to act on their behalf, I am inclined to the view that the choice of law provision should not be given any weight.

[86] In his reasons in *Imperial Oil*, at paragraphs 28 and 29, Stone J.A. refers to Professor J.-G. Castel's work, *Canadian Conflict of Laws*, 4th ed. (Toronto: Butterworths, 1997), more particularly at paragraphs 448 and 452 thereof, where Professor Castel states that the proper law of the contract will usually be the law selected by the parties to govern their contract. However, where there is no express selection or where no selection can be inferred, the applicable law will be that with which the transaction has the closest and most real connection.

[87] Thus, Richard C.J.'s disposition of the issue before him in *The Lanner* is clearly in accordance with the above principles. However, where, as here, the shipowners are not a party to the supply contract, it cannot be said that they have agreed to the U.S. choice of law provision found in the contract between the appellant and Parkroad. Clearly, they have not.

n'a pas répondu à la question de l'importance à accorder à une clause sur le choix du droit lorsque les propriétaires du navire ne sont pas personnellement responsables de la fourniture du combustible de soute pour leur navire. En d'autres termes, quelle devrait être l'importance à accorder à une clause sur le choix du droit figurant dans un contrat auquel les propriétaires du navire n'étaient pas parties?

[85] À mon avis, lorsque le propriétaire du navire, comme c'était le cas dans l'arrêt *Le Lanner*, a conclu une entente avec le fournisseur et a accepté l'insertion d'une clause aux termes de laquelle la loi américaine a été choisie, le fait d'accorder la priorité à cette loi, ainsi qu'en a décidé le juge en chef Richard, ne pose aucun problème. Cependant, lorsque, comme c'était le cas dans l'arrêt *Imperial Oil* et comme c'est également le cas dans la présente affaire, aucun contrat n'a été conclu entre les propriétaires du navire et le fournisseur d'approvisionnements nécessaires et que les propriétaires en question n'ont pas, par leur attitude et leur conduite, incité le fournisseur à croire qu'ils avaient autorisé l'acheteur à agir en leur nom, je suis enclin à penser qu'il n'y a pas lieu d'accorder la moindre importance à la clause sur le choix du droit applicable.

[86] Dans les motifs qu'il a rédigés dans l'arrêt *Imperial Oil*, aux paragraphes 28 et 29, le juge Stone cite l'ouvrage du professeur J.-G. Castel, *Canadian Conflict of Laws*, 4<sup>e</sup> éd. (Toronto : Butterworths, 1997), notamment les paragraphes 448 et 452, où le professeur Castel affirme que la loi applicable au contrat sera habituellement celle que les parties ont choisie. Cependant, lorsqu'aucun choix explicite n'a été fait ou qu'aucun choix ne peut être déduit, le régime de droit applicable sera celui avec lequel la transaction a le lien le plus étroit et le plus réel.

[87] Par conséquent, le juge en chef Richard a manifestement respecté les principes susmentionnés en tranchant comme il l'a fait la question dont il était saisi dans l'arrêt *Le Lanner*. Cependant, lorsque, comme c'est le cas en l'espèce, les propriétaires du navire ne sont pas parties au contrat d'approvisionnement, il n'y a pas lieu de dire qu'ils ont accepté la clause prévoyant

[88] This conclusion leads me to say that had Stone J.A. been of the view that the U.S. choice of law provisions in the American contracts were, *per se*, deserving of weight, he would have said so. In my view, he did not say so because he was not of that view. As I indicated earlier, he was of the opinion that the American contracts were relevant, a proposition with which I have no difficulty. By that, I mean that I have no difficulty in considering as a factor the fact that, in *Imperial Oil*, the supply contracts had been entered into in the United States between American companies. However, these contracts were only one factor among many.

[89] Consideration of the American contracts in *Imperial Oil* as a factor cannot mean, as the appellant seems to suggest, that the choice of law provisions in those contracts were treated or ought to have been treated as if they were part of contracts to which the shipowners were privy. Put another way, the American contracts were a factor, among many, relevant to a determination of the proper law of the transactions, the purpose of this exercise being the determination not of the proper law of the American contracts, but of the law governing—if I may describe it in the following terms—the non-contractual relationship between the supplier of necessities and the ship. Clearly, in these circumstances, the choice of law provisions were not relevant to that exercise because of a lack of privity of contract.

[90] The Judge was of the view that because the shipowners were not a party to the contract with the appellant, the choice of law clause had “less significance than otherwise” (paragraph 52 of Judge’s reasons). At paragraph 67 of his reasons, he expanded on that by saying that “[a]bsent a contract, we must tote up the points of contact.” In other words, the proper law is determined not by reference to the choice of law provision, but by an attempt to determine, on the basis of the facts and events of the case, which jurisdiction has the

l’application du droit américain que contenait le contrat conclu entre l’appelante et Parkroad. De toute évidence, ce n’est pas le cas.

[88] Cette conclusion m’incite à dire que, si le juge Stone avait estimé que les clauses des contrats américains aux termes desquelles le droit américain avait été choisi étaient importantes en soi, il l’aurait dit. À mon sens, il ne l’a pas dit parce qu’il n’était pas de cet avis. Comme je l’ai déjà souligné, il estimait que les contrats américains étaient pertinents, ce que j’admets volontiers. En effet, je n’ai aucun mal à considérer comme un facteur le fait que, dans l’arrêt *Imperial Oil*, les contrats d’approvisionnement avaient été conclus aux États-Unis entre des sociétés américaines. Cependant, ces contrats ne représentaient qu’un facteur parmi de nombreux autres.

[89] La prise en compte des contrats américains dans l’arrêt *Imperial Oil* ne peut signifier, comme l’appelante semble le croire, que les clauses sur le choix de la loi que contenaient ces contrats ont été traitées ou auraient dû être traitées comme si elles faisaient partie des contrats liant les propriétaires du navire. En d’autres termes, les contrats américains constituaient un des nombreux facteurs pertinents quant à la détermination de la loi applicable aux transactions, exercice visant à déterminer, non pas le droit devant régir les contrats américains, mais plutôt le droit — je me permets de le décrire ainsi — s’appliquant à la relation non contractuelle entre le fournisseur d’approvisionnements nécessaires et le navire. De toute évidence, dans la présente affaire, les dispositions sur le choix de la loi n’étaient pas pertinentes quant à cet exercice en raison de l’absence de lien contractuel.

[90] Le juge de première instance estimait que, étant donné que les propriétaires du navire n’étaient pas parties au contrat conclu avec l’appelante, la clause sur le choix de la loi était [TRADUCTION] « moins importante qu’elle l’aurait été autrement » (paragraphe 52 des motifs du juge de première instance). Au paragraphe 67 de ses motifs, il a ajouté que [TRADUCTION] « en l’absence de contrat, nous devons évaluer les points de rattachement ». En d’autres termes, pour déterminer le droit applicable, il faut, non pas s’en remettre à la disposition

closest and most substantial connection to the transaction. In my view, the Judge made no reviewable error in the way he dealt with the choice of law provision found in the contract between the appellant and Parkroad.

- (e) Whether the Judge failed to give proper weight to the factors connecting the transaction to the United States and whether he gave too much weight to the place of supply

[91] I now turn to the appellant's submission that the Judge failed to give proper weight to the other factors connecting the transaction to the United States and that he gave too much weight to the place of supply. Subsumed in this argument is the appellant's view that the Judge erred in failing to consider each relevant factor by reason of his approach, which consisted of toting up the points of contact between it and the shipowners.

[92] These arguments, in my view, are without merit. The Judge clearly understood the relevant test and he made no discernible error in applying the test to the facts before him. At paragraph 58 of his reasons, the Judge, after referring to Stone J.A.'s reasons in *Imperial Oil*, adopted the correct test, observing that "absent a contract with the shipowner (as opposed to one with the charterer) which contains a choice of law clause (which is the case here), the proper law is not the law of the contract but rather the law with which the transaction has the closest and most substantial connection."

[93] He then weighed the factors connecting the transaction to the United States and those connecting it to other jurisdictions, which led him to conclude that

sur le choix de la loi, mais plutôt chercher à savoir, à la lumière des faits et des événements mis en preuve, quel est le ressort ayant le lien le plus étroit et le plus important avec la transaction. À mon avis, le juge de première instance n'a commis aucune erreur susceptible de révision quant à la façon dont il a appliqué la disposition sur le droit applicable que renfermait le contrat conclu entre l'appelante et Parkroad.

- (e) Les questions de savoir si le juge de première instance a omis d'accorder l'importance appropriée aux facteurs rattachant la transaction aux États-Unis et s'il a accordé trop d'importance au lieu d'approvisionnement

[91] J'examine maintenant les prétentions de l'appelante selon lesquelles le juge de première instance n'a pas accordé suffisamment d'importance aux autres facteurs rattachant la transaction aux États-Unis et a accordé trop d'importance au lieu d'approvisionnement. Ces prétentions sous-entendent implicitement que l'appelante estime que le juge de première instance a commis une erreur en omettant d'examiner chaque facteur pertinent en raison de l'approche qu'il a suivie, qui consistait à additionner les points de rattachement entre l'appelante et les propriétaires du navire.

[92] À mon avis, ces arguments sont sans fondement. Le juge de première instance comprenait clairement le critère pertinent et n'a commis aucune erreur manifeste lorsqu'il a appliqué ce critère aux faits dont il était saisi. Au paragraphe 58 de ses motifs, après avoir cité les motifs que le juge Stone a rédigés dans l'arrêt *Imperial Oil*, le juge de première instance a adopté le bon critère et a fait remarquer ce qui suit : [TRADUCTION] « en l'absence d'un contrat avec le propriétaire du navire (plutôt qu'avec l'affrèteur), lequel contrat renfermerait une clause sur le choix de la loi (ce qui est le cas en l'espèce), le régime de droit applicable n'est pas celui du contrat, mais plutôt celui avec lequel la transaction présente le lien le plus étroit et le plus important ».

[93] Il a ensuite soupesé les facteurs qui rattachaient la transaction aux États-Unis et ceux qui la rattachaient à d'autres ressorts, ce qui l'a incité à conclure que les

the relevant factors did not point to the United States. His use of the expressions “non-American factors” and “American factors”, which the appellant criticizes, is clearly not an error, because he could only conclude, on the evidence before him, that the proper law was either American or Canadian law, no other law having been alleged nor proven.

[94] In my opinion, one must look very hard to find any link connecting the transaction to the United States. Other than the seller’s general terms and conditions, which deem the contract between the appellant and Parkroad to have been made in the United States and made subject to the laws of that country, there is nothing whatsoever in the evidence connecting the transaction with the United States.

[95] The evidence is that the vessel, registered in Cyprus, owned by German owners, was supplied in South Africa by Caltex, a South African company, following a request for a supply of bunkers made by World Fuel Korea, a Division of World Fuel Singapore. To this, I would add that the vessel was arrested in Canada, not in the United States. Thus, a fair examination of the evidence does not disclose any real or substantial connection to the United States.

[96] The Judge, having carefully considered all the factors, held that the United States could not possibly be the jurisdiction having the closest and most substantial connection to the transaction. He added that were it necessary for him to choose the jurisdiction with the closest and most substantial connection to the transaction, he would have chosen South Africa. Specifically, he said that in a situation such as the one before him, where there was a link with more than one jurisdiction, “pride of place must be given to the place where the necessities were provided” (at paragraph 67 of Judge’s reasons). Hence, as the law of South Africa had not been alleged nor proven, the governing law was that of Canada and, as a result, the appellant’s action *in rem* and *in personam* failed.

facteurs pertinents ne rattachaient pas la transaction aux États-Unis. L’appelante lui reproche d’avoir employé les expressions « facteurs non américains » et « facteurs américains », mais cet emploi ne constitue pas une erreur, parce que le juge de première instance pouvait uniquement conclure, au vu de la preuve dont il avait été saisi, que la loi applicable était américaine ou canadienne, aucun autre régime de droit n’ayant été allégué ou prouvé.

[94] À mon avis, il est difficile de trouver un élément rattachant la transaction aux États-Unis. Hormis les conditions générales du vendeur, selon lesquelles le contrat conclu entre l’appelante et Parkroad est réputé avoir été passé aux États-Unis et être assujéti aux lois de ce pays, la preuve ne comporte pas le moindre élément rattachant la transaction à ce pays.

[95] Il appert de la preuve que le navire, qui a été immatriculé à Chypre et dont les propriétaires sont allemands, a été approvisionné en Afrique du Sud par Caltex, société sud-africaine, par suite d’une demande de combustible de soute formulée par World Fuel Korea, division de World Fuel Singapore. J’ajouterais que le navire a été saisi au Canada et non aux États-Unis. Par conséquent, un examen honnête de la preuve ne révèle aucun lien réel ou important avec les États-Unis.

[96] Après avoir examiné attentivement tous les facteurs, le juge de première instance a décidé que les États-Unis ne pouvaient être le ressort ayant le lien le plus étroit et le plus important avec la transaction. Il a ajouté que, s’il lui avait fallu choisir le ressort ayant le lien le plus étroit et le plus important avec la transaction, il aurait choisi l’Afrique du Sud. Plus précisément, il a mentionné que, dans une situation semblable à celle dont il était saisi, où un lien existait avec plusieurs ressorts, [TRADUCTION] « la préférence doit être donnée à l’endroit où les approvisionnements nécessaires ont été fournis » (au paragraphe 67 des motifs du juge de première instance). En conséquence, étant donné que le régime de droit de l’Afrique du Sud n’avait été ni allégué ni prouvé, le droit applicable était celui du Canada, de sorte que l’action réelle et l’action personnelle de l’appelante ont été rejetées.

[97] In my view, the Judge's findings that the United States was not the jurisdiction with the closest and most substantial connection to the transaction and that, in the circumstances of the case, the choice had to be South Africa, were clearly open to him. I have not been persuaded that in so concluding, the Judge made a palpable and overriding error.

[98] Consequently, as I indicated earlier, we therefore need not address the issue of whether United States law, on the facts of the case, would have allowed the appellant to exercise its rights against the ship. Additionally, we need not address the issue of whether the appellant or World Fuel Singapore was the proper party to bring the action and, hence, the appeal.

#### DISPOSITION

[99] For these reasons, I would dismiss the appeal with costs in favour of the respondents other than the respondent Parkroad.

LÉTOURNEAU J.A.: I agree.

TRUDEL J.A.: I agree.

[97] À mon avis, il était parfaitement loisible au juge de première instance de conclure que les États-Unis n'étaient pas le ressort ayant le lien le plus étroit et le plus important avec la transaction et que, dans les circonstances de l'affaire, il fallait choisir l'Afrique du Sud. L'appelante ne m'a pas convaincu qu'en concluant de la sorte, le juge de première instance a commis une erreur manifeste et dominante.

[98] En conséquence, comme je l'ai mentionné précédemment, il n'est pas nécessaire que nous nous attardions à la question de savoir si le droit américain aurait, d'après les faits mis en preuve en l'espèce, permis à l'appelante d'exercer ses droits à l'encontre du navire. Il n'est pas non plus nécessaire que nous répondions à la question de savoir si l'appelante ou World Fuel Singapore était la partie qui pouvait engager l'action et, par conséquent, interjeter appel.

#### DISPOSITIF

[99] Pour les motifs exposés ci-dessus, je rejetterais l'appel avec dépens en faveur des intimés sauf l'intimée Parkroad.

LE JUGE LÉTOURNEAU, J.C.A. : Je suis d'accord.

LA JUGE TRUDEL, J.C.A. : Je suis d'accord.