

T-2025-76

T-2025-76

Owners, Master and Crew of the vessel *Walther Herwig*, being Bundesminister fuer Ernaechrung, Landwirtschaft und Forsten, Bonn, as a Minister of the Government of the Federal Republic of Germany (Owners), and Captain Theodor Frerichs, of Hamburg, Federal Republic of Germany, (Master), for and on behalf of themselves and of the members of the crew of the vessel *Walther Herwig* (Plaintiffs)

Les propriétaires, capitaine et équipage du navire *Walther Herwig*, le Bundesminister fuer Ernaechrung, Landwirtschaft und Forsten, Bonn, ministre du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne (propriétaires), et le capitaine Theodor Frerichs, de Hambourg, République fédérale d'Allemagne (commandant de bord), en leur nom propre et pour le compte des membres de l'équipage du navire *Walther Herwig* (Demandeurs)

v.

c.

Fishery Products Limited and the vessel *Zambezi* (Defendants)

Fishery Products Limited et le navire *Zambezi* (Défendeurs)

Trial Division, Marceau J.—Ottawa, May 16 and 25, 1977.

Division de première instance, le juge Marceau—Ottawa, les 16 et 25 mai 1977.

Maritime law — Salvage — Salvage vessel owned by foreign government — Whether that owner can claim salvage award — Whether interest payable on award — Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 531(1).

Droit maritime — Sauvetage — Le navire sauveteur appartient au gouvernement étranger — Ce propriétaire peut-il réclamer une indemnité de sauvetage? — Un intérêt est-il payable sur cette indemnité — Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 531(1).

The owner, master and crew of the *Walther Herwig*, a research vessel owned by the West German Government, claim a salvage reward for salvaging the vessel *Zambezi* in 1973. The defendants, while admitting the entitlement of the master and crew to their share of the award, deny the entitlement of the owner to its share. The question of the owner's entitlement, and a question as to whether interest can be allowed on the awarded amount, the rate permitted and the period for which interest should be payable are submitted to the Court for adjudication in lieu of trial.

Le propriétaire, capitaine et équipage du navire, *Walther Herwig*, un navire de recherche appartenant au Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, réclament une indemnité pour le sauvetage du navire *Zambezi* en 1973. Tout en reconnaissant que le capitaine et l'équipage ont droit à une part de l'indemnité, les défendeurs contestent le droit du propriétaire de réclamer sa part. La question de savoir si le propriétaire a droit à une indemnité, celle de savoir si un intérêt est payable sur la somme allouée, à quelle date et à quel taux, sont soumises à la Cour pour adjudication aux lieu et place du procès.

Held, the West German Government is entitled to its share, and interest is allowable from the date of the filing of the statement of claim, at the lowest prime rate since the time of salvage. The general rule is that the owner of a ship called upon to render salvage services is entitled to and has a right to claim a salvage reward. The defendants rely on the restriction with respect to salvage services rendered by Canadian ships, and the doctrine of sovereign immunity. The doctrine of immunity has nothing to do with the question raised here. There is no reason why State-owned ships should be excepted from the general rule and prescribed from claiming a well-deserved and fair reward in respect of salvage services. Salvors, in principle, are not allowed any interest since services are rendered voluntarily, without pre-existing contractual obligations or official duty to the owner of the salvaged vessel. But if, through no fault of the salvors, a long delay has occurred between the time of salvage and the date of the award, that delay may be taken into account. Since the services occurred three years ago, and in the absence of evidence about the cause of the delay, interest is allowed from the date of the filing of the statement of claim.

Arrêt: le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a droit à sa part, et un intérêt est payable depuis la date du dépôt de la déclaration, au taux de base depuis le sauvetage. La règle générale veut que le propriétaire d'un navire appelé à rendre des services de sauvetage ait droit de réclamer et d'obtenir un dédommagement. Les défendeurs s'appuient sur la restriction relativement aux services de sauvetage rendus par des navires canadiens et sur le principe de l'immunité étatique. La doctrine de l'immunité n'a rien à voir avec la question soulevée ici. Il n'y a aucune raison pour laquelle les navires d'État seraient exclus de l'application de la règle générale et empêchés de réclamer une indemnité équitable et bien méritée pour des services de sauvetage. En principe, les sauveteurs n'ont droit à aucun intérêt puisque les services sont rendus volontairement et non en exécution d'une obligation contractuelle préexistante ou de quelque devoir officiel dont le propriétaire du bien sauvé aurait été créancier. Mais si, sans que les sauveteurs soient en faute, une longue période s'est écoulée entre l'époque où les services ont été rendus et celle où l'indemnité est accordée, il faudrait tenir compte de ce délai. Considérant que les services ont été rendus il y a plus de trois ans mais qu'aucune preuve n'a été faite relativement à la cause du retard, l'intérêt couru depuis la date de production de la déclaration est accordé.

ADJUDICATION.

COUNSEL:

R. G. Chauvin, Q.C., for plaintiffs.
P. J. Lewis, Q.C., for defendants.

SOLICITORS:

Chauvin, Marler & Baudry, Montreal, for plaintiffs. *b*
Lewis & Sinnott, St. John's, for defendants.

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

MARCEAU J.: The plaintiff Bundesminister fuer Ernaehrung, Landwirtschaft und Forsten, Bonn, as a Minister of the Government of the Federal Republic of Germany ("Plaintiff the Bundesminister") and the defendants in this action have concurred in stipulating and admitting the facts relating to their dispute herein and in stating the questions arising in the form of a special case for adjudication in lieu of trial.

The subject matter of the action is a claim for salvage reward. *f*

In October 1973, while crossing the Atlantic Ocean from Norway to Newfoundland, the vessel *Zambezi*, property of the defendant company, became without motive power and in great danger of being lost. She was then assisted and saved by the Master and crew of the vessel *Walther Herwig*, a fishery research vessel owned by the plaintiff as Minister of the Government of the Federal Republic of Germany. From October 20 to October 25, the *Walther Herwig* towed the *Zambezi* from international into Canadian waters and to her originally intended destination. A salvage reward was thereafter claimed by the owner of the *Walther Herwig*, as well as by her Master and crew. Lengthy negotiations followed but they failed to bring any positive result. The action was finally instituted by the Bundesminister and the Master and crew. *g*

ADJUDICATION.

AVOCATS:

R. G. Chauvin, c.r., pour les demandeurs. *a*
P. J. Lewis, c.r., pour les défendeurs.

PROCUREURS:

Chauvin, Marler & Baudry, Montréal, pour les demandeurs. *b*
Lewis & Sinnott, St-Jean, pour les défendeurs.

Voici les motifs du jugement rendus en français par *c*

LE JUGE MARCEAU: Le demandeur, Bundesminister fuer Ernaehrung, Landwirtschaft und Forsten, de Bonn, ministre du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne (ci-après appelé le «Bundesminister demandeur») et les défendeurs se sont entendus pour exposer, en les admettant, les faits qui ont donné lieu à leur litige et pour formuler les questions qu'ils soulèvent dans un énoncé spécial de cause soumis pour adjudication aux lieu et place du procès. *d*

Il s'agit d'une action en indemnité de sauvetage. *e*

En octobre 1973, alors qu'il traversait l'Atlantique, de la Norvège à Terre-Neuve, le *Zambezi*, un navire de la compagnie défenderesse, perdit sa force propulsive et devint en grand danger de sombrer. Il fut alors secouru et sauvé par le capitaine et l'équipage du navire *Walther Herwig*, un navire de pêche de recherche qui appartenait au demandeur en sa qualité de ministre du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne. Du 20 au 25 octobre, le *Walther Herwig* a remorqué le *Zambezi*, d'abord à travers les eaux internationales, puis dans les eaux canadiennes, jusqu'à son port de destination. Le propriétaire du *Walther Herwig*, ainsi que le capitaine et l'équipage, réclamèrent par la suite une indemnité de sauvetage. De longues négociations s'en suivirent; elles n'apportèrent aucun résultat positif. Le Bundesminister, le capitaine et l'équipage intentèrent finalement la présente action. *h*

Since the action was launched, the dispute between the parties became simplified. The value of the salvage services was assessed at \$58,050 and it was agreed that the amount arrived at needed to be apportioned one third for the Master and crew and two thirds for the owner. While denying the right of the Bundesminister to claim any part of the amount, the defendants admitted that the Master and crew were entitled to remuneration for their services. They tendered and brought into Court the sum of \$19,350 as final settlement for that part of the claim. The Master and crew accepted the tender without admission that they were not entitled to interest thereon and without prejudice to any right or recourse of the owner.

The first question for adjudication is therefore formulated for the parties in their stated case as follows:

Whether Plaintiff the Bundesminister, as owner of the vessel "WALTHER HERWIG", is entitled to a reward, and to judgment therefor, in respect of the salvage services rendered as hereinabove stated, such reward, if he is entitled thereto, needing to be \$38,700.00.

The defendants deny the right of the Bundesminister (as owner) to any amount for salvage services rendered on the ground that the *Walther Herwig* being owned by a government and not being engaged in general trading but rather as a fishing research vessel, her owner is not entitled to such an award. By the Comity of Nations, they say, State-owned ships cannot claim award for salvage services rendered.

What would be the basis for such an important exception to the general rule that the owner of a ship called upon to render salvage services is entitled to and has a right to claim a salvage reward (sections 515 et seq. of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9)? Counsel for the defendants, as I understood his argument, relies on the overall picture, so to speak, drawn from the restriction which existed in England and still exists here

Depuis que l'action a été prise, le litige opposant les parties s'est simplifié. L'indemnité a été fixée à \$58,050 et il a été convenu que la somme devait être attribuée pour un tiers au capitaine et à son équipage et pour les deux tiers au propriétaire du navire. Tout en contestant le droit du Bundesminister de réclamer sa part de l'indemnité, les défendeurs ont reconnu que le capitaine et l'équipage avaient droit d'être rémunérés pour leurs services: ils ont fait des offres réelles de \$19,350, près le tribunal, en règlement définitif de la partie de la demande qui s'y rapportait. Le capitaine et l'équipage ont accepté les offres, sans admettre que l'intérêt couru sur la somme versée puisse leur être dénié et sans préjudice des droits ou recours du propriétaire.

La première question en litige formulée par les parties dans leur exposé de cause est donc la suivante:

[TRADUCTION] Le Bundesminister, demandeur à titre de propriétaire du navire «WALTHER HERWIG», a-t-il droit à une indemnité, et à jugement en conséquence, pour les services de sauvetage exposés ci-dessus, indemnité devant être établie, si droit il y a, à \$38,700.00?

Les défendeurs contestent le droit du Bundesminister (à titre de propriétaire) à quelque indemnité que ce soit pour les services de sauvetage rendus, au motif que, le *Walther Herwig* appartenant à un gouvernement et n'étant pas un navire de commerce mais un navire de pêche de recherche, son propriétaire n'a pas droit à une indemnité de cette nature. En vertu des usages internationaux, disent-ils, les navires d'État ne peuvent réclamer récompense pour services de sauvetage.

Quel serait le fondement d'une si importante exception à la règle générale voulant que le propriétaire d'un navire appelé à rendre des services de sauvetage ait droit de réclamer et d'obtenir un dédommagement (articles 515 et suivants de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, c. S-9)? L'avocat des défendeurs, si je comprends bien son argumentation, s'appuie sur la toile de fond, si l'on peut dire, que suggère la

(section 531(1) of the *Canada Shipping Act*¹) with respect to salvage services rendered by ships belonging to Her Majesty, as well as from the well known doctrine of sovereign immunity recognized internationally and specially by our courts. But, I fail to see how the restriction referred to—which was abolished in England more than thirty years ago by the *Crown Proceedings Act*, 1947, c. 44, s. 8(2)—would be proof of the existence of any binding rule of international law, and, in my view, the doctrine of immunity, which concerns the possibility of impleading a foreign sovereign in the courts of a country, has nothing to do with the question raised here. I am unable to understand why State-owned ships should be excepted from the general rule and precluded from claiming a well deserved and fair award in respect of salvage services they have been called upon to render.

My answer to the first question is in the affirmative.

The second question is:

Whether Plaintiff the Bundesminister is entitled, if he is entitled to the salvage reward mentioned in the preceding question, to interest on the said amount of \$38,700.00, and if so, from what date and at what rate.

The right of a salvor to be rewarded for his salvage services, although formally recognized by the *Canada Shipping Act*, is a very peculiar one governed by traditional admiralty rules. It must be borne in mind that the services for which the award is claimed were rendered voluntarily and

¹ 531. (1) Where salvage services are rendered by a ship belonging to Her Majesty, other than a ship specially equipped with a salvage plant or a tug, or by the commander or crew thereof, no claim shall be allowed for any loss, damage, or risk caused to the ship or its stores, tackle, or furniture, or for the use of any stores or other articles belonging to Her Majesty, supplied in order to effect those services, or for any other expense or loss sustained by Her Majesty by reason of that service, and no claim for salvage services by the commander or crew, or part of the crew of a ship belonging to Her Majesty shall be finally adjudicated upon, unless the consent of the Governor in Council to the prosecution of that claim is proved; and such consent may be given at any time before final adjudication.

restriction qui a existé en Angleterre, et existe toujours ici (article 531(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*), relativement aux services de sauvetage rendus par des navires appartenant à Sa Majesté et il invoque d'autre part le principe bien connu de l'immunité étatique admis internationalement, et spécialement par nos tribunaux. Pourtant, je ne vois pas comment la restriction dont il est fait état—abolie en Angleterre depuis plus de trente ans par le *Crown Proceedings Act*, 1947, c. 44, art. 8(2), prouverait l'existence d'une norme obligatoire du droit international; d'autre part, à mon avis, la théorie de l'immunité étatique qui concerne la possibilité de mettre en cause un souverain étranger devant les tribunaux d'un pays n'a rien à voir avec la question soulevée ici. Je ne puis comprendre pourquoi les navires d'État seraient exclus de l'application de la règle générale et empêchés de réclamer une indemnité, équitable et bien méritée, pour des services de sauvetage qu'ils ont été appelés à rendre.

Je réponds donc par l'affirmative à la première question.

Voici la deuxième question:

[TRADUCTION] Le Bundesminister, demandeur, a-t-il droit, advenant qu'il soit habilité à recevoir l'indemnité de sauvetage évoquée à la question précédente, à l'intérêt couru sur ladite somme de \$38,700.00 et, si tel est le cas, à compter de quelle date et à quel taux?

Le droit du sauveteur à une indemnisation pour services de sauvetage rendus, quoique reconnu formellement par la *Loi sur la marine marchande du Canada*, est un droit bien particulier que régissent les règles d'Amirauté traditionnelles. Il importe de se rappeler que les services pour lesquels récom-

¹ 531. (1) Lorsque des services de sauvetage sont rendus par un navire appartenant à Sa Majesté, qui n'est pas un navire spécialement muni d'appareils de renflouement ni un remorqueur, ou par le commandant ou l'équipage de ce navire, aucune réclamation n'est admise pour les pertes, avaries ou risques occasionnés au navire ou à ses approvisionnements, son outillage de chargement ou ses accessoires, ni pour l'emploi d'approvisionnements ou d'autres articles appartenant à Sa Majesté et fournis afin de rendre ces services, ni pour toutes autres dépenses ou pertes subies par Sa Majesté par suite de ces services; et aucune réclamation en indemnité de service de sauvetage, faite par le commandant, l'équipage ou une partie de l'équipage d'un navire appartenant à Sa Majesté, ne doit faire l'objet d'une décision définitive, sauf preuve du consentement du gouverneur en conseil à la poursuite de cette réclamation; ce consentement peut être donné en tout temps avant la décision définitive.

were not attributable to any pre-existing contractual or official duty owed to the owner of the salvaged property. That, in principle, salvors are not entitled to any allowance for interest is easily understandable (*The "De Bay"* (1883) 8 App. Cas. 559). It is recognized, however, that if, "through no fault of the salvors there has been a long interval between the date when the services terminated and the date when the award is to be made, such delay would be a matter to be taken into account" (Kennedy, *Civil Salvage*, 4th ed., p. 224). On that basis, in view of the fact that the services were rendered more than three years ago but in the absence of any evidence as to the cause of the delay prior to the action, I am prepared to grant interest from the date of the filing of the statement of claim, May 27, 1976, at the rate of 8.25% which is, according to the parties themselves, the minimum "prime rate" charged for loans by financial institutions to their clients between 1973 and 1977.

As to the third question submitted for adjudication, my answer is that I see no reason why the plaintiff should not be entitled to his costs in the present action.

Judgment will go accordingly.

pense est réclamée ont été rendus volontairement et non en exécution d'une obligation contractuelle préexistante ou de quelque devoir officiel dont le propriétaire du bien sauvé aurait été créancier. Qu'en principe les sauveteurs n'aient pas droit à des intérêts, cela se comprend facilement (affaire *Le «De Bay»* (1883) 8 App. Cas. 559). Il est admis toutefois que si, [TRADUCTION] «sans que les sauveteurs soient en faute, une longue période s'est écoulée entre l'époque où les services ont été rendus et celle où l'indemnité est accordée, il faudrait tenir compte de ce délai» (Kennedy, *Civil Salvage*, 4^e éd., p. 224). Partant de là, considérant que les services ont été rendus il y a plus de trois ans mais qu'aucune preuve n'a été faite relativement à la cause du retard à engager l'action, je suis prêt à accorder l'intérêt couru depuis le 27 mai 1976, date de production de la déclaration, au taux de 8.25%, taux qui est, de l'avis des parties elles-mêmes, le «taux de base» demandé par les établissements de crédit à leurs clients, entre 1973 et 1977.

Quant à la troisième question posée, je répondrai que je ne vois aucune raison de priver la demanderesse de ses dépens dans la présente action.

Jugement sera rendu en conséquence.