

T-457-88

T-457-88

Newfoundland Processing Limited (Plaintiff)**Newfoundland Processing Limited (demanderesse)**

v.

^a
c.**The Owners and all Others Interested in the Ship "South Angela" (Defendants)****Les propriétaires du navire «South Angela» et toutes les autres personnes intéressées (défendeurs)****INDEXED AS: NEWFOUNDLAND PROCESSING LTD. v. SOUTH ANGELA (THE) (T.D.)****RÉPERTORIÉ: NEWFOUNDLAND PROCESSING LTD. c. SOUTH ANGELA (LE) (1^{re} inst.)**

Trial Division, Cullen J.—Halifax, July 11; Ottawa, July 13, 1989.

^c
Section de première instance, juge Cullen—Halifax, 11 juillet; Ottawa, 13 juillet 1989.

Maritime law — Practice — Actions in rem and in personam — Application to amend statement of claim in action in rem — Amendment seeking to plead Canada Shipping Act ss. 661 and 662 wherein strict liability for ship owner established for discharge of pollutant — Strict liability provisions available only where action in personam — Strict liability cannot attach to ship herein as proceeding in rem based on nuisance and negligence — Difference between actions in rem and in personam explained — Application to amend dismissed.

Droit maritime — Pratique — Action in rem et action in personam — Requête en vue de modifier la déclaration d'une action in rem — La modification vise à invoquer les art. 661 et 662 de la Loi sur la marine marchande du Canada où est établie la responsabilité stricte du propriétaire du navire en raison du déversement d'un polluant — Les dispositions relatives à la responsabilité stricte ne s'appliquent que dans le cas d'une action in personam — Cette responsabilité stricte ne peut pas s'attacher au navire dans la présente action, qui est une action in rem fondée sur le dommage simple et la négligence — Explication de la différence entre une action in rem et une action in personam — Rejet de la requête en modification.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED**LOIS ET RÈGLEMENTS**

Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9, ss. 661, 662.
Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, ss. 734 (as added by R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 27, s. 3(2); S.C. 1987, c. 7, s. 81), 735 (as am. idem).
Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, R. 420.

^f
Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), chap. S-9, art. 661, 662.
Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, chap. S-9, art. 734 (ajouté par S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 27, art. 3(2); S.C. 1987, chap. 7, art. 81), 735 (mod., idem).
^g
Règles de la Cour fédérale, C.R.C., chap. 663, Règle 420.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED**JURISPRUDENCE****APPLIED:**^h
DÉCISION APPLIQUÉE:

The Broadmayne (1916), 13 Asp. Mar. Law Cas. 356 (C.A.).

The Broadmayne (1916), 13 Asp. Mar. Law Cas. 356 (C.A.).

AUTHORS CITED**DOCTRINE**

Thomas, D. R. *Maritime Liens* Vol. 14 British Shipping Laws, London: Stevens & Sons, 1980.

Thomas, D. R. *Maritime Liens* Vol. 14 British Shipping Laws, Londres: Stevens & Sons, 1980.

COUNSEL:**AVOCATS:**

Ian C. Wallace for plaintiff.
John R. Sinnott for defendants.

ⁱ
Ian C. Wallace pour la demanderesse.
John R. Sinnott pour les défendeurs.

SOLICITORS:

Stirling, Ryan, St. John's, Newfoundland, for plaintiff.

Lewis, Sinnott & Heneghan, St. John's, Newfoundland, for defendants.

The following are the reasons for order rendered in English by

CULLEN J.: This is an application by the plaintiff for an order pursuant to Rule 420 of the *Federal Court Rules* [C.R.C., c. 663] to amend and file an amended statement of claim in the within action. Prior to the hearing, counsel for the defendants consented to the amendments sought to paragraphs 2, 3, 4, 5, 6 and 7 of the statement of claim. The only amendment in dispute was paragraph 9 which reads as follows:

9. In the further alternative, the plaintiff pleads Sections 661 and 662 of the Canada Shipping Act, 1985, R.S. Chapter S-9 wherein the strict liability for the owner of the defendant is established for the discharge of a pollutant without the necessary proof of negligence.

This is an action *in rem* and the style of cause leaves no room for doubt on that issue. Certainly, personal liability can flow if the plaintiff secures judgment, e.g. if successful to the extent of one million dollars, and the judgment is able to secure only \$500,000, then personal liability flows to the extent of \$500,000. However, the *Canada Shipping Act* [R.S.C., 1985, c. S-9] gives an additional benefit if seeking personal liability, namely the sections quoted in paragraph 9 above (or probably sections 734 [R.S.C. 1970, c. S-9 (as added by R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 27, s. 3(2); S.C. 1987, c. 7, s. 81)] and 735 [as am. *idem*] of the 1970 revision) but the section is only available in an *in personam* action. That strict liability cannot attach to the ship in this action, an *in rem* proceeding brought on the basis of nuisance and negligence.

PROCUREURS:

Stirling, Ryan, Saint-Jean (Terre-Neuve), pour la demanderesse.

Lewis, Sinnott & Heneghan, Saint-Jean (Terre-Neuve), pour les défendeurs.

Ce qui suit est la version française des motifs de l'ordonnance rendus par

LE JUGE CULLEN: Il s'agit d'une requête présentée par la demanderesse en vue de l'obtention d'une ordonnance conformément à la Règle 420 des *Règles de la Cour fédérale* [C.R.C., chap. 663] afin de déposer une déclaration modifiée dans l'action en cause. Avant l'audience, l'avocat des défendeurs a consenti aux modifications demandées aux paragraphes 2, 3, 4, 5, 6 et 7 de la déclaration. La seule modification contestée fut le paragraphe 9 qui est rédigé ainsi:

[TRADUCTION] 9. Comme autre argument subsidiaire, la demanderesse invoque les articles 661 et 662 de la Loi sur la marine marchande du Canada, L.C. 1985, chapitre S-9, où est établie la responsabilité stricte du propriétaire du défendeur en raison du déversement d'un polluant sans qu'il soit nécessaire de prouver la négligence.

Il s'agit d'une action *in rem* et l'intitulé de la cause ne laisse place à aucun doute sur cette question. Il peut certes en résulter une responsabilité personnelle si la demanderesse obtient jugement; par exemple, si elle obtient gain de cause jusqu'à concurrence d'un million de dollars et si on ne peut obtenir que 500 000 \$ à partir du jugement, il en découlera une responsabilité personnelle des défendeurs jusqu'à concurrence de 500 000 \$. Toutefois la *Loi sur la marine marchande du Canada* [L.R.C. (1985), chap. S-9] offre un avantage supplémentaire si on demande de reconnaître la responsabilité personnelle des défendeurs, c'est-à-dire les articles cités dans le paragraphe 9 ci-dessus (ou probablement les articles 734 [S.R.C. 1970, chap. S-9 (ajouté par S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 27, art. 3(2); S.C. 1987, chap. 7, art. 81)] et 735 [mod., *idem*] de la révision de 1970), mais l'article ne s'applique que dans le cas d'une action *in personam*. Cette responsabilité stricte ne peut pas s'attacher au navire dans la présente action, qui est une action *in rem* fondée sur le dommage simple et la négligence.

It is also not open to the plaintiff under Rule 420 to add a defendant by way of joinder. Counsel for the plaintiff sought this relief in argument but had not filed any motion to that effect. Whether it is open to the plaintiff to move a further motion to add a party or parties by way of joinder or to bring another action is something that may be considered appropriate by the plaintiff and determined before another judge. The plaintiff is not prejudiced if it seeks these alternatives.

Certainly, there is a difference between an action *in rem* and an action *in personam*. D.R. Thomas, *Maritime Liens* Vol. 14 (1980) at page 39:

The action *in rem*, being a proceeding against a *res* and whereunder the *res* may be appropriated to the satisfaction of the plaintiff's claim, is patently distinct from an action *in personam*. The latter is a proceeding *inter partes* founded on personal service and, if successful, leading to a judgment against the person of the defendant. Under the action *in rem* no direct demand is made against the owner of the *res* personally and this continues to be the case notwithstanding the form of the modern writ of summons *in rem*. The action *in rem* "... is an action in which the owners may take part, if they think proper, in defence of their property, but whether or not they will do so is a matter for them to decide, and if they do not decide to make themselves parties to the suit in order to defend their property, no personal liability can be established against them in that action" (*The Burns* [1907] P. 137 (C.A.), *per Fletcher Moulton* L.J. at p. 149).

The material difference which exists is capable of manifesting itself in various ways. Thus, on an issue of statutory construction, legislative restrictions placed upon the liability of a person are not necessarily construed as being of equal application to a proceeding against the property of that person. (*The Longford* (1889) 14 P.D. 34 (C.A.); *The Burns* [*supra*].)

The distinction between an action *in rem* and an action *in personam* is therefore a matter of substance and not of mere form. (*The City of Mecca* (1881) 6 P.D. 106, *per Lush* J. at p. 116.)

Here today, the legislation makes an owner responsible for spills of the ship without proof of negligence. That legislation does not apply to action against the ship, and absolute liability without fault must be strictly construed.

And finally, *The Broadmayne* (1916), 13 Asp. Mar. Law Cas. 356 (C.A.). In the above-mentioned case, this ship was requisitioned one day

La Règle 420 ne permet pas non plus à la demanderesse d'ajouter un défendeur par voie de jonction. Son avocat a sollicité ce redressement dans sa plaidoirie mais n'avait pas déposé de requête à cette fin. Quant à savoir si la demanderesse peut présenter une autre requête afin d'ajouter une ou des parties par voie de jonction ou intenter une autre action, c'est une question qu'elle peut considérer comme appropriée et qui peut être tranchée par un autre juge. La demanderesse n'est pas désavantagée si elle recourt à ces autres solutions.

Il existe certes une différence entre une action *in rem* et une action *in personam*. Voici ce que dit D.R. Thomas dans *Maritime Liens*, vol. 14 (1980) à la page 39 :

[TRADUCTION] L'action *in rem*, qui est une poursuite prise contre une chose et en vertu de laquelle il peut y avoir appropriation de la chose afin d'acquitter la réclamation du demandeur, diffère manifestement de l'action *in personam*. Cette dernière est une poursuite entre des parties qui est fondée sur des services personnels et qui, si le demandeur obtient gain de cause, mène à un jugement contre la personne du défendeur. Dans le cas de l'action *in rem*, aucune demande n'est faite directement contre le propriétaire de la chose personnellement, et cela demeure ainsi nonobstant la forme actuelle du bref d'assignation *in rem*. L'action *in rem* "... est une action où les propriétaires peuvent participer, s'ils le jugent opportun, à la défense de leur bien, mais où il leur appartient de décider s'ils le feront ou non, et s'ils ne décident pas de se porter eux-mêmes parties à l'action en vue de défendre leur bien, aucune responsabilité personnelle ne peut leur être imputée dans cette action" (*The Burns* [1907] P. 137 (C.A.), le lord juge Fletcher Moulton, à la p. 149).

La différence essentielle qui existe peut se manifester de diverses façons. Ainsi, dans le cas d'une question d'interprétation d'une loi, les restrictions législatives portant sur la responsabilité d'une personne ne sont pas nécessairement interprétées comme s'appliquant également à une poursuite contre le bien de cette personne. (*The Longford* (1889) 14 P.D. 34 (C.A.); *The Burns* [précité].)

La différence entre une action *in rem* et une action *in personam* est donc une question de fond et non pas une simple question de forme. (*The City of Mecca* (1881) 6 P.D. 106, le juge Lush, à la p. 116.)

Maintenant la loi rend le propriétaire responsable des substances déversées par un navire sans qu'il soit nécessaire de prouver la négligence. Cette loi ne s'applique pas à l'action prise contre le navire, et la responsabilité absolue sans faute doit être interprétée de façon stricte.

Passons enfin à l'arrêt *The Broadmayne* (1916), 13 Asp. Mar. Law Cas. 356 (C.A.). Dans cette affaire, le navire fut réquisitionné une journée

before war was declared in 1914. After this there was an incident and proceedings against the ship. The actual owners appeared. There was a stay because of the requisition but the plaintiff had the owner of the ship in Court. At page 361, Bankes, L.J. stated:

Two questions arise for decision in this appeal: first, the effect upon an action *in rem* in the Admiralty Division of the appearance in the action of the owner of the *res*, and the giving by him of bail or an equivalent undertaking; and, secondly, the position with regard to liability to arrest of a requisitioned vessel against which an action *in rem* has been brought. In my opinion an action which has been commenced as an action *in rem* continues until its termination as an action *in rem* unless it undergoes some alteration in its character by amendment by order of the court or under the rules of court. It is, in my opinion, a mistake to say that the action changes its character and ceases to be an action *in rem* and becomes an action *in personam* when the owner of the *res* appears and gives bail. It is no doubt true that when this is done the action, so far as its special characteristic as an action *in rem* is concerned, has served its purposes, or possibly its chief purpose, when the owner of the *res* has been induced by reason of the arrest, or fear of arrest, of the vessel to enter an appearance and to give bail in order to obtain the release, or avoid the seizure, of his vessel. It is also true that when once the owner of the *res* has appeared the plaintiff has the advantage of being able in case of necessity to take his property in satisfaction of the judgment in addition to the bail. These consequences, however, are, in my opinion, incidents which arise only in the course of the action *in rem*, which add to its value, but which in no way alter or deprive it of its special character.

The position is, I think, quite clearly indicated in the passage from Clerk's Praxis Curiae Admiralitatie, cited with approval by Jeune, J. in *The Dictator* (sup.) where the writer says that after appearance the case proceeds *ut in actione instituta contra personam debitoris*—that is to say, that action is to proceed as if, but only as if, it was an action *in personam*. The advantage of the action being an action *in rem* still remains, in the sense that, should the exceptional occasion arise, the court in a proper case would no doubt still have jurisdiction to order the arrest of the vessel. [Emphasis added.]

For the reasons stated, the plaintiff's application to amend or add paragraph 9 of its Statement of Claim is dismissed.

COSTS

Both counsel presented argument on the subject of costs, and both gave cogent reasons why the other should be liable for costs in any event of the

avant la déclaration de la guerre en 1914. Il s'est produit un accident par la suite et des procédures ont été prises contre le navire. Les véritables propriétaires ont comparu. Il y a eu suspension de l'instance en raison de la réquisition, mais le demandeur avait amené le propriétaire du navire devant la Cour. À la page 361, le lord juge Bankes a déclaré:

[TRADUCTION] Il y a deux questions à trancher dans le présent appel: premièrement, quel effet auront sur une action *in rem* intentée en Division d'amirauté la comparution dans l'instance du propriétaire de la chose et le fait pour lui de donner un cautionnement ou de prendre un engagement équivalent; et deuxièmement, que se produira-t-il dans l'éventualité de la saisie d'un navire réquisitionné contre lequel a été intentée une action *in rem*? À mon avis, l'action qui a été intentée à titre d'action *in rem* continue jusqu'à la fin d'être une action *in rem* à moins que ne survienne quelque modification de sa nature même à la suite d'une ordonnance du tribunal ou en vertu des règles de la cour. Selon moi, il est erroné de dire que l'action change de nature et cesse d'être une action *in rem* et devient une action *in personam* lorsque le propriétaire de la chose comparait et donne un cautionnement. Il est vrai sans aucun doute que, lorsque cela se produit, l'action, dans la mesure où est concernée sa caractéristique spéciale d'action *in rem*, a servi ses fins, ou peut-être sa fin principale, lorsque le propriétaire de la chose a été amené en raison de la saisie, ou de la crainte d'une saisie, du navire à inscrire une comparution et à fournir un cautionnement afin d'obtenir la libération, ou d'éviter la saisie, de son navire. Il est également vrai que, une fois que le propriétaire de la chose a comparu, le demandeur a l'avantage de pouvoir, en cas de nécessité, prendre son bien en acquittement du jugement en plus du cautionnement. Ces conséquences constituent toutefois, à mon avis, des incidents qui ne font que survenir dans le cours d'une action *in rem*, qui ajoutent à sa valeur, mais qui ne modifient en rien sa nature particulière ni ne l'en prive.

J'estime que la réponse est assez clairement indiquée dans l'extrait tiré de la Praxis Curiae Admiralitatie de Clerk et cité avec l'approbation du juge Jeune dans *The Dictator* (précité) où l'auteur dit que, après la comparution, l'affaire se poursuit *ut in actione instituta contra personam debitoris*—c'est-à-dire que l'action doit se poursuivre comme si, et seulement comme si, c'était une action *in personam*. L'avantage qu'il s'agisse d'une action *in rem* persiste, dans le sens que, s'il devait se présenter une occasion exceptionnelle, le tribunal dans un cas opportun aurait sans doute encore le pouvoir d'ordonner la saisie du navire. [C'est moi qui souligne.]

Pour les motifs mentionnés, la requête de la demanderesse en vue de la modification ou de l'ajout du paragraphe 9 de sa déclaration est rejetée.

DÉPENS

Les deux avocats ont présenté leurs arguments sur la question des dépens et ont donné des raisons convaincantes pour lesquelles l'autre partie devrait

cause. The defendants were a little slow off the mark in consenting to some seven amendments and other deletions, but certainly the plaintiff had time to withdraw the motion and deal with paragraph 9 on the regular motion day in September. The plaintiff had some three and a half months to amend without leave, and the amendment sought to paragraph 9 did not arise from discovery. On balance it seems to me that costs should be in the cause.

être tenue de payer les dépens quelle que soit l'issue de la cause. Les défendeurs ont mis passablement de temps à consentir à quelque sept modifications et autres radiations, mais il est vrai que la demanderesse a eu le temps de se désister de la requête et de traiter du paragraphe 9 le jour prévu normalement pour l'audition des requêtes en septembre. La demanderesse a eu environ trois mois et demi pour modifier la requête sans autorisation, et la modification demandée au paragraphe 9 ne découlait pas de l'interrogatoire préalable. Tout compte fait, il me semble que les dépens devraient suivre l'issue de la cause.