

T-1356-74

T-1356-74

Osborn Refrigeration Sales and Service Inc.
(Plaintiff)

v.

**The Ship *Atlantean I*, her owners, operators
and/or any other person interested in the said ship**
(Defendants)

Trial Division, Walsh J.—Montreal, February 14
and 15; Ottawa, March 26, 1979.

*Maritime law — Proceedings arising out of order made on
motion for directions concerning proof of claims arising out of
complex and unusual litigation concerning ownership of vessel*
— Claims exceeding proceeds of sale of ship — Principles
determining priority of distribution among creditors — Estab-
lishment of claims and priorities — Federal Court Act, R.S.C.
1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 43(3), 59 — Canada Shipping Act,
R.S.C. 1970, c. S-9, ss. 38, 43 — Pilotage Act, S.C. 1970-71-
72, c. 52, s. 34 — Federal Court Rule 1010.

The present proceedings arise out of an order for directions concerning the proof of claims in this Court arising out of litigation which had taken place concerning the ownership of and claims against the vessel *Atlantean I*. Claimants who had filed caveats were to indicate the nature and amount of the claim and its priority upon the proceeds of the sale. The purchaser of the vessel, Caron, following the judicial sale, incurred expenses in taking possession of it due to legal complications and the legal fees paid to overcome them, to measures taken by the ship's captain under a colour of right resulting from a small claims court judgment, and to expenses required to maintain the vessel which normally would have been incurred by the Marshal. The R.C.M.P. and the Coast Guard claim for expenses incurred pursuing the ship and returning it to custody. While the R.C.M.P.'s claim was primarily for time and overtime of Force members, their room and board, and aircraft rental, it also included amounts expended for the purchase of oil for the ship and for the cost of having the vessel drained for the winter. The Coast Guard, too, claimed for their total operating costs incurred securing the ship's custody and included expenditures for fuel, lubricants and provisions for the *Atlantean I*. Ontario Sandblasting Company submitted a necessary claim—one for sandblasting and painting the vessel in 1973. Port Colborne Warehousing Limited and others were granted judgment for necessities; the warrant for the arrest of the vessel, although effected after Security National Bank's mortgage, was issued prior to it. Neither Port Colborne Warehousing Limited, which incurred advertising expenses incidental to its motion for the sale of the ship, nor the Judge, were aware that a sale had already been authorized. Pilots claim for services actually rendered, and for those occasions when the ship sailed without a pilot but for which payment of pilotage was required by operation of law. Finally, Security National Bank claims an amount as a first rank maritime hypothec.

Osborn Refrigeration Sales and Service Inc.
(Demanderesse)

a c.

**Le navire *Atlantean I*, ses propriétaires, ses arma-
teurs et toute autre personne ayant des intérêts
dans ledit navire (Défendeurs)**

b Division de première instance, le juge Walsh—
Montréal, les 14 et 15 février; Ottawa, le 26 mars
1979.

*Droit maritime — Action résultant d'une ordonnance rendue
sur requête visant aux mesures relatives à la preuve des
réclamations faites dans le cadre d'un litige complexe et
inhabituel portant sur la propriété du navire — Les réclama-
tions dépassent le produit de la vente du navire — Principes
déterminant le rang de priorité des créanciers — Établisse-
ment des réclamations et du rang de priorité — Loi sur la
Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 43(3), 59 —
Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9,
art. 38, 43 — Loi sur le pilotage, S.C. 1970-71-72, c. 52, art.
34 — Règle 1010 de la Cour fédérale.*

Cette action résulte d'une ordonnance prescrivant certaines mesures relatives à la preuve des réclamations dont la Cour a été saisie dans le cadre d'un litige portant sur la propriété du navire *Atlantean I* et sur les réclamations déposées contre lui. Il a été ordonné aux réclamants qui avaient fait opposition d'indiquer la nature et le montant de leur réclamation ainsi que son rang de priorité dans la répartition du produit de la vente. L'acquéreur du navire, Caron, qui l'a acheté dans une vente judiciaire, a subi des frais pour prendre possession du navire, en raison de complications contentieuses, des frais de justice y afférents, des mesures prises par le commandant du navire en vertu d'une apparence de droit découlant d'un jugement de la Cour des petites créances, et des dépenses de conservation du navire normalement supportées par le prévôt. La G.R.C. et la Garde côtière réclament le remboursement des dépenses subies pour la poursuite du navire et sa livraison au prévôt. Bien que la réclamation de la G.R.C. porte au premier chef sur les salaires et heures supplémentaires de ses agents, sur leur logement et leur nourriture, et sur la location d'avions, elle recouvre également l'achat du mazout pour le navire et sa vidange en prévision de l'hiver. La Garde côtière réclame l'intégralité des dépenses subies pour ramener le navire, dont les dépenses en mazout, en lubrifiants et en provisions pour l'*Atlantean I*. Ontario Sandblasting Company réclame le remboursement des approvisionnements nécessaires, en l'occurrence le décapage et la peinture du navire en 1973. Port Colborne Warehousing Limited et d'autres ont obtenu un jugement portant remboursement des approvisionnements nécessaires; la saisie du navire, effectuée après la constitution de l'hypothèque de la Security National Bank, avait été ordonnée bien avant. Ni Port Colborne Warehousing Limited, qui subissait des frais de publication de sa requête visant à la vente du navire, ni le juge ne savaient que la vente du navire avait déjà été autorisée. La réclamation des pilotes se rapporte aux services effectivement rendus comme aux occasions où le navire a appareillé sans

Held, the validity of most claims is allowed and the priority determined. Title vests in the purchaser on approval of the sale by the Court; the provisions of the *Canada Shipping Act* are procedural requirements to complete the transfer of title. Between the date of the Court's approval and the signing by the Marshal of the deed of sale, the purchaser is owner under a suspensive condition. Claims arising following that date are claims against the ship rather than against the fund, except in the peculiar circumstances of this case for amounts spent for the preservation of the ship. The original order of sale must be followed. While fundamental rules as to priorities should not be ignored, there is authority for the proposition that equity should be done to the parties in the circumstances of each particular case. The case at bar requires the application of some equitable principles in the distribution of the very limited amount available in the fund in comparison to the claims. The Marshal's costs will be afforded the first priority. These should include not only disbursements made by the Marshal but also those made on his behalf by other parties whether specifically authorized by him or not to preserve the vessel from the time of adjudication to delivery of possession to the purchaser. Neither the R.C.M.P. nor the Coast Guard in the performance of their duties pursuant to a direction from the Court have a claim against the proceeds of the sale for expenses incurred by them in this connection. The disbursements for oil and supplies furnished the ship, and for draining the water, however, are expenses for the preservation of the vessel to be included among the Marshal's costs. The costs of the purchaser's lawyers in obtaining possession of the vessel in this Court are allowed on the same exceptional but equitable basis. The taxed costs of Port Colborne Warehousing Limited, and expenses flowing from the order obtained by it from the Court, too, are to be allowed. The pilots' claim for services rendered is a maritime lien but the claim for services not rendered is merely a statutory lien against the vessel and not the fund. The mortgage creditor Security National Bank should be collocated for the balance. The claim of Ontario Sandblasting and the balance of the claim of Port Colborne Warehousing Limited are settled by section 43(3) of the *Federal Court Act*.

APPLICATION.

COUNSEL:

No one appearing for plaintiff.

No one appearing for defendants.

Ian E. Harris for claimant Port Colborne Warehousing Limited. *i*

Richard Gaudreau for claimants Paul-Émile Caron and Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gaudreau.

Claude Joyal for claimants Royal Canadian Mounted Police and Canadian Coast Guard. *j*

pilote et où il était quand même légalement tenu aux droits de pilotage. Enfin, la Security National Bank réclame le paiement d'une hypothèque maritime de premier rang.

Arrêt: la Cour conclut à la validité de la plupart des réclamations et en détermine le rang de priorité. La propriété est acquise à l'acquéreur dès que la vente a été validée par la Cour; les dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ne font que prévoir les formalités nécessaires pour achever la transmission du titre de propriété. Dans l'intervalle entre l'approbation de la Cour et la signature de l'acte de vente par le prévôt, l'acquéreur est propriétaire sous condition suspensive. Les réclamations nées après cette date sont des réclamations contre le navire et non contre les deniers consignés sauf, en l'espèce, les frais subis pour la conservation du navire. Il faut s'en tenir à l'ordonnance initiale de vente. On ne peut certes pas écarter les règles fondamentales relatives à l'ordre de préférence, mais il existe des précédents où, dans des cas d'espèce, il a fallu tenir compte des considérations d'équité. L'affaire en instance requiert l'application de certains principes d'équité dans la distribution des deniers très limités par rapport aux réclamations. Les frais du prévôt auront la première priorité. Ils comprennent non seulement les sommes que le prévôt a déboursées, mais encore celles déboursées par les autres parties en son nom, avec ou sans son autorisation expresse, pour conserver le navire entre la date de son adjudication et celle de sa remise à l'acquéreur. Ni la G.R.C. ni la Garde côtière ne peuvent, dans l'accomplissement de leurs devoirs conformément à une ordonnance judiciaire, réclamer un remboursement, avec les deniers consignés, des frais qu'elles ont subis à cet égard. Les dépenses faites pour le mazout, pour les approvisionnements et pour la vidange du navire sont cependant des dépenses faites pour sa conservation et doivent être incluses dans les frais du prévôt. Les dépens subis par les avocats de l'acquéreur devant la Cour pour prendre possession du navire sont admissibles pour les mêmes considérations exceptionnelles d'équité. Port Colborne Warehousing Limited aura droit aux dépens taxés ainsi qu'aux frais découlant de l'ordonnance qu'elle a obtenue de la Cour. La réclamation des pilotes pour services rendus est un privilège maritime, mais celle pour services non rendus n'est qu'un privilège légal contre le navire et non contre les deniers consignés. Le reliquat des deniers consignés sera distribué à la Security National Bank, créancière hypothécaire. La réclamation de l'Ontario Sandblasting et le reste de la réclamation de Port Colborne Warehousing Limited sont réglés par l'article 43(3) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

REQUÊTE.

AVOCATS:

La demanderesse n'était pas représentée.

Les défendeurs n'étaient pas représentés.

Ian E. Harris pour la réclamante Port Colborne Warehousing Limited.

Richard Gaudreau pour les réclamants Paul-Émile Caron et Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gaudreau.

Claude Joyal pour les réclamantes la Gendarmerie royale du Canada et la Garde côtière canadienne.

Sean J. Harrington for claimant Security National Bank.

Pierre H. Cadieux for claimant Ontario Sandblasting Company.

Michel Bourgeois for claimant Laurentian Pilotage Authority. ^a

SOLICITORS:

Chauvin, Marler & Baudry, Montreal, for plaintiff. ^b

Cerini, Jamieson, Salmon, Findlay, Watson, Souaid & Harris, Montreal, for claimant Port Colborne Warehousing Limited.

Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gaudreau, Montreal, for claimants Paul-Émile Caron and Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gaudreau. ^c

Deputy Attorney General of Canada for claimants Royal Canadian Mounted Police and Canadian Coast Guard. ^d

McMaster, Meighen, Montreal, for claimant Security National Bank.

Asselin & Cadieux, Montreal, for claimant Ontario Sandblasting Company. ^e

Guy P. Major, Montreal, for claimant Laurentian Pilotage Authority.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

WALSH J.: The present proceedings arise out of an order made by Mr. Justice Raymond G. Decary on January 25, 1977 upon the motion of Paul-Émile Caron for directions concerning the proof of claims in this Court arising out of the extraordinarily complex and unusual litigation which had taken place concerning the ownership of and claims against the vessel *Atlantean I*. This order directs that claimants who had filed caveats should, with permission of the Court, produce interventions pursuant to Rule 1010 of the Rules of the Court within 30 days from service of this order on them, that such interventions should indicate the nature and amount of the claim and its priority upon the proceeds of the sale, that the interventions must be served within 10 days on all other parties who had produced caveats, that these interventions could be contested at the joint hearing of them, and that there should be a joint application within 60 days for such a hearing. In due course after many delays interventions were

Sean J. Harrington pour la réclamante Security National Bank.

Pierre H. Cadieux pour la réclamante Ontario Sandblasting Company.

Michel Bourgeois pour la réclamante l'Administration de pilotage des Laurentides.

PROCUREURS:

Chauvin, Marler & Baudry, Montréal, pour la demanderesse.

Cerini, Jamieson, Salmon, Findlay, Watson, Souaid & Harris, Montréal, pour la réclamante Port Colborne Warehousing Limited.

Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gaudreau, Montréal, pour les réclamants Paul-Émile Caron et Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gaudreau.

Le sous-procureur général du Canada pour les réclamantes la Gendarmerie royale du Canada et la Garde côtière canadienne.

McMaster, Meighen, Montréal, pour la réclamante Security National Bank.

Asselin & Cadieux, Montréal, pour la réclamante Ontario Sandblasting Company.

Guy P. Major, Montréal, pour la réclamante l'Administration de pilotage des Laurentides.

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

LE JUGE WALSH: Cette action résulte d'une ordonnance rendue le 25 janvier 1977 par le juge Raymond G. Decary sur la requête de Paul-Émile Caron, qui prescrit certaines mesures relatives à la preuve des réclamations dont la Cour est saisie dans le cadre d'un litige extraordinairement complexe et inhabituel portant sur la propriété du navire *Atlantean I* et sur les réclamations déposées contre lui. Aux termes de cette ordonnance, les réclamants qui ont fait opposition peuvent, avec la permission de la Cour, intervenir conformément à la Règle 1010 des Règles de la Cour dans les 30 jours de la signification de l'ordonnance, en indiquant sur leur demande d'intervention la nature et le montant de leur réclamation ainsi que son rang de priorité dans la répartition du produit de la vente. Ces interventions doivent être signifiées dans les 10 jours à tous les autres opposants; elles peuvent être contestées au cours d'une audience commune dont la tenue doit être demandée conjointement dans les 60 jours. Malgré de nombreux

produced on behalf of the Security National Bank, the Attorney General of Canada, representing the Canadian Coast Guard and the Royal Canadian Mounted Police, Port Colborne Warehousing Limited, Paul-Émile Caron, and the legal firm of Langlois, Drouin, Roy, Fréchette and Gaudreau which represented him throughout in their own name, the Laurentian Pilotage Authority and Ontario Sandblasting Company.

The proof was greatly shortened and the Court assisted by a lengthy admission of facts signed by counsel for all these parties outlining the history of the litigation and the various judgments which had been rendered during the course of it. Certain further proof was permitted as to the amounts of some of the claims by exhibits produced at the hearing with the permission of the Court. Information provided by the Registry indicates that as of January 31, 1979, there was the sum of \$36,986.76 in Court to distribute arising out of the proceeds of the sale amounting to \$28,500 plus interest less an amount already paid out to the Marshal of \$760.62 pursuant to an order of the Court dated June 13, 1977. As appears from the affidavit of the Marshal annexed to his application for preferential payment this related to a first sale on January 15, 1975 approval of which was postponed by order of the Court on the intervention of Security National Bank. A second sale took place on February 18, 1975 and was approved by the Court this being for the aforementioned sum of \$28,500. Counsel for Security National Bank stated that the costs of this sale were paid for by it so that there is no direct claim by way of intervention by the Marshal for any costs in connection with this second sale, but to the extent that his costs in connection therewith were entitled to be taxed by priority, it may well be that any sums paid to him on account of these costs by the Security National Bank might be deemed to have been made by way of an advance or with subrogation.

It will be convenient to outline the claims of the various intervenants, and the principal grounds of contestation of same by other intervenants before making any definitive finding as to the validity of such claims or their rank, as it is evident that only

retards, des demandes d'intervention ont finalement été déposées au nom de la Security National Bank, du procureur général du Canada en tant que représentant de la Garde côtière canadienne et de la Gendarmerie royale du Canada, de Port Colborne Warehousing Limited, de Paul-Émile Caron, de l'étude d'avocats Langlois, Drouin, Roy, Fréchette et Gaudreau qui représente ce dernier dans cette affaire, de l'Administration de pilotage des Laurentides et de l'Ontario Sandblasting Company.

L'administration des preuves a été grandement facilitée par un long exposé conjoint des faits portant la signature des avocats de toutes ces parties et relatant l'historique du litige ainsi que les divers jugements s'y rapportant. Des preuves additionnelles relatives au montant de certaines réclamations ont été admises, avec la permission de la Cour, sous la forme de pièces produites à l'audience. Selon les renseignements fournis par le greffe, les deniers à répartir consignés à la Cour s'élevaient au 31 janvier 1979 à \$36,986.76, soit \$28,500 représentant le produit de la vente, plus les intérêts, moins la somme de \$760.62 déjà versée au prévôt en exécution d'une ordonnance en date du 13 juin 1977 rendue par la Cour. Il ressort de l'affidavit du prévôt, joint à sa demande de paiement privilégié, que cette somme se rapportait à une première vente, celle du 15 janvier 1975, dont la validation avait été reportée par une ordonnance rendue par la Cour suite à l'intervention de la Security National Bank. Une seconde vente, validée par la Cour, a eu lieu le 18 février 1975, produisant la somme susmentionnée de \$28,500. Selon l'avocat de la Security National Bank, celle-ci a payé elle-même les frais encourus par le prévôt relativement à cette seconde vente de sorte que ce dernier ne possède pas de créance directe à faire valoir par voie d'intervention. Toutefois, dans la mesure où ces frais sont privilégiés, on peut considérer que les sommes ainsi déboursées par la Security National Bank pour défrayer le prévôt constituaient un prêt ou étaient assorties de subrogation.

Il y a lieu d'exposer brièvement les réclamations des divers intervenants et les principaux motifs de contestation invoqués par les autres intervenants à l'égard de chacune d'elles avant de déterminer leur validité ou leur rang, car il est évident que seule-

a small part of them can be settled out of the proceeds of the sale and that some of the claimants will not be entitled to share in the distribution at all.

Claim of Paul-Émile Caron the Purchaser

Although the ship was adjudicated by order of the Court to Mr. Caron on February 20, 1975 following the judicial sale on February 18 the judgment approving the sale was appealed by a company known as Vitral Compania Naviera S.A. the next day and it was not until October 23, 1975, that this appeal was dismissed by the Federal Court of Appeal. Furthermore Mr. Caron was unable to get possession of the ship when he went to Quebec City where she was located, being prevented from doing so by one Captain Erb who contended that in his capacity as a representative of the said company Vitral he had on November 30, 1974, bought the vessel for the sum of \$251 at a bailiff's sale as the result of a judgment by default dated August 30, 1974, in the small claims court in the Province of Quebec. The ship had been under arrest in the present proceedings since April 1, 1974.

Vitral commenced proceedings in the Superior Court of Quebec by means of a writ of seizure before judgment requesting immediate possession of the ship, while Caron the purchaser in this Court presented a petition to set aside the seizure and subsequently a preliminary exception to dismiss the proceedings based on *lis pendens*. The Superior Court in Quebec on July 10, 1975, dismissed Caron's petition to set aside the seizure before judgment, maintained the petition of Vitral to be given possession of the vessel and on October 9, 1975 dismissed Caron's preliminary exception. It was not until October 8, 1976, that the Quebec Court of Appeal maintained Caron's appeals, but meanwhile he had been put to legal expenses which the parties admit amounted to \$15,000 in connection with this litigation, which had the effect of reaffirming his ownership of the vessel which this Court had adjudicated to him on February 20, 1975.

It is not surprising that the Marshal did not immediately make out a bill of sale to Caron following the judgment of this Court on February 20, 1975, especially as the judgment of the Court

ment quelques-unes d'entre elles pourront être acquittées avec le produit de la vente et que certains des réclamants ne seront même pas admis à concourir à la répartition.

La réclamation de Paul-Émile Caron, l'acquéreur

Le navire a été adjugé par ordonnance en date du 20 février 1975 à M. Caron après une vente judiciaire tenue le 18 février. Le lendemain du jugement de validation de cette vente, la compagnie Vitral Compania Naviera S.A. a formé appel contre ce jugement. Cet appel a été rejeté le 23 octobre 1975 par la Cour d'appel fédérale. M. Caron s'est ensuite rendu à Québec pour prendre possession du navire qui y était mouillé. Il en a été empêché par un certain commandant Erb qui a prétendu avoir acheté, au nom de ladite compagnie, le navire pour la somme de \$251 au cours d'une vente publique tenue le 30 novembre 1974 à la suite d'un jugement rendu par défaut le 30 août 1974 par la Cour des petites créances de la province de Québec. Le navire défendeur était sous saisie relativement à la présente affaire depuis le 1^{er} avril 1974.

Par voie de bref de saisie avant jugement, la Vitral a intenté une action devant la Cour supérieure du Québec pour obtenir la possession immédiate du navire, tandis que Caron, l'acquéreur, a présenté, devant cette cour, d'abord une requête en vue d'annuler cette saisie et ensuite un moyen préliminaire pour cause de litispendance. Le 10 juillet 1975, la Cour supérieure du Québec a rejeté la requête en annulation de la saisie avant jugement déposée par Caron et a déclaré recevable la demande de Vitral pour l'obtention de la possession du navire. Le 9 octobre 1975, elle a rejeté le moyen préliminaire soulevé par Caron. Ce n'est que le 8 octobre 1976 que la Cour d'appel du Québec a donné gain de cause à Caron. Entre-temps, le litige qui a finalement eu pour effet de réaffirmer le droit de propriété de ce dernier, droit qui lui avait été adjugé par cette cour le 20 février 1975, lui a fait subir des frais de justice s'élevant, de l'aveu même des partis, à \$15,000.

Le fait que le prévôt n'ait pas immédiatement établi et remis à Caron un acte de vente après le jugement rendu le 20 février 1975 par cette cour n'a rien de surprenant puisque ce jugement n'en

did not specifically so direct, but on the contrary was carefully worded in anticipation of difficulties which the purchaser might encounter in getting possession. In fact the order approving the sale read as follows:

The bid of Paul-Emile Caron in the amount of \$28,500.00 is approved and the vessel Atlantean I now known as The Answer Panama is adjudicated to him free of all debts, hypothecs, port and customs dues and other encumbrances whatsoever. The Court cannot in approving this sale assume responsibility for the evacuation of persons on board the vessel or the condition of same, but the purchaser may take such proceedings as the law provides for taking immediate possession of the vessel, with costs.

It is not surprising also that despite Mr. Caron's best efforts neither the Harbour Police in Quebec, the Provincial Police, nor the R.C.M.P. Detachment were prepared to intervene on his behalf to enable him to take possession of the vessel, and the private security guards which he retained were not allowed to carry arms into the harbour area. Erb, whether in good faith or not, but at least with some colour of right in view of Vitral's so-called ownership of the vessel by virtue of the purchase made as the result of the small claims court judgment (rendered at a time when the ship was already under seizure in this Court) was able to sail with the vessel in breach of a great many harbour and merchant shipping regulations and in defiance of the judgment of this Court.

The express terms of the judgment of January 24, 1975, authorizing the advertisement for resale made it clear that the Marshal must remain in possession of the vessel and take whatever conservatory measures were necessary and if any monies were advanced to him for this purpose by Security National Bank or others they would be reimbursed out of the proceeds of the sale.

When Erb made off with the vessel an order was issued by the Court to the Coast Guard and the R.C.M.P. to follow her and bring her back to Quebec City. Details of this order will be dealt with later when considering their claims. It was necessary however to subsequently amend this order and permit the vessel to be brought to Sept Îles when the Coast Guard found it impossible to deliver her to Quebec in the condition in which the

donnait pas précisément l'ordre. Au contraire, il a été soigneusement rédigé en prévision des difficultés que pourrait rencontrer l'acquéreur à la prise de possession. En fait, voici ce qui est énoncé dans l'ordonnance de validation de la vente:

[TRADUCTION] L'offre de \$28,500 faite par Paul-Émile Caron est approuvée et le navire Atlantean I, maintenant baptisé l'Answer Panama, lui est adjugé quitte de toute dette, hypothèque, redevance portuaire et douanière et autre charge. En validant cette vente, la Cour ne peut garantir ni l'éviction des personnes se trouvant à bord du navire, ni l'état de ce dernier, mais l'acquéreur peut, à ses frais, entamer toute procédure légale visant à prendre possession immédiate du navire.

Il n'est pas non plus surprenant que, malgré toutes les démarches de M. Caron, ni la police portuaire de Québec, ni la Sûreté provinciale, ni le détachement de la G.R.C. n'étaient disposés à intervenir pour lui permettre de prendre possession du navire; de plus, les agents privés de sécurité qu'il a engagés n'étaient pas autorisés à porter des armes à l'intérieur du port. C'est ainsi que le commandant Erb, de bonne foi ou non, mais au moins avec une apparence de droit étant donné que Vitral était le soi-disant propriétaire du navire en vertu de l'acquisition faite à la suite du jugement de la Cour des petites créances (jugement rendu alors que le navire était déjà sous saisie par autorisation de cette cour), a pu appareiller et ce, en violation de nombreux règlements portuaires et règlements sur la marine marchande et au mépris du jugement de cette cour.

Le jugement du 24 janvier 1975 donnant autorisation pour annoncer la revente disposait expressément que le prévôt devait garder la possession du navire et assurer sa conservation et que les deniers qui lui seraient avancés à cette fin par la Security National Bank ou par des tiers leur seraient remboursés par prélèvement sur le produit de la vente.

Après le départ du commandant Erb avec le navire, la Cour a donné ordre à la Garde côtière et à la G.R.C. de poursuivre le navire et de le ramener à Québec. Cet ordre sera étudié plus en détail quand viendra le moment d'examiner leurs réclamations. Par la suite, il a fallu cependant modifier cet ordre pour autoriser la Garde côtière à amener le navire à Sept-Îles quand il s'est révélé impossible de le ramener à Québec en raison de l'état du

vessel was and in view of the winter conditions in the river.

An order dated March 6, 1975 reaffirmed the custody of the Marshal over the vessel at Sept Îles, authorizing him to engage such persons to ensure her maintenance and such guards as he might deem necessary to assure that she would not be removed from his custody without an order of the Court. The order further stated that when a final determination had been made with respect to the ownership of the vessel, if that determination was in favour of Mr. Caron, the Marshal should then forthwith issue a deed of sale in his favour.

It was not until following the judgment of the Federal Court of Appeal on October 23, 1975, dismissing the appeal against the sale judgment of February 20, 1975, that an order was issued to the Marshal on November 17, 1975, to proceed to sell the vessel to Caron and the bill of sale was in due course made on November 24, 1975. By order of March 17, 1975 the Royal Canadian Mounted Police and Coast Guard were authorized to deliver the vessel at Sept Îles to the custody of either the Marshal or Mr. Caron, and it was ordered that they should be relieved from further responsibility thereafter, having already taken the necessary conservatory measures to preserve the vessel, but having been unable to deliver her to the Marshal in view of his unwillingness to accept same without being guaranteed payment of his expenses. Vitral had previously been ordered to put up \$20,000 deposit to guarantee Marshal's costs but failed to do so. On the same day another order was made on a request for directions from Mr. Caron to the effect that unless the \$20,000 was provided by Vitral within 24 hours Caron would be given possession of the vessel to take her to Quebec or Louiseville as he chose. The order provided that with respect to reimbursement to Mr. Caron for his expenses this would have to be determined later.

As a result of these various orders and the problems encountered by Mr. Caron he claims in his intervention the sum of \$41,739.86 for his expenses for protecting the vessel at Sept Îles, bringing her to Quebec, keeping her there and subsequently in his shipyard in Louiseville as expenses which would normally have been incurred

navire et en raison de l'innavigabilité du fleuve en hiver.

Une ordonnance du 6 mars 1975 a de nouveau confié au prévôt la garde du navire à Sept-Îles en l'autorisant à engager du personnel pour assurer l'entretien de celui-ci et des gardiens pour empêcher toute appropriation non autorisée par une ordonnance de la Cour. Elle a en outre ordonné au prévôt, au cas où la question de la propriété du navire serait définitivement tranchée en faveur de M. Caron, de délivrer à ce dernier un acte de vente dans les meilleurs délais.

Ce n'est qu'après le rejet, le 23 octobre 1975, par la Cour d'appel fédérale de l'appel interjeté contre le jugement du 20 février 1975 validant la vente, qu'une ordonnance a été rendue le 17 novembre 1975 pour enjoindre au prévôt de procéder à la vente du navire à Caron. C'est ainsi que l'acte de vente a été dûment établi le 24 novembre 1975. Par ordonnance du 17 mars 1975, la Gendarmerie royale du Canada et la Garde côtière ont été autorisées à confier la garde du navire, qui se trouvait alors à Sept-Îles, soit au prévôt soit à M. Caron, et ont cessé dès lors d'assumer toute autre responsabilité, vu qu'elles avaient déjà pris toutes les mesures nécessaires pour assurer la bonne conservation du navire et qu'elles n'avaient pu le confier au prévôt qui refusait de l'accepter sans une garantie du paiement de ses frais. Vitral avait auparavant été ordonné de déposer un cautionnement de \$20,000 pour garantir le remboursement de ces frais mais elle ne l'a pas fait. Une autre ordonnance a été rendue le même jour à la demande de M. Caron, selon laquelle le navire devait lui être confié pour qu'il l'amène, à son choix, soit à Québec soit à Louiseville, au cas où Vitral ne fournirait pas les \$20,000 en question dans les 24 heures. Cette ordonnance prévoyait en outre que la question du remboursement des frais encourus par M. Caron serait tranchée ultérieurement.

En conséquence de ces diverses ordonnances et des difficultés qu'il a rencontrées, M. Caron réclame dans son intervention la somme de \$41,739.86 à titre de frais encourus pour conserver le navire à Sept-Îles, pour l'amener à Québec et l'y garder, et pour l'amener, par la suite, dans ses chantiers navals à Louiseville. Il soutient que ces

by the Marshal and which were authorized by the Court when it permitted Caron to take this interim possession of the vessel at Sept Îles and to take her to Quebec where the sale had been made and delivery should have been made. With respect to taking her eventually from Quebec to Louiseville he pointed out that this actually reduced the expenses because to keep a skeleton crew on board at Sept Îles and Quebec and pay dock charges and so forth would have been more costly than to have the ship in his own yard at Louiseville where no such expenses were necessary. All these charges were incurred in the period prior to the conveyance of ownership to him by the bill of sale on November 17, 1975. He therefore claims that they should be paid by priority out of the fund.

At the hearing his counsel Mr. Gaudreau amended this claim so as to add an additional \$15,000 for the legal fees which had been billed to Mr. Caron and paid in connection with obtaining legal confirmation of his ownership through litigation in the courts of Quebec.

Claim of Port Colborne Warehousing Limited

While an intervention was made in connection with this claim the amount of it was by oversight not referred to in the submissions. It was agreed between the parties however at the hearing that the amount would be \$3,700 plus costs. This arose out of a judgment rendered in Record No. T-5440-73 brought by Port Colborne Warehousing Limited against the *Atlantean I* and others interested in the said vessel for necessities in which judgment was rendered on November 18, 1974 by Addy J. An unusual situation had arisen in connection with this claim in that proceedings had been issued *in rem* and served on the vessel by fixing same to the mainmast before the proceedings were initiated by Osborn Refrigeration Sales and Service Inc. in the present action on April 1, 1974. The warrant for arrest of the vessel had been taken out before the mortgage of Security National Bank but for some reason the ship had not been arrested on that warrant until March 23, 1974. Mr. Justice Addy's order provided that before any order for the sale of the ship was made an application should be made by a motion returnable on December 16, 1974, and

frais auraient normalement été subis par le prévôt et qu'ils ont été autorisés par la Cour lorsqu'elle lui a permis de prendre possession provisoire du navire à Sept-Îles pour l'amener à Québec où il avait été vendu et où il aurait dû être livré. Quant au déplacement subséquent du navire de Québec à Louiseville, il souligne que cette mesure a, en fait, réduit les frais, car il aurait été beaucoup plus coûteux de maintenir à bord un équipage réduit à Sept-Îles et à Québec et de payer des droits de quaiage etc., que de mouiller le navire dans ses propres chantiers navals à Louiseville où de tels débours n'étaient pas nécessaires. Tous ces frais ont été subis avant le transfert à Caron de la propriété du navire par acte de vente en date du 17 novembre 1975. Il soutient par conséquent que ces frais doivent lui être remboursés en priorité à même les deniers consignés.

A l'audience, son avocat, M^e Gaudreau, a modifié cette réclamation pour y inclure une créance supplémentaire de \$15,000 à titre de frais de justice facturés à son client et acquittés par celui-ci pour obtenir des tribunaux québécois la confirmation judiciaire de son droit de propriété.

La réclamation de Port Colborne Warehousing Limited

Par suite d'une omission involontaire, le montant de la réclamation de cette intervenante n'a pas été indiqué dans les plaidoiries. A l'audience, les parties ont toutefois convenu que sa réclamation, qui résulte d'un jugement rendu par le juge Addy le 18 novembre 1974 à l'issue d'une action en paiement des approvisionnements nécessaires (n^o du greffe: T-5440-73) intentée par Port Colborne Warehousing Limited contre l'*Atlantean I* et contre ceux ayant un intérêt dans ledit navire, se chiffre à \$3,700 plus les dépens. Au sujet de cette réclamation, la situation est inhabituelle en ce qu'une assignation *in rem* avait été signifiée au navire par affichage au grand mât avant l'introduction, le 1^{er} avril 1974, de l'action en instance par Osborn Refrigeration Sales and Service Inc. Auparavant, la saisie du navire, ordonnée avant la constitution de l'hypothèque de la Security National Bank, n'avait été effectuée, pour une raison inconnue, que le 23 mars 1974. Aux termes de l'ordonnance du juge Addy, la vente du navire ne pouvait être ordonnée que sur demande formulée par voie de requête à présenter au plus tard le 16

served on the Security National Bank and also notices be published in *La Presse* and *The Gazette* the first on or before November 25 and the second between December 6 and December 10, 1974. Despite this the original sale in the present action, which was not approved by the Court, was made on January 15, 1975 the order for same having been granted on November 28, 1974 and the second sale to Mr. Caron at a higher price on February 20, 1975. It is evident that when Mr. Justice Addy's judgment and order were made neither Port Colborne nor the Court were aware that a sale had already been authorized in the present proceedings. Accounts for these advertisements totalling \$221.30 were produced.

Claim of Ontario Sandblasting Company

This claim, although the amount was not mentioned in the agreement as to the facts was the subject of an intervention, and a statement showing the amount to be \$4,840.50 was produced, indicating that it was for sandblasting and painting the vessel in November and December 1973, which might be considered as a necessary claim although in this case no action was taken.

Claim of Royal Canadian Mounted Police and Coast Guard

The claim of the Royal Canadian Mounted Police from the time of the order of February 24, 1975 directing them to intercept the ship and bring her to the Port of Quebec, expel Captain Erb and his crew and deliver the ship to the Marshal totals \$18,825.58 for the period from February 28 to March 6 when the vessel was delivered to Sept Îles. This claim, details of which were submitted at the hearing, was primarily for the time and overtime of members of the Force, their meals and board, leasing of airplanes and so forth, but included one item of \$239 for a purchase of oil for the ship. The claim for expenses following the delivery of the vessel to Sept Îles on March 6, 1975, until March 19, 1975, when as a result of the order of March 17, 1975, Mr. Caron took possession of the ship when the Marshal refused to do so, not having been given security amounted to

décembre 1974 et signifiée à la Security National Bank, et après la publication de deux avis dans *La Presse* et dans *The Gazette*, le premier au plus tard le 25 novembre et le second entre le 6 et le 10 décembre 1974. Malgré cela, après autorisation accordée le 28 novembre 1974, le navire a été vendu une première fois le 15 janvier 1975 dans l'action en instance, laquelle vente n'a pas été validée par la Cour, et une deuxième fois le 20 février 1975 à M. Caron à un prix plus élevé. Il est évident qu'à la date du jugement et de l'ordonnance du juge Addy, ni Port Colborne ni la Cour ne savaient que la vente du navire avait déjà été autorisée dans l'action en instance. Des pièces justifiant les frais de la publication de ces avis, au montant de \$221.30, ont été produites.

La réclamation de l'Ontario Sandblasting Company

Cette réclamation, dont le montant n'a pas été mentionné dans l'exposé conjoint des faits, a fait l'objet d'une intervention au cours de laquelle l'on a produit un état de frais se chiffrant à \$4,840.50 pour le décapage et la peinture du navire en novembre et en décembre 1973. Ces travaux peuvent être assimilés à des approvisionnements nécessaires aux fins de la répartition des deniers, bien qu'aucune action en paiement de ces frais n'ait été intentée en l'espèce.

La réclamation de la Gendarmerie royale du Canada et de la Garde côtière

La réclamation de la Gendarmerie royale du Canada, qui a reçu l'ordre, par mandat du 24 février 1975, d'intercepter le navire et de l'amener au port de Québec, d'en expulser le commandant Erb et son équipage et de le livrer au prévôt, s'élève à \$18,825.58 pour la période allant du 28 février au 6 mars, date à laquelle le navire a été livré à Sept-Îles. Il ressort des détails donnés à l'audience que cette réclamation consiste essentiellement en des frais occasionnés par les salaires, les heures supplémentaires, la nourriture et le logement des agents, par la location d'avions, etc., ainsi que par l'achat de \$239 de mazout pour le navire. Pour la période allant du 6 mars 1975, date de la livraison du navire à Sept-Îles, jusqu'au 19 mars 1975, date à laquelle M. Caron a pris possession du navire en vertu de l'ordonnance du 17 mars 1975 par suite du refus du prévôt de ce faire en

\$38,241.52. Again this included the time and overtime of members of the Force, their meals and accommodation but included two disbursements made for the benefit of the ship herself, one being the furnishing of additional fuel oil in the amount of \$356.85 and the other being an amount of \$5,368.43 for draining the vessel, as she had to be protected in the freezing winter conditions by having all water drained. For this purpose the police authorities engaged engineers at Sept Îles.

The claim of the Coast Guard for services rendered pursuant to the Court's said order of February 24, 1975, for the period from February 28 to March 6 amounted to \$97,390. This included time involved in the interception of the ship and bringing her to Sept Îles which took nearly 10 days, fuel consumed by the Coast Guard vessel during this period, wages and provisions for officers and crew including meals served to R.C.M. Police officers, journalists and the crew of the vessel *Atlantean I* herself, charges for helicopters and fuel consumed by them and other items, but included supply of fuel oil to the *Atlantean I* in the amount of \$1,106 and lubricating oil in the amount of \$832 and provisions in the amount of \$235.

Counsel for the Crown contended that, while he agrees that Marshal's costs should rank first, all expenses prior to March 19 when the purchaser Caron took possession of the vessel were costs which should have been incurred and claimed by the Marshal, since following the adjudication and up to the date of delivery to Caron he was still in legal possession of the ship, which remained under seizure until the actual bill of sale was signed much later on November 17, 1975, after the appeals had been disposed of.

In this connection it is of some interest to note that the order made to the R.C.M.P. and Coast Guard to recover the vessel, while it was the only practical way of preventing Captain Erb and his crew from sailing her illegally to international waters out of the jurisdiction of the Court, was not made in strict compliance with the provisions of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10. The question of the application of section 59

l'absence de cautionnement, la réclamation de la G.R.C. s'élève à \$38,241.52. Cette fois encore, elle comprend les salaires, les heures supplémentaires, la nourriture et le logement des agents, ainsi que deux dépenses occasionnées par le navire lui-même, l'une pour l'achat de \$356.85 de mazout supplémentaire et l'autre, au montant de \$5,368.43, pour faire vidanger tout son système hydraulique en prévision de l'hiver. Pour cela, la police a dû engager des mécaniciens à Sept-Îles.

La Garde côtière réclame \$97,390 pour les services qu'elle a rendus du 28 février au 6 mars en exécution de l'ordonnance du 24 février 1975 prononcée par la Cour. Cette réclamation porte sur le nombre de jours nécessaires pour intercepter le navire et l'amener à Sept-Îles, soit presque 10 jours, et comprend la consommation de carburant par le navire de la Garde côtière pendant cette période, les salaires et la nourriture des officiers et membres de l'équipage, y compris les repas servis aux agents de la G.R.C., aux journalistes et à l'équipage du navire *Atlantean I* lui-même, les frais d'utilisation des hélicoptères et le prix du carburant qu'ils ont consommé, etc., et comprend en outre l'achat pour l'*Atlantean I* de \$1,106 de mazout, de \$832 de lubrifiant et de \$235 de provisions.

Tout en admettant que les frais subis par le prévôt doivent venir au premier rang, l'avocat de la Couronne soutient que tous les frais subis avant le 19 mars, date à laquelle l'acquéreur Caron a pris possession du navire, auraient dû être subis et réclamés par le prévôt étant donné que c'était lui qui était légalement en possession du navire entre la date de son adjudication et celle de sa remise à M. Caron, et que le navire restait toujours sous saisie jusqu'à la signature de l'acte de vente, signature qui n'est intervenue que le 17 novembre 1975 après que l'on eut statué sur les appels.

Il y a lieu de remarquer ici que l'ordonnance prescrivant à la G.R.C. et à la Garde côtière d'intercepter le navire, tout en étant l'unique moyen pratique d'empêcher le commandant Erb et son équipage de le conduire illégalement dans les eaux internationales en dehors de la compétence de la Cour, n'était pas strictement conforme aux dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10. Quoique la question de son

of that Act was not argued at the time the order was made but it reads as follows:

59. Such services or assistance in connection with the conduct of the Court's hearings, the security of the Courts, its premises and staff, or the execution of its orders and judgments as may, having regard to the circumstances from time to time existing, be found necessary, shall be provided, at the request of the Chief Justice, by the Royal Canadian Mounted Police or such other police force as the Governor in Council may designate.

Since the order was not made by the Chief Justice nor would it appear that the Coast Guard is a police force the order did not comply with this section. At the hearing of the present application the Court was referred to the British case of *Glasbrook Brothers, Limited v. Glamorgan County Council*.¹ It is not directly in point, as it deals, not with a court order to police or military authorities, but with an arrangement made between the police and the owners of a colliery during an industrial dispute for the protection of the owner's property. It was held that although the police authority is bound to provide sufficient protection to life and property without payment, if in particular circumstances, at the request of an individual, they provide a special form of protection outside the scope of their public duty they may demand payment for it. In the present case the illegal departure of the vessel from Quebec was not only made in contravention of the judgment of this Court but also in breach of a great many port regulations and provisions of the *Canada Shipping Act*.² She sailed improperly equipped and manned and without port or customs clearance. In due course Captain Erb was convicted on a number of charges and after appeal a fine of \$5,000 with imprisonment in default of payment was imposed but he is out of the jurisdiction of the Court so this has been uncollectable. It can be said therefore that the Coast Guard was assisting in the enforcement of the laws of Canada under conditions in which the R.C.M.P. would be incapable of enforcing same, as they had neither the facilities nor the expertise to take possession of the fleeing ship in the Gulf of St. Lawrence amid ice floes in mid-winter and bring her to a safe Canadian port. While the claim is clearly not a salvage claim as

application n'ait pas été débattue au moment où l'ordonnance a été rendue, l'article 59 de cette loi porte que:

59. Les services ou l'assistance concernant la conduite des auditions de la Cour, la sécurité de ses membres, de ses locaux et de son personnel, ou l'exécution de ses ordonnances et jugements qui peuvent, compte tenu des conditions du moment, être jugés nécessaires, sont fournis, à la demande du juge en chef, par la Gendarmerie royale du Canada ou tout autre corps policier que le gouverneur en conseil peut désigner.

Comme l'ordonnance n'a pas été rendue par le juge en chef et que la Garde côtière n'est pas un corps policier, l'ordonnance n'était pas conforme à cet article. On a invoqué, en l'espèce, un précédent britannique, celui de l'affaire *Glasbrook Brothers, Limited c. Glamorgan County Council*.¹ Ce précédent n'est pas particulièrement approprié puisqu'il y est question non pas d'une ordonnance judiciaire adressée aux autorités policières ou militaires mais d'une entente intervenue entre la police et les propriétaires d'une mine de charbon en vue de protéger les biens de ces derniers pendant un conflit de travail. Il a été jugé que la police, bien qu'obligée de fournir gratuitement une protection suffisante aux personnes et aux biens, pouvait exiger paiement lorsque, dans des circonstances particulières et à la demande d'une personne, elle avait fourni une forme spéciale de protection qui dépassait le cadre de ses obligations envers le public. En l'espèce, en quittant illégalement la ville de Québec, le navire a enfreint non seulement les termes expresses d'un jugement de cette cour mais également le règlement portuaire et les dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.² Il a quitté le port avec un équipement et un équipage insuffisant, sans avoir obtenu la permission ni des autorités portuaires ni des autorités douanières. Par la suite, le commandant Erb a été déclaré coupable sous plusieurs chefs d'accusation et condamné, après appel, à une amende de \$5,000 ou, à défaut de paiement, à une peine de prison. Toutefois, puisqu'il se trouve en ce moment hors la compétence de la Cour, cette amende ne peut être perçue. Par conséquent, on peut considérer que la Garde côtière a collaboré à l'exécution des lois du Canada dans un cas où la G.R.C. ne pouvait agir puisqu'elle n'avait ni les moyens ni la compétence

¹ [1925] A.C. 270.

² R.S.C. 1970, c. S-9.

¹ [1925] A.C. 270.

² S.R.C. 1970, c. S-9.

the ship had not been abandoned nor had she sought aid, but rather arises from the enforcement of a court order, it is of some interest to note by the provisions of section 531 of the *Canada Shipping Act* claims for salvage expenses and supplies used in connection with salvage cannot be made by Her Majesty's vessels except with special formalities set out therein.

In any event I conclude that neither the R.C.M.P. nor the Canadian Coast Guard in the performance of their duties pursuant to a direction from the Court have a claim against the proceeds of the sale for expenses incurred by them in this connection. Possibly a distinction should be made however with respect to oil and supplies furnished to the ship, and the disbursement for drainage of water to protect her while lying idle at Sept Îles, which are clearly expenses made for the preservation of the vessel. Having insufficient oil she would have remained adrift in the ice floes until she perished. Certainly if water had not been drained and the ship winterized at the harbour in Sept Îles incalculable damage would have been done so it too was an expense for the protection and preservation of the vessel. Whether these items are a claim which can validly be made against the fund will be dealt with later.

Claim of Pilots

Although the amount of this claim is small being only \$1,471.19 the principle involved in the ranking of it was ably argued at considerable length by counsel for the pilots. With the exception of one item amounting to \$157.84 for February 23-24, 1975 all the amounts claimed were for a period prior to the sale and in fact, with one other exception were for periods of 1974 prior to the institution of the present proceedings. Three of the amounts, namely on January 30, 1974 for \$139.68,

technique pour intercepter un navire en fuite, en plein hiver, au milieu des glaces flottantes du golfe du Saint-Laurent, et pour le ramener dans un port canadien sûr. Bien que cette réclamation ne puisse manifesterment être considérée comme une réclamation pour sauvetage puisque le navire n'avait pas été abandonné et n'avait demandé aucune aide, et bien qu'elle résulte de l'exécution d'une ordonnance judiciaire, il convient quand même de souligner les dispositions de l'article 531 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* selon lesquelles les frais de sauvetage et les articles utilisés aux fins de ce sauvetage ne sont pas indemnisables, sous réserve de certaines formalités spéciales, lorsque le sauvetage a été effectué par des navires de Sa Majesté.

En état de cause, je conclus que ni la G.R.C. ni la Garde côtière canadienne ne possède de réclamations à faire valoir sur le produit de la vente en ce qui concerne les frais qu'elles ont subis en exécutant, dans le cadre de leurs attributions, une ordonnance de la Cour. Cependant, il y a lieu peut-être de faire une distinction en ce qui concerne le mazout et les approvisionnements fournis au navire et les travaux de vidange destinés à le protéger pendant qu'il était en mouillage à Sept-Îles, c'est-à-dire des frais manifestement encourus pour la conservation du navire. Sans une quantité suffisante de mazout, celui-ci serait allé à la dérive et à sa perte au milieu des glaces flottantes. Il est certain que si l'eau n'avait pas été vidangée et le navire préparé pour passer l'hiver dans le port à Sept-Îles, des dommages incalculables auraient été causés. Ces frais appartiennent donc également à la catégorie des frais de protection et de conservation du navire. La question de savoir si ces frais peuvent être valablement réclamés sur les deniers consignés sera traitée plus loin.

La réclamation des pilotes

Quoique cette réclamation ne s'élève qu'à \$1,471.19, l'avocat des pilotes a longuement et habilement soutenu le principe de son rang. A l'exception de la somme de \$157.84 se rapportant aux 23 et 24 février 1975, les autres sommes réclamées se rapportent toutes à une période antérieure à la vente. En fait, à part une autre exception, elles se rapportent à différentes dates de 1974 antérieures à l'introduction de la présente action. Trois de ces sommes, à savoir \$139.68 pour le 30

on February 9, 1974, for \$483.12 and on February 23-24, 1975, for \$157.84 were for services not rendered, however, these being occasions when the ship *Atlantean I* had sailed without a pilot aboard for which payment of pilotage is nevertheless required by virtue of the provisions of section 34 of the *Pilotage Act*³ which makes the ship liable for such charges.

Counsel for the pilots contends that this claim is equivalent to a maritime lien. Although the *Pilotage Act* does not speak specifically of the rank, unlike the *National Harbours Board Act*⁴ which in section 17(4) creates a lien on a vessel on the proceeds of any sale in priority to all other claims except for wages of seamen under the *Canada Shipping Act* it is his contention that this was unnecessary as it was well established at the time by jurisprudence that claims of this nature did create a maritime lien. He reviewed the old British law going back to 1765 by virtue of which a pilot was considered as a mariner unlike the captain and entitled to sue in admiralty proceedings against the ship, having the same rank as for seamen's wages. An example of an early Canadian case on the subject is that of *The Premier, Heard*⁵ decided in the Vice-Admiralty Court of Lower Canada in which it was held that a lien for pilotage attaches to a vessel although she may have changed owners in the interval between the performance of the pilotage and the institution of the action. In 1854 *The Merchant Shipping Act, 1854*, 17-18 Vict., c. 104, excluded pilots from being considered as mariners and some doubt was thereby raised as to whether this destroyed the privilege. It is his contention that even after the *Pilotage Act, 1913*, 2-3 Geo. V, c. 31, in England there was no removal of the privilege. In a judgment in 1921, that of the "*Athena*"⁶ at page 483 it is stated:

Mr. Justice HILL, in giving judgment, said that after payment of the Marshal's costs and charges, and the railway company's possessory lien (including the claim of the dock pilots and boatmen), out of the balance over and above the £15,000 detained in Court pending the decision of the collision action, would be paid out as follows:—The costs of the St.

³ S.C. 1970-71-72, c. 52.

⁴ R.S.C. 1970, c. N-8.

⁵ (1856) 6 L.C.R. 493.

⁶ (1921) 8 Ll. L. Rep. 482.

janvier 1974, \$483.12 pour le 9 février 1974 et \$157.84 pour les 23 et 24 février 1975, ne se rapportent pas à des services rendus, mais aux occasions où l'*Atlantean I* a appareillé sans avoir un pilote à bord et où des droits de pilotage lui ont quand même été imposés en vertu des dispositions de l'article 34 de la *Loi sur le pilotage*³.

L'avocat des pilotes soutient que cette réclamation équivaut à un privilège maritime. A la différence de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux*⁴ qui a créé dans son article 17(4) un privilège sur le navire et sur le produit de toute vente, ce privilège ayant priorité sur toutes les autres réclamations à la seule exception des réclamations pour gages de marin en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur le pilotage* ne prévoit pas expressément de privilège pour les droits de pilotage. Une telle disposition n'était pas nécessaire, soutient-il, parce qu'il était déjà bien établi à l'époque par la jurisprudence que les réclamations de cette nature jouissaient d'un privilège maritime. Il invoque une ancienne loi britannique datant de 1765 en vertu de laquelle un pilote, à la différence du capitaine, était assimilé à un marin et pouvait intenter une action en paiement contre le navire devant la Cour d'Amirauté en jouissant du même rang que les marins à l'égard de leurs gages. En ce qui concerne l'ancienne jurisprudence canadienne en la matière, la Cour de Vice-Amirauté du Bas Canada, dans l'affaire *The Premier, Heard*⁵, a statué que les droits de pilotage jouissaient d'un privilège sur le navire et d'un droit de suite. La loi britannique dite *The Merchant Shipping Act, 1854*, 17-18 Vict., c. 104, ayant cessé d'assimiler les pilotes au marin, l'on peut alors se demander si ce privilège était du même coup aboli. Selon l'avocat, il ne l'a pas été, même après l'adoption en 1913 de la loi britannique dite *Pilotage Act, 1913*, 2-3 Geo. V, c. 31. On peut lire dans un jugement rendu en 1921, celui de l'«*Athena*»⁶, à la page 483:

[TRADUCTION] M. le juge HILL a statué que le solde des deniers, après consignation de £15,000 à la Cour en attendant l'issue de l'action née de la collision et après paiement des frais et droits du prévôt et du privilège de possesseur de la compagnie de chemins de fer (y compris les droits des pilotes de quai et des bâteleurs) serait distribué comme suit: les frais subis par

³ S.C. 1970-71-72, c. 52.

⁴ S.R.C. 1970, c. N-8.

⁵ (1856) 6 L.C.R. 493.

⁶ (1921) 8 Ll. L. Rep. 482.

Vincent Company up to arrest and the costs of Messrs. Mann, George & Co. up to and including the order for appraisal and sale; the crew's wages with interest and costs; the master's wages and disbursements with costs, and next after all these the mortgagees would rank. Whether the mortgagees would get anything would depend upon the result of the collision action. The Marshal would be empowered to pay out to the crew at once £1000 on account. There could be no payment out of any costs till they had been taxed. [Emphasis mine.]

In the case of *The Ambatielos. The Cephalonia*⁷ the history of the British jurisprudence and statutes was reviewed and it was found that a pilot's right to recover pilotage dues was not restricted to his right to recover in summary proceedings under the *Pilotage Act, 1913*, s. 49, since the High Court of Admiralty and its successor, the Admiralty Division of the High Court of Justice, have always had jurisdiction to entertain an action *in rem* by a pilot for the dues. At page 306 Hill J. states:

I hold that a pilot, claiming pilotage remuneration, has a right *in rem*, and can sue in this court. In general, he will be ill-advised to sue when he has a summary remedy, for he is not likely to be given costs if he neglect the cheaper and pursues the more expensive remedy. But in cases where the ship is already under arrest, and especially when the ship is foreign owned, it may be a proper thing to sue in this court. In the present case, I hold that it was, and I give judgment for the plaintiff with costs. I am not deciding that there is a maritime lien for pilotage dues. It does not necessarily follow that because there was original jurisdiction in the High Court of Admiralty in respect of pilotage that there was a maritime lien for pilotage: see the judgments of LORD BRAMWELL and LORD FITZGERALD in *The Henrich Björn (Northcote v. Henrich Björn (Owners) The Henrich Björn* (1886), 11 App. Cas. 270; 55 L.J.P. 8; 55 L.T. 66, 2 T.L.R. 498; 6 Asp.M.L.C. 1, H.L.; 41 Digest 942, 8333). It is not proper that I should decide in favour of a maritime lien in the absence of the mortgagees. But the amounts are so small that probably the mortgagees and the owners will both recognise that the judgments ought to be satisfied out of the proceeds of the ships if they are realised.

The Admiralty Act, 1891, S.C. 1891, c. 29, provided in section 3 that the Exchequer Court of Canada would be a Colonial Court of Admiralty and as such but within Canada have and exercise all the jurisdiction powers and authority conferred by the *Colonial Courts of Admiralty Act, 1890*, 53-54 Vict., c. 27 (Imp.) which gave it the exercise

⁷ [1923] All E.R. 303.

la St. Vincent Company jusqu'à la date de la saisie et les frais subis par les avocats Mann, George & Co. jusqu'à la date de l'ordonnance d'évaluation et de vente inclusivement; les gages des membres de l'équipage, plus intérêts et dépenses; les salaires et les débours du capitaine, plus dépenses; et enfin les créanciers hypothécaires. Le désintéressement éventuel des créances hypothécaires dépendait de l'issue de l'action née de la collision. Le prévôt a été autorisé à verser immédiatement aux membres de l'équipage un acompte de £1000. Le paiement des dépenses ne pouvait être effectué qu'après leur taxation. [C'est moi qui souligne.]

Dans la cause *The Ambatielos. The Cephalonia*⁷, après avoir fait le point sur la jurisprudence et la législation britannique, l'on a conclu que l'action en paiement des droits de pilotage pouvait être intentée non seulement par voie de recours sommaire prévu à l'article 49 de la *Pilotage Act, 1913*, mais également devant la Haute Cour d'Amirauté et devant son successeur, la Division d'Amirauté de la Haute Cour de Justice, celles-ci ayant toujours été compétentes pour connaître une action *in rem* en matière de droits de pilotage. Voici ce qu'a déclaré le juge Hill à la page 306:

[TRADUCTION] J'estime qu'un pilote qui réclame ses droits de pilotage possède un droit réel qu'il peut faire valoir devant la Cour. En général, il n'aura pas intérêt à saisir la Cour lorsqu'il dispose par ailleurs d'un recours sommaire, car il n'aura probablement pas droit à ses dépens s'il choisit une procédure coûteuse de préférence à une procédure moins coûteuse. Toutefois, il vaut peut-être mieux en saisir cette cour si le navire est déjà saisi et surtout s'il est étranger. En l'espèce, j'estime que c'était indiqué. J'accorde donc jugement au demandeur avec dépens. Je ne dis pas que les droits de pilotage jouissent d'un privilège maritime. Ce n'est pas parce que la Haute Cour d'Amirauté est compétente en première instance en matière de droits de pilotage qu'un privilège maritime existe nécessairement en faveur de ces droits: cf. les jugements de LORD BRAMWELL et de LORD FITZGERALD dans l'affaire *The Henrich Björn (Northcote c. Henrich Björn (Owners) The Henrich Björn* (1886), 11 App. Cas. 270; 55 L.J.P. 8; 55 L.T. 66, 2 T.L.R. 498; 6 Asp.M.L.C. 1, H.L.; 41 Digest 942, 8333). Il vaudrait mieux que je ne me prononce pas en faveur d'un privilège maritime en l'absence de créanciers hypothécaires. Toutefois, à cause de l'insignifiance des sommes réclamées, les créanciers hypothécaires et les propriétaires conviendront probablement que le produit éventuel de la vente des navires devrait servir à exécuter ces jugements.

L'article 3 de l'*Acte de l'Amirauté, 1891*, S.C. 1891, c. 29, disposait que la Cour de l'Échiquier du Canada était une cour coloniale d'Amirauté et que sa compétence à l'intérieur du Canada était, à ce titre, identique à celle que détenait à l'époque, la Haute Cour d'Angleterre en vertu de la Loi dite *The Colonial Courts of Admiralty Act, 1890*,

⁷ [1923] All E.R. 303.

of the powers of the High Court of England as they existed at that time. *The Admiralty Act, 1934*, S.C. 1934, c. 31, provided in section 18 that the jurisdiction of the Court in Admiralty was over the same persons, matters and things as the admiralty jurisdiction possessed at that time by the High Court of Justice of England whether as a result of law or otherwise, and could be exercised in the same manner and to the same extent as by the High Court. Section 22(2) of the *Federal Court Act* gives jurisdiction in subsection (1) over any claim for pilotage.

In the unreported case of *Rochlin and The Ship "Evie W" Her Owners and the Proceeds of the sale of the said Ship, Defendants, and Israel Discount Bank Limited*, Exchequer Court No. 1327, a judgment dated January 27, 1970, I had occasion to state at page 4 in connection with a claim of \$630.21 made by the Pilotage Administration of the Department of Transport:

On March 27, 1968, A. I. Smith D.J. ordered payment of \$630.21 to the Minister of Transport out of the proceeds of sale of the defendant ship "notwithstanding any caveat filed herein".

The pilots' counsel concludes that although he is unable to find any Canadian jurisprudence specifically stating that claims for pilotage constitute a maritime lien this was the position in the British law which was incorporated into Canada and he now seeks a judgment to this effect ranking these claims in the first rank with judicial costs.

On behalf of Mr. Caron it was contended that the British jurisprudence referred to dealt with non-obligatory pilotage whereas by virtue of the *Pilotage Act* in Canada pilotage is obligatory, and that the rights of pilots arise from the Act which makes no specific provision for a maritime lien. I fail to see why any distinction should be made between pilotage arising out of a contract with the Master or owners in Britain and compulsory pilotage required by the *Pilotage Act* in Canada. As was pointed out in argument the use of pilots is also compulsory in many areas in Britain. The various pilotage authorities provided for in the *Pilotage Act* in Canada merely organize the assignment of pilots to vessels and the collection on their behalf of the fees due which are billed by the pilotage authority, in this case the Laurentian

53-54 Vict., c. 27 (Imp.). L'article 18 de la *Loi d'amirauté, 1934*, S.C. 1934, c. 31, disposait que la Cour d'Amirauté avait la même compétence en matière d'amirauté sur les personnes, matières et choses que celle qui était reconnue à l'époque à la Haute Cour de Justice d'Angleterre par la loi ou autrement, et qu'elle pouvait l'exercer de la même manière et dans la même mesure que la Haute Cour. L'article 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* donne à cette cour la compétence en matière de demandes de pilotage.

Dans la cause (non publiée) *Rochlin et le navire "Evie W", ses propriétaires et le produit de sa vente, défendeurs, et Israel Discount Bank Limited* (n° du greffe de la Cour de l'Échiquier: 1327, en date du 27 janvier 1970), je dis ceci à la page 4 à propos d'une réclamation de \$630.21 présentée à l'Administration de pilotage du ministère des Transports:

Le 27 mars 1968, le juge suppléant A. I. Smith ordonnait le versement de \$630.21 au ministre des Transports, à prélever sur le produit de la vente du navire défendeur «nonobstant toute opposition produite en l'espèce».

Bien que ne pouvant citer un seul précédent canadien qui reconnaisse expressément le privilège maritime des droits de pilotage, l'avocat des pilotes conclut que ce privilège existait en droit britannique et qu'il a de ce fait été intégré au droit canadien. C'est pourquoi il demande un jugement déclarant que ces réclamations jouissent d'un privilège maritime de premier rang, avec dépens.

L'avocat de M. Caron fait valoir que la jurisprudence britannique citée se rapporte au pilotage non obligatoire tandis qu'aux termes de la *Loi sur le pilotage*, le pilotage est obligatoire au Canada. Il allègue en outre que les pilotes tiennent leurs droits de la Loi qui ne prévoit pas expressément de privilège maritime. Je ne vois pas pourquoi il faut distinguer entre le pilotage aux termes d'un contrat conclu avec le capitaine ou les propriétaires, comme c'est le cas en Angleterre, et le pilotage obligatoire imposé par la *Loi sur le pilotage*, comme c'est le cas au Canada. Comme on l'a souligné dans les débats, l'emploi de pilotes est également obligatoire en plusieurs régions de la Grande-Bretagne. Les diverses administrations de pilotage prévues par la *Loi sur le pilotage* au Canada s'occupent simplement d'affecter les pilo-

Pilotage Authority, to the ship. This different method of procedure should not affect the rights of the pilots to their fees nor the order of priority of their claims, and if under the British jurisprudence they were entitled to a maritime lien for these sums it would appear that they should be entitled to the same priority in Canada, although no specific provision is made in the *Pilotage Act* for the ranking of their claims. I believe that a distinction should be made however for the charges for services not rendered which arise from the *Pilotage Act* and constitute a statutory lien rather than a maritime lien.

Claim of Mortgage Creditor—Security National Bank

The Security National Bank has a claim arising out of a judgment rendered *in rem* against the *Atlantean I* on April 14, 1975, in the amount of \$614,560.79 with interest and costs, Case No. T-4420-74. This is a maritime hypothec and the parties admit that it should be considered as a first rank maritime hypothec according to Canadian maritime law. This claim arose from a mortgage granted on February 28, 1974 in the amount of \$530,000 on the *Atlantean I*. This apparently was not protocolized however in Panama where the *Atlantean I* was registered until April 29, 1974. Counsel for the Bank argued that the order of priority should provide first of all for Marshal's costs followed by the costs of the parties in bringing the vessel to sale and that the Bank had provided the Marshal with the funds for the second sale in the amount of \$417.65 and in addition had published a Journal of Commerce advertisement costing \$225 making a total of \$642.55. It is his contention that neither Osborn nor Port Colborne should get costs however, as it was the Bank that was the moving force in bringing the vessel to sale.

In this connection it should be mentioned that Osborn Refrigeration Sales and Service Inc. now have no claim against the proceeds of the vessel. At an early stage in the proceedings in an attempt to stop the sale ordered for February 20, 1975 plaintiff filed a notice of discontinuance of the proceedings. In view of the interest of a large

tes aux navires et de percevoir en leur nom les droits de pilotage facturés par elles, en l'espèce l'Administration de pilotage des Laurentides. Cette différence dans les manières de procéder ne devrait affecter ni les droits des pilotes d'exiger le paiement des droits de pilotage ni l'ordre de priorité de leurs réclamations, et si la jurisprudence britannique reconnaît au pilote un privilège maritime à l'égard des droits de pilotage, il semble que ces réclamations doivent jouir de la même priorité au Canada malgré le silence de la *Loi sur le pilotage*. Je crois cependant qu'il faut distinguer les droits de pilotage qui ne se rapportent pas à des services rendus, mais qui sont imposés par la *Loi sur le pilotage* et qui jouissent d'un privilège légal plutôt que d'un privilège maritime.

La réclamation de la Security National Bank, créancière hypothécaire

La réclamation de la Security National Bank résulte d'un jugement *in rem* prononcé le 14 avril 1975 contre l'*Atlantean I* (n° du greffe: T-4420-74) au montant de \$614,560.79 plus intérêts et dépens. Il s'agit d'une hypothèque maritime qui doit, de l'avis des parties, être considérée comme une hypothèque maritime de premier rang en vertu du droit maritime canadien. La réclamation a pour origine une hypothèque de \$530,000 constituée le 28 février 1974 sur l'*Atlantean I*. Apparemment, ce n'est qu'au 29 avril 1974 que l'hypothèque a été officialisée au Panamá où l'*Atlantean I* était enregistré. Selon l'avocat de la Banque, l'ordre de collocation doit être le suivant: d'abord les frais subis par le prévôt et ensuite les frais subis par les parties pour réaliser la vente du navire. La Banque ayant avancé \$417.65 au prévôt en vue de la seconde vente et déboursé en outre \$225 pour insérer une annonce dans le Journal of Commerce, soit au total \$642.55, ni Osborn ni Port Colborne, soutient-il, ne doivent recevoir le remboursement de leurs frais étant donné que c'était la Banque qui fut l'élément dynamique dans la vente du navire.

A ce sujet, il convient de mentionner qu'Osborn Refrigeration Sales and Service Inc. n'a plus aucun droit sur le produit de la vente du navire. Peu de temps après avoir introduit son action, la demanderesse, dans le but d'empêcher la vente prévue pour le 20 février 1975, a déposé un avis de désistement. Étant donné les intérêts qu'avaient les

number of other parties in the proceeds of the sale, including Security National Bank, the Court refused by judgment dated February 20, 1975, to permit the discontinuance. While the record does not disclose this it can be presumed that Vitral had itself settled plaintiff's claim and costs.

Counsel for the Bank contends that the next priority would be possessory liens of which there are none, followed by maritime liens and queries whether the pilotage authority has any such lien. Next in line would be the hypothecary claim of the Bank followed by statutory liens *in rem* of the suppliers of necessaries which would exclude Port Colborne Warehousing Limited and the Ontario Sandblasting Company from participation in the distribution, as no funds would be left for their claims.

In connection with the claim of Port Colborne Warehousing Limited and its ranking with respect to that of the mortgage creditor extensive argument was directed as to whether its lien should date from the institution of proceedings *in rem*, or from the date of the seizure which unfortunately was some time later. The proceedings were instituted on December 27, 1973 and served on the vessel on December 28. A warrant for arrest was not issued until January 15, 1974, and served on March 23, however. The Security National Bank mortgage was dated February 28, 1974 but not protocolized in Panama where the vessel was registered until April 29, 1974.

In the case of the "*Monte Ulia*" (*Owners*) v. *The "Banco"*⁸ Lord Denning, M.R., stated at page 53:

When a plaintiff brings an action *in rem*, the jurisdiction is invoked, not when the writ is issued, but when it is served on the ship and the warrant of arrest is executed. The reason is because it is an action *in rem* against the very thing itself: and does not take effect until the thing is arrested. [Emphasis mine.]

At page 51 he discussed maritime liens stating that they subsist even if the vessel has been sold to an innocent purchaser for value so she could still be arrested—see *The Bold Buccleugh* (1851) 7 Moo. P.C. 267. He continues:

Later on, the right to arrest was extended beyond the extent of a maritime lien so as to cover necessaries, see *The Heinrich* j

⁸ [1971] 1 Lloyd's Rep. 49.

nombreuses autres parties, y compris la Security National Bank, dans le produit de la vente, la Cour, par jugement daté du 20 février 1975, ne lui a pas permis de se désister. Quoique le dossier ne le révèle pas, on peut présumer que c'est Vitral qui a elle-même désintéressé la demanderesse.

Selon l'avocat de la Banque, viennent ensuite les privilèges possessoires, inexistantes en l'espèce, suivis des privilèges maritimes dont il met en doute la validité de celui de l'administration de pilotage. Vient ensuite la créance hypothécaire de la Banque, suivie des privilèges légaux *in rem* des fournisseurs des approvisionnements nécessaires. Cet ordre de collocation aurait pour effet d'exclure la Port Colborne Warehousing Limited et l'Ontario Sandblasting Company étant donné qu'il ne resterait alors plus rien pour les désintéresser.

En ce qui concerne la réclamation de la Port Colborne Warehousing Limited et de son rang par rapport à celle du créancier hypothécaire, la question de savoir si son privilège date du jour où cette action *in rem* a été introduite ou bien du jour où la saisie a été effectuée, c'est-à-dire malheureusement beaucoup plus tard, a été longuement débattue. L'action a été introduite le 27 décembre 1973 et signifiée au navire le lendemain. La saisie n'a été ordonnée que le 15 janvier 1974 et signifiée que le 23 mars. L'hypothèque de la Security National Bank était datée du 28 février 1974, mais n'a été officialisée au Panamá où le navire était enregistré que le 29 avril 1974.

Dans l'affaire "*Monte Ulia*" (*Owners*) c. *The "Banco"*⁸, lord Denning, Maître des rôles, a tenu les propos suivants (à la page 53):

[TRADUCTION] Dans une action *in rem*, la question de compétence est soulevée non pas à l'émission du bref, mais au moment de sa signification au navire et à celui de l'exécution de l'ordonnance de saisie. La raison en est que l'action *in rem* vise la chose elle-même et ne produit ses effets qu'à partir de la saisie de la chose. [C'est moi qui souligne.]

A la page 51, il a déclaré, à propos des privilèges maritimes, qu'ils subsistaient même après la vente du navire à un acquéreur de bonne foi de sorte que le navire pouvait toujours être saisi (voir *The Bold Buccleugh* (1851) 7 Moo. P.C. 267). Il a ensuite ajouté:

[TRADUCTION] Par la suite, le droit de saisie a été étendu pour garantir non seulement un privilège maritime mais également le

⁸ [1971] 1 Lloyd's Rep. 49.

Bjorn, (1885) 10 P.D. 44. But it only applied to arresting the ship itself for which the necessaries were supplied.

Reference was also made to the case of *The "Cella"*⁹ which held "The right to sue in rem under the *Admiralty Court Act* 1861, where there is no maritime lien, gives the plaintiff a charge upon the *res* from the date of the arrest, and from that time he is a secured creditor in respect of his claim".

In *The "Monica S."*¹⁰ it was held at pages 121-122:

It is, I think, important, when considering this passage, and other passages in later judgments on the same lines, to keep clearly in mind the distinction between having a right to arrest a ship in order to obtain security for a claim, and the actual exercise of that right by arrest. It is the arrest which actually gives the claimant security; but a necessary preliminary to arrest is the acquisition, by the institution of a cause *in rem*, of the right to arrest. [Emphasis mine.]

At page 130 the judgment states:

Counsel for Tankoil submitted, in elaboration of his argument from principle, that, if a statutory right of action *in rem* became effective as from date of issue of writ, without service or arrest, serious practical difficulties would arise. He said that a would-be purchaser of a ship would have to reckon with the possibility of numerous claims having already attached to the ship without his having notice of them. I am not much impressed with this argument for this reason. A purchaser always has to reckon with the possibility of maritime liens, and under many foreign laws all or most of the claims which in England only give a right of action *in rem* give rise to such liens. Moreover, there is no means of ascertaining what maritime liens have attached to a ship, whereas it is at least possible, by inquiry of the Admiralty Registry, to discover what writs have been issued against a ship. In practice a purchaser takes an indemnity from his seller against claims which have attached prior to the sale, and, unless the seller becomes insolvent, this affords adequate protection.

In the case of *The "Heinrich Björn"*¹¹ which was also referred to in the case of *Coastal Equipment Agencies Ltd. v. The "Comer"*¹² by Noël J., as he then was, at page 23 of his judgment it was stated by Lord Watson at pages 276 and 277 that "We have been informed that under the recent

paiement des approvisionnements nécessaires (voir *The Heinrich Bjorn*, (1885) 10 P.D. 44). Toutefois, ce droit de saisie ne vaut que contre les navires auxquels les approvisionnements nécessaires ont été fournis.

^a Une autre affaire a été citée, celle du *The "Cella"*, dans laquelle il a été statué que: [TRA-DUCTION] «L'action in rem intentée en vertu de l'*Admiralty Court Act* de 1861, en l'absence de privilèges maritimes, confère au demandeur un droit sur la chose à compter de la date de sa saisie et transforme dès lors sa créance en une créance privilégiée».

^b Dans l'affaire *The "Monica S."*¹⁰, voici ce qui a été statué aux pages 121 et 122:

[TRADUCTION] En étudiant ce passage et les autres passages analogues dans les jugements subséquents, il importe, à mon avis, de ne pas oublier de distinguer entre le droit de saisir un navire pour garantir le paiement d'une créance et l'exercice de ce droit par l'exécution de la saisie. C'est la saisie elle-même qui donne au créancier la garantie qu'il recherche, mais pour pouvoir acquérir le droit de saisie, il lui faut au préalable intenter une action *in rem*. [C'est moi qui souligne.]

En outre, on peut lire, à la page 130 du recueil:

^c [TRADUCTION] S'attaquant au principe selon lequel les effets légaux d'une action *in rem* commencent à courir à compter de la date d'émission du bref et non de la date de signification ou de la date de la saisie, l'avocat de Tankoil soutient que de grandes difficultés en résulteraient dans la pratique. Selon lui, l'acquéreur d'un navire court le risque de découvrir que ce dernier était déjà, à son insu, lourdement grevé. Son argument ne m'impressionne pas. L'acquéreur doit toujours tenir compte de l'existence possible de privilèges maritimes; de plus, la plupart, sinon la totalité des créances qui, en Angleterre, ne donnent droit qu'à une action *in rem*, donnent droit à de tels privilèges sous le régime de beaucoup de lois étrangères. Par ailleurs, alors qu'il n'existe aucun moyen de savoir quels sont les privilèges maritimes qui grèvent déjà un navire, il est du moins possible, en consultant le registre de l'amirauté, de savoir quels ont été les brefs qui ont été émis à l'encontre de ce navire. Dans la pratique, l'acquéreur exige du vendeur une garantie contre toute créance privilégiée née avant la vente et cette garantie lui procure une protection adéquate sauf en cas d'insolvabilité du vendeur.

^d Dans l'arrêt *The "Heinrich Björn"*¹¹, cité par le juge Noël (par la suite juge en chef adjoint) dans *Coastal Equipment Agencies Ltd. c. Le "Comer"*¹² à la page 22, lord Watson a déclaré (aux pages 276 et 277): [TRADUCTION] «... nous apprenons que la Cour d'Amirauté, suivant une pratique

⁹ 6 Asp.M.C. 293; (1888-90) 13 P.D. 82.

¹⁰ [1967] 2 Lloyd's Rep. 113.

¹¹ *Northcote v. Björn* (1886) 15 H. of L. 270.

¹² [1970] Ex.C.R. 13.

⁹ 6 Asp.M.C. 293; (1888-90) 13 P.D. 82.

¹⁰ [1967] 2 Lloyd's Rep. 113.

¹¹ *Northcote c. Björn* (1886) 15 H. of L. 270.

¹² [1970] R.C.É. 12.

practice of the Admiralty Court the remedy is also given to creditors of the shipowner for maritime debts which are not secured by lien; *and in that case the attachment of the ship, by process of the Court, has the effect of giving the creditor a legal nexus over the proprietary interest of his debtor as from the date of the attachment*". This quotation is italicized in Mr. Justice Noël's judgment. However Lord Watson himself stated at page 278 (also italicized by Mr. Justice Noël) that "It seems to be the necessary result of the appellant's contention that the claimant, who is an *unsecured creditor without any preference, when he seeks to enforce his claim elsewhere, becomes by virtue of the Act, a creditor preferably secured when he brings an action in the Court of Admiralty.*" It would thus seem that in the same judgment of Lord Watson both the terms "date of attachment" and "when he brings an action" are referred to as the time at which the claim is secured.

Mr. Justice Noël also points out [at page 27] that in *The "Cella"* case (*supra*) at page 85 reference was made to the statement of Lord Bramwell in *The "Heinrich Björn"* case that the claim was a security "arising at the commencement of this action in rem". At page 87 however in *The "Cella"* judgment there is the statement:

... though there may be no maritime lien, yet the moment that the arrest takes place, the ship is held by the Court as a security for whatsoever may be adjudged by it to be due the claimant.

Here again there is a confusion between whether it attaches from the commencement of the action or the date of the arrest.

Mr. Justice Noël also at page 27 refers to the case of *Foong Tai Co. v. Buchleister & Co.*¹³ stating that in that action it was declared that a claim for necessaries does not give rise to any right against the ship "up to the time the action is instituted." In the *Comeau's Sea Foods* case¹⁴ at page 559 in discussing the difference between a maritime lien and a statutory lien we find the statement:

¹³ [1908] A.2, 458.

¹⁴ [1971] F.C. 556.

récente, accorde également ce recours aux créanciers du propriétaire du navire pour des créances maritimes non privilégiées; *dans ce cas, la saisie judiciaire confère au créancier un privilège légal sur la chose appartenant à son débiteur et ce, à compter de la date de la saisie*. Ce passage est mis en italique dans le jugement du juge Noël. Toutefois, ce même lord Watson a aussi déclaré à la page 278, (citation également mise en italique par le juge Noël) que: [TRADUCTION] «Il ressort nécessairement, semble-t-il, de l'argument de l'appelant que le créancier, qui ne serait *qu'un créancier chirographaire si son recours était porté devant une autre juridiction, devient en vertu de la Loi un créancier privilégié lorsqu'il introduit une action devant la Cour d'Amirauté.*» Il semble donc que dans ce jugement de lord Watson, les expressions «date de la saisie» et «dorsqu'il introduit une action» soient toutes deux employées pour désigner la date à laquelle le privilège prend effet.

Le juge Noël a également souligné [à la page 26] que dans l'arrêt *The «Cella»* (précité), l'on se reportait, à la page 85, à la déclaration faite par lord Bramwell dans l'affaire *The «Heinrich Björn»*, selon laquelle la réclamation devenait privilégiée [TRADUCTION] «à compter de l'introduction de cette action in rem». On peut lire cependant dans l'arrêt *The «Cella»*, à la page 87:

[TRADUCTION] ... malgré l'absence de tout privilège maritime, le navire est, à compter du moment de sa saisie, placé sous séquestre judiciaire pour garantir le paiement, par l'adjudicataire éventuel, la créance du réclamant.

Ici aussi il y a confusion entre la date de l'introduction de l'action et la date de la saisie lorsqu'il s'agit de déterminer la date à compter de laquelle le privilège prend effet.

Le juge Noël mentionne en outre, à la page 26, l'affaire *Foong Tai Co. c. Buchleister & Co.*¹³ dans laquelle il fut déclaré qu'une réclamation pour approvisionnements nécessaires ne donne aucun droit contre le navire [TRADUCTION] «jusqu'au moment où l'action est prise.» Dans l'affaire *Comeau's Sea Foods*¹⁴, on peut lire à la page 559, à propos de la distinction entre un privilège maritime et un privilège légal:

¹³ [1908] A.2, 458.

¹⁴ [1971] C.F. 556.

A statutory lien accrues only from the day of the arrest and is subject to claims already subsisting against the *res* ... [*The "Cella"* is referred to as authority for this].

At page 560 the learned Judge states however:

A statutory lien arises when a suit is instituted to enforce the lien.

Counsel for Port Colborne argued that the registration of a mortgage does not take away a statutory lien, referring to Mayers¹⁵ at page 71 as authority for the statement that the mortgage only takes priority if its registration is before the institution of the action which is the time when the jurisdiction of the Court is attached. At page 211 however Mayers talks of the arrest of the vessel rather than the institution of suit as being the critical time. At page 57 Mayers refers to a statutory lien as commencing with the institution of the suit. The Port Colborne claim is for a statutory lien.

All of these cases and authorities were merely deciding the effect of an action *in rem* resulting from a claim for necessities, rather than directing the Court's attention specifically to the question of whether such a claim attached from the institution of the proceedings *in rem* or the arrest of the vessel.

It appears fortunately relatively unusual for proceedings to be brought *in rem* against the vessel but her arrest to be delayed.

While there appears to be considerable doubt among the authorities I am inclined to the view that it is not the institution and service of proceedings which establishes the date of a statutory lien against a vessel, but rather the date of her actual arrest if the latter date be subsequent.

Quite aside from the date the claim attaches, it is apparent that a claim for necessities does not thereby become privileged.

In *The "Comer"* case (*supra*) Noël J. concludes at pages 31-33:

This action *in rem*, however, does not give any privilege or lien or preference whatsoever, and the claimant for necessities seems to me to be in the same position as an ordinary

¹⁵ Mayers, *Admiralty Law and Practice in Canada*.

Le privilège légal ne court qu'à partir du jour de la saisie-arrêt et dépend des réclamations déjà existantes sur la chose ... [On cite à l'appui l'arrêt *The «Cella»*].

Cependant, le savant juge déclare à la page 560:

^a Le privilège légal existe lorsqu'une poursuite est intentée pour le faire valoir.

Invoquant l'ouvrage de Mayers¹⁵ qui déclare à la page 71 que la préférence de l'hypothèque ne joue que si celle-ci a été inscrite avant l'introduction de l'action, c'est-à-dire avant que la Cour n'en soit saisie, l'avocat de Port Colborne soutient que l'inscription d'une hypothèque ne rend pas un privilège légal caduc. Cependant, on peut lire à la page 211 de cet ouvrage que ce qui importe c'est la date de la saisie du navire et non la date de l'introduction de l'action. A la page 57 du même ouvrage, Mayers dit qu'un privilège légal prend effet à compter de la date de l'introduction de l'action. Port Colborne soutient que sa réclamation jouit d'un privilège légal.

La jurisprudence et la doctrine susmentionnées ne traitent que de l'effet d'une action *in rem* en paiement des approvisionnements nécessaires et non de la question précise de savoir si le privilège du créancier en question prend effet à compter de la date de l'introduction de l'action *in rem* ou de la date de la saisie du navire.

^f Heureusement, ce n'est pas souvent que la saisie du navire suit de si loin l'introduction de l'action *in rem*.

^g Devant l'indécision de la jurisprudence et de la doctrine, je suis d'avis qu'un privilège légal sur un navire prend effet, non pas à compter de la date de l'introduction et de la signification de l'action, mais plutôt à compter de la date de l'exécution de la saisie lorsque celle-ci vient après l'autre.

^h En dehors de la question de savoir à quelle date le privilège prend effet, il est évident que la créance du fournisseur des approvisionnements nécessaires ne devient pas pour autant une créance privilégiée.

ⁱ Voici la conclusion du juge Noël dans l'affaire *Le «Comer»* (précitée), aux pages 30 et 32:

Cette action *in rem*, cependant, ne donne aucun privilège ou lien ou préférence quelconque et le réclamant d'approvisionnements nécessaires me paraît être dans la même situation qu'un

¹⁵ Mayers, *Admiralty Law and Practice in Canada*.

unsecured creditor. If he is an execution creditor, he will be entitled to his costs of action but his claim will be ranked only in accordance with the order of priorities set by law. In fact, to give him, through the mere fact that he has a simple right of action *in rem*, a right and specific privilege which would deprive the same debtor's other creditors of exercising their claims against the property seized, especially after the corporation owning such property has made a proposal under the *Bankruptcy Act*, seems to me unacceptable and based on no legal text or judgment. In fact, this would be a serious blow to the principle whereby the property of a debtor is the security of his creditors.

With respect to the claim of Ontario Sandblasting it was the contention of counsel for the Security National Bank that this would not survive the sale from the former owners of the vessel, the Messrs. Fournier to Atlantean Corporation on February 27, 1974, being a claim for necessities dating from 1973. (See *Westcan Stevedoring Ltd. v. The "Armar"* a judgment of Collier J. [1973] F.C. 1232 which held that personal liability of the vessel and her owner has to be established before a claimant can enforce its rights *in rem* against the vessel.) The same applies to the claim of Port Colborne Warehousing Limited which also originated before the sale of the vessel to Atlantean Corporation, and although this was the first action brought it does not convert a claim for necessities to a maritime lien, although there may be priority as to costs in the peculiar circumstances of this case.

I believe the question is clearly settled in any event by section 43(3) of the *Federal Court Act* which reads as follows:

43. ...

(3) Notwithstanding subsection (2), the jurisdiction conferred on the Court by section 22 shall not be exercised *in rem* with respect to a claim mentioned in paragraph 22(2)(e), (f), (g), (h), (i), (k), (m), (n), (p) or (r) unless, at the time of the commencement of the action, the ship, aircraft or other property that is the subject of the action is beneficially owned by the person who was the beneficial owner at the time when the cause of action arose.

The paragraph (m) of section 22(2) is that dealing with a claim for necessities.

A serious question which must be decided is whether it is the adjudication which transfers the

créancier chirographaire ordinaire. S'il est créancier exécutant, il aura droit à ses frais d'action mais sa créance ne prendra rang que suivant l'ordre des priorités fixées par la loi. Lui donner, en effet par suite du simple fait qu'il possède un simple droit d'action *in rem*, un droit et privilège particulier qui priverait les autres créanciers du même débiteur d'exercer leurs créances contre les biens saisis, surtout après que la corporation propriétaire de ces biens ait fait une proposition en vertu de la *Loi sur la faillite*, me paraît inacceptable et fondé sur aucun texte légal ni décision judiciaire. Il y aurait là, en effet, un accroissement sérieux au principe qui veut que les biens d'un débiteur soient le gage commun de ses créanciers.

En ce qui concerne la réclamation de l'Ontario Sandblasting, l'avocat de la Security National Bank soutient qu'elle s'est éteinte le 27 février 1974, date à laquelle le navire a été vendu par ses anciens propriétaires, les établissements Fournier, à l'Atlantean Corporation, puisque cette créance afférente à la fourniture des approvisionnements nécessaires était née en 1973 (voir l'arrêt *Westcan Stevedoring Ltd. c. L'«Armar»* [1973] C.F. 1232, dans lequel le juge Collier a statué que le réclamant ne peut faire valoir ses droits dans une action *in rem* intentée contre le navire qu'après avoir établi la responsabilité civile de celui-ci et de son propriétaire). Le même argument est opposé à la Port Colborne Warehousing Limited, dont la créance est également née avant la vente du navire à l'Atlantean Corporation, et bien qu'elle ait été la première à tenter une action, cela ne lui accorde pas le privilège maritime du fournisseur des approvisionnements nécessaires, mais lui donne peut-être un droit de préférence pour ce qui est des dépens vu les circonstances particulières de cette affaire.

A mon avis, cette question est nettement tranchée par l'article 43(3) de la *Loi sur la Cour fédérale* qui prévoit que:

43. ...

(3) Nonobstant le paragraphe (2), la compétence conférée à la Cour par l'article 22 ne peut être exercée en matière réelle relativement à une demande dont il est fait mention aux alinéas 22(2)e), f), g), h), i), k), m), n), p) ou r) à moins que, au moment où l'action est intentée, le navire, l'aéronef ou les autres biens qui font l'objet de l'action n'aient pour propriétaire en *equity* celui qui en était propriétaire en *equity* au moment où la cause d'action a pris naissance.

L'alinéa m) de l'article 22(2) se rapporte aux créances des fournisseurs des approvisionnements nécessaires.

Il faut trancher l'importante question de savoir si c'est l'adjudication qui transfère la propriété ou

ownership rather than the actual bill of sale which in this case was not passed until many months later after most of the expenses claimed had been incurred and following the disposal of the appeals. However, some of these claims were for the protection and preservation of the ship. There has been considerable conflict in jurisprudence relating to this due to a somewhat ambiguous use of the word "sale" in the two contexts. It will be of interest to review some of it.

The case of *The Hon. John Augustus Chasteauneuf v. Capeyron*¹⁶ was based primarily on the interpretation of the pertinent sections of the British *The Merchant Shipping Act, 1854*. It held that a sale by licitation of a British ship without a conveyance by bill of sale did not create such an interest in the purchasers as rendered it compulsory on the Registrar, under *The Merchant Shipping Act, 1854*, to register them as owners, and that the Registrar was right in refusing so to do, and to erase from his books the inscriptions contained in the register against the ship in the names of the mortgagees. At page 135 of the report the judgment states:

It may be stated, in corroboration of the view of the case taken by their Lordships, that upon a sale of a ship in execution of a judgment the sheriff passes the property by bill of sale, and their Lordships understand that, although upon the sale of a ship by order of the High Court of Admiralty in a judgment in rem, the vessel becomes the property of the purchaser, it is the practice for the purchaser to procure a bill of sale from the marshal or commissioner, in order to entitle him to be registered in accordance with the Merchant Shipping Act, 1854.

There are somewhat similar provisions in the *Canada Shipping Act (supra)* section 38 and 43 of which read:

38. (1) A registered ship or a share therein (when disposed of to a person qualified to own a British ship) shall be transferred by bill of sale.

(2) The bill of sale shall contain such description of the ship as is contained in the surveyor's certificate, or some other description sufficient to identify the ship to the satisfaction of the registrar, and shall be in the form prescribed by the Governor in Council, and shall be executed by the transferor in the presence of and be attested by a witness or witnesses.

43. Where any court, whether under the preceding sections or otherwise, orders the sale of any ship or share therein, the

¹⁶ (1881-82) 7 App. Cas. 127.

si c'est l'acte de vente qui, en l'espèce, n'a été établi que plusieurs mois après que la plupart des dépenses, dont le remboursement est réclamé, ont été engagées et que les appels ont été jugés. Cependant, certaines de ces dépenses ont été faites pour la protection et la conservation du navire. A ce sujet, la jurisprudence est assez divisée à cause de l'emploi quelque peu ambigu du terme «vente» dans les deux contextes. Il y a lieu d'examiner quelques précédents.

Dans l'arrêt *The Hon. John Augustus Chasteauneuf c. Capeyron*¹⁶, fondé essentiellement sur l'interprétation des articles applicables de la loi britannique dite *The Merchant Shipping Act, 1854*, l'on a statué, d'une part, que la vente judiciaire d'un navire britannique non accompagnée du transfert de la propriété par un acte de vente ne conférerait pas aux acquéreurs le droit d'obliger le registrateur visé à la *The Merchant Shipping Act, 1854*, à les inscrire à titre de propriétaires et à rayer toutes les inscriptions hypothécaires relatives audit navire et, d'autre part, que le registrateur était en droit de refuser leur requête. On peut lire à la page 135 du recueil:

[TRADUCTION] Conformément à l'opinion exprimée par leurs Seigneuries, on peut dire que le shérif transfère la propriété d'un navire vendu en exécution d'un jugement en établissant un acte de vente. De l'avis de leurs Seigneuries, la propriété d'un navire vendu par ordonnance de la Haute Cour d'Amirauté dans une action in rem passe à l'acquéreur dès la conclusion de la vente, mais, dans la pratique, l'acquéreur doit se procurer un acte de vente établi par le prévôt ou par le commissaire pour pouvoir se faire inscrire conformément à la Merchant Shipping Act, 1854.

La *Loi sur la marine marchande du Canada* (précitée) contient des dispositions à peu près analogues dans ses articles 38 et 43 dont voici le texte:

38. (1) Un navire immatriculé ou une part dans ledit navire (lorsqu'il en est disposé au profit d'une personne qualifiée pour être propriétaire d'un navire britannique) doit être transférée par acte de vente.

(2) L'acte de vente doit contenir la description du navire portée au certificat du visiteur, ou toute autre description suffisante pour établir l'identité du navire à la satisfaction du registrateur; il doit être fait dans la forme prescrite par le gouverneur en conseil et doit être signé par le cédant en présence d'un ou de plusieurs témoins, et attesté par ces derniers.

43. Lorsqu'une cour, soit en vertu des articles précédents, soit autrement, ordonne la vente d'un navire ou d'une part dans

¹⁶ (1881-82) 7 App. Cas. 127.

order of the court shall contain a declaration vesting in some person named by the court the right to transfer that ship or share, and that person is thereupon entitled to transfer the ship or share in the same manner and to the same extent as if he were the registered owner thereof; and every registrar shall obey the requisition of the person so named in respect of any such transfer to the same extent as if such person were the registered owner.

Neither Rule 1007 of the Rules of this Court however nor the Forms referred to therein specifically require the Marshal to sign a bill of sale, and in the present case it was not until November 17, 1975, that the Marshal was directed to sign this document. I am of the opinion that the better view is that the provisions of the *Canada Shipping Act* are procedural requirements to complete the transfer of the title and have the name of the new owner duly registered, but that title is vested in the purchaser on approval of the sale by the Court, in this case on February 20. In the interval between that date and the signing by the Marshal of the deed of sale the purchaser is the owner under a suspensive condition. It follows that claims arising following that date (save possibly, in the peculiar circumstances of this case for expenses of the Marshal or expenses incurred on his behalf for the preservation of the vessel, at least until delivery of possession to the purchaser—which in this case was much earlier than the bill of sale) are claims against the ship rather than against the fund. This will be dealt with later.

It must be borne in mind that a clear distinction must be drawn between claims against the fund itself and claims which subsist but only against the ship. Adjudication of the vessel to Mr. Caron on February 20, 1975, stated that it would be free of all debts, hypothecs, port and customs dues and other encumbrances whatsoever although the Court would not assume responsibility for the eviction of persons on board the vessel or the condition of same, provided that the purchaser might take such proceedings as the law provides for taking immediate possession of the vessel, and the purchaser was allowed the costs of the motion.

The order for sale of January 24, 1975 contained the following conditions:

(f) The costs of the sale and of the advertisements and of all fees, disbursements and charges in connection therewith shall

le navire, l'ordonnance de la cour doit contenir une déclaration attribuant à une personne, désignée par la cour, le droit de transférer ledit navire ou ladite part; dès lors ladite personne a le droit de transférer le navire ou la part de la même façon et dans la même mesure que si elle en était le propriétaire enregistré; et tout registrateur doit se conformer à la requête de la personne ainsi désignée, relativement à un transfert de cette sorte, dans la même mesure que si ladite personne était le propriétaire enregistré.

Cependant, ni la Règle 1007 des Règles de la Cour ni les formules y énoncées n'imposent expressément au prévôt l'obligation de signer un acte de vente et, en l'espèce, ce n'est que le 17 novembre 1975 que ce dernier a reçu l'ordre de signer ce document. A mon avis, il faut considérer ces dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* comme des formalités nécessaires pour achever la transmission du titre de propriété et pour faire dûment inscrire le nom du nouveau propriétaire, tandis que la propriété elle-même est acquise à l'acquéreur dès que la vente a été validée par la Cour, soit en l'espèce, le 20 février. Dans l'intervalle entre cette date et la signature de l'acte de vente par le prévôt, l'acquéreur est un propriétaire assujetti à une condition suspensive. Il ressort que les réclamations nées après cette date (sauf peut-être, en l'espèce, les frais subis par le prévôt ou en son nom pour la conservation du navire, du moins jusqu'à sa remise à l'acquéreur, c'est-à-dire, en l'espèce, bien avant l'acte de vente) sont des réclamations à l'égard du navire et non à l'égard des deniers consignés. Nous y reviendrons plus loin.

Il ne faut pas oublier qu'une distinction nette doit être faite entre les réclamations à l'égard des deniers consignés et celles qui n'existent qu'à l'égard du navire. L'ordonnance du 20 février 1975 adjugeant le navire à M. Caron déclarait que le navire était franc et quitte de toute dette, hypothèque, redevance portuaire et douanière et autre charge, mais que la Cour ne garantissait ni l'éviction des personnes se trouvant à bord du navire ni l'état de ce dernier, l'acquéreur pouvant toutefois entamer toute poursuite légale en vue d'en prendre possession immédiate. De plus, l'acquéreur était autorisé à recouvrer les dépens taxables de sa requête.

L'ordonnance du 24 janvier 1975 autorisant la vente contenait les conditions suivantes:

[TRADUCTION] f) Tous les frais afférents à la vente et aux annonces publicitaires seront considérés comme des frais et

be costs, disbursements and charges of this action ranking ahead of all other claims save those arising out of the previous sale;

(g) The costs, expenses and charges incurred in maintaining the vessel and in moving her if the need might arise and such costs, expenses and charges incurred since the date of the arrest of the vessel shall be costs, disbursements, expenses and charges of this action ranking immediately after costs, disbursements, expenses and charges mentioned in the preceding paragraph; [emphasis mine]

(h) In order to preserve and further maintain the vessel for the benefit of all concerned, the Court shall give authority to Mr. A. S. Wilson or Mr. A. J. Landriau to take such steps as are proper in this regard and that the costs, expenses, charges and disbursements and those incurred under their authority shall rank amongst those costs, expenses, charges and disbursements referred to in the preceding paragraph; [emphasis mine]

(i) To the extent that any such costs have been advanced to the Marshal by the plaintiff or its attorneys in connection with the previous sale or by the Security National Bank or its attorneys in connection with the resale, these costs shall be reimbursed to the said parties by the Marshal when he recovers same out of the proceeds of the resale;

(j) All further costs and expenses incurred in the implementation of this order shall be paid out of the proceeds of the sale as privileged costs of this action. [Emphasis mine.]

The order also stated:

The Security National Bank is directed to assume responsibility to the Marshal for any costs or fees incurred or earned by him in connection with the further advertisement and sale of the vessel and maintenance of same in the interval under reserve of such rights as it may have to claim such costs or fees from the eventual proceeds of the sale.

While the terms of this order may have gone beyond the usual order which would relieve the Marshal of responsibility from the approval of the adjudication, with possession being turned over forthwith to the purchaser, and followed soon after by the execution of a bill of sale it appears implicit in the order that there would be further expenses incurred by or on behalf of the Marshal in the implementation of the order. The order stands as a judgment of the Court which must be complied with, and I do not believe that the order of February 20, 1975 approving the sale to Caron (*supra*) providing that the Court could not assume responsibility for the evicting of persons on board or the condition of the vessel had the effect of changing this or relieving the Marshal of all responsibility, until such time as the physical possession of the vessel could be given to Caron in the unusual circumstances of this case. Moreover there was the further order of March 6, 1975 (*supra*) reaffirm-

dépens de cette action et primeront toutes les autres réclamations à l'exception de celles nées de la vente précédente;

g) Les frais de conservation et, le cas échéant, de déplacement du navire, ainsi que les frais subis depuis sa saisie, seront considérés comme des frais et dépens de cette action et viendront, dans la distribution, immédiatement après les frais et dépens visés au paragraphe précédent; [c'est moi qui souligne]

h) La Cour autorise M. A. S. Wilson ou M. A. J. Landriau à prendre toutes les mesures nécessaires en vue d'assurer la conservation du navire et ce, dans l'intérêt de tous les intéressés et les frais et dépens ainsi encourus auront le même rang, lors de la distribution, que les frais et dépens visés au paragraphe précédent; [c'est moi qui souligne]

i) Les frais qui ont été avancés au prévôt par la demanderesse ou par ses avocats relativement à la première vente, ou par la Security National Bank ou par ses avocats relativement à la deuxième vente seront remboursés auxdites parties par le prévôt dès qu'il aura été payé par prélèvement sur le produit de la deuxième vente;

j) Tous les frais et dépens subis dans l'exécution de la présente ordonnance seront payés par prélèvement sur le produit de la vente à titre de dépens privilégiés de cette action. [C'est moi qui souligne.]

L'ordonnance ajoute que:

[TRADUCTION] La Security National Bank est tenue d'assumer envers le prévôt, la responsabilité de tous les frais qu'il devra encourir et de tous les droits qui lui seront dus relativement à cette seconde publicité et vente du navire et à sa conservation dans l'intervalle, sous réserve de son droit de réclamer le remboursement de ces frais ou droits lors de la distribution du produit de la vente.

Les dispositions de cette ordonnance sortent peut-être un peu de l'ordinaire qui consisterait à décharger le prévôt, à compter de la date de la validation de la vente, de sa responsabilité par la remise immédiate de la chose à l'acquéreur suivie peu après par l'établissement d'un acte de vente. En effet, ces dispositions sous-entendent que le prévôt aurait à subir directement ou indirectement les frais supplémentaires afférents à l'exécution de l'ordonnance. Puisque cette ordonnance constitue un jugement exécutoire de la Cour, je ne pense pas que l'ordonnance du 20 février 1975 (précitée), qui a validé la vente à M. Caron en prévoyant que la Cour ne pouvait garantir ni l'éviction des personnes se trouvant à bord ni l'état du navire, ait pour effet de la modifier ou de relever le prévôt de toute responsabilité jusqu'à ce que la possession effective du navire puisse être donnée à M. Caron dans les circonstances inhabituelles de cette affaire. Il y a en outre l'ordonnance du 6 mars 1975 (précitée)

ing the custody of the Marshal in the vessel at Sept Îles and authorizing him to engage such persons to ensure her maintenance and engage guards as he might deem necessary to ensure that she would not be removed from his custody. I do not propose to deal with the difficult question of who is responsible for insuring and protecting the vessel from the time of the adjudication to delivery of possession to the purchaser in normal circumstances, but in this case I believe the terms of the order of January 24, 1975 must be followed even if, as a result, additional claims result against the fund for expenses which would normally be incurred by the purchaser himself or be merely a claim against the ship or those responsible for the illegal actions which resulted in those expenses.

The ranking of claims is not provided for in the *Federal Court Act* or Rules but a very good discussion of this is found in the judgment of Keirstead D.J. in the case of *Comeau's Sea Foods Limited v. The "Frank and Troy"* (*supra*) in which he discusses the distinction between maritime liens, possessory liens and statutory liens and at page 560 gives the order of preference as follows:

- (i) Cost of rendering a fund available by the sale of the *res* . . . ;
- (ii) Maritime liens;
- (iii) Possessory liens;
- (iv) Mortgages;
- (v) Statutory liens.

He goes on to state:

The time when a lien attaches is material in determining priorities. A maritime lien attaches when the event giving rise to the lien occurs. A possessory lien arises when the claimant obtains possession of the property. A statutory lien arises when a suit is instituted to enforce the lien.

Another statement of the principles involved is found in McGuffie¹⁷ at pages 742-743. In the first rank he places Marshal's charges and expenses adding "priorities are determined in relation to the net fund available thereafter or, alternatively, if an arresting plaintiff pays the charges, etc., in accordance with his undertaking, he will recover the sum

¹⁷ *British Shipping Laws*, Vol. 1.

qui a réaffirmé que le navire était confié à la garde du prévôt à Sept-Îles et qui a autorisé ce dernier à engager le personnel nécessaire pour assurer l'entretien du navire et, au besoin, à engager des gardiens pour empêcher toute appropriation non autorisée de celui-ci. Je n'ai pas l'intention de trancher la difficile question de savoir qui est responsable, dans des circonstances normales, de la conservation et de la protection du navire entre la date de son adjudication et celle de sa remise à l'acquéreur, mais j'estime qu'en l'espèce, il faut s'en tenir aux dispositions de l'ordonnance du 24 janvier 1975 même si cela donne lieu à des créances supplémentaires à réclamer sur les deniers consignés, alors que ces frais devraient normalement être soit supportés par l'acquéreur lui-même, soit réclamés au navire ou au responsable des actes illégaux qui les ont engendrés.

Ni la *Loi sur la Cour fédérale* ni les Règles de cette cour ne prévoient d'ordre de collocation. Toutefois, cette question a été remarquablement analysée par le juge suppléant Keirstead dans l'arrêt *Comeau's Sea Foods Limited c. The "Frank and Troy"* (précité) où après avoir distingué entre les privilèges maritimes, possessoires et légaux, il a donné, à la page 560, l'ordre de préférence suivant:

- (i) les frais de mobilisation du capital consécutif à la vente de la chose . . . ;
- (ii) les privilèges maritimes;
- (iii) les privilèges possessoires;
- (iv) les hypothèques;
- (v) les privilèges légaux.

Il a ensuite ajouté:

La date à laquelle un bien est grevé d'un privilège est essentielle pour déterminer cet ordre. Un privilège maritime greève un bien à la survenance de l'événement qui lui a donné naissance. Un privilège possessoire existe lorsque le réclamant obtient la possession du bien. Le privilège légal existe lorsqu'une poursuite est intentée pour le faire valoir.

En ce qui concerne la doctrine, McGuffie¹⁷, aux pages 742 et 743, donne le premier rang aux droits et frais du prévôt, ajoutant que [TRADUCTION] «les autres créances privilégiées se contenteront du reliquat des deniers; subsidiairement lorsque ces droits et frais ont été payés par un demandeur saisissant en exécution de son engagement, ce der-

¹⁷ *British Shipping Laws*, volume 1.

paid as costs". In the second rank he puts "The costs of the plaintiff in whose action the res was arrested, up to the moment of arrest and including the costs of arrest, and later costs up to and including appraisalment and sale, either of that plaintiff or, where the order for appraisalment and sale was obtained in a different action, of the plaintiff in the latter action, are accorded priority over all other claims, whether for costs or not." Next he puts possessory liens and then salvage, damage claims, Masters' and Crews' wages none of which is applicable in the present case. He then states that mortgages have priority according to date of registration over necessities unless the ship was already under arrest for the necessities when the mortgage was entered into. He points out that a mortgage has no priority over maritime liens. He ranks necessities at the end of the list except when the ship has been arrested in a necessities action in which case they have priority over mortgages entered into after the arrest, and under similar conditions priority over an execution by which a sheriff seizes the arrested ship. As I have already pointed out however the two necessities claims of Port Colborne Warehousing Limited and Ontario Sandblasting Company in the present case did not properly give rise to a statutory lien in view of the change of ownership resulting from the sale of the vessel from the Fourniers to Atlantean Corporation after the claim for necessities was incurred.

While fundamental rules as to priorities should not be ignored there is some authority for the proposition that equity should be done to the parties in the circumstances of each particular case. In the unreported case of *The "Evie W"* (*supra*) at page 38 dealing with a claim for the provision of necessary fuel oil for the vessel while under seizure and not yet sold I had occasion to say:

Had this fuel oil been ordered by the Marshal and the claim made against him, it would properly have been included in his

nier pourra les recouvrer à titre de dépens». Il place au deuxième rang: [TRADUCTION] «Les dépens du demandeur saisissant jusqu'à la date de la saisie et y compris les frais de saisie et les frais subséquents relatifs à l'évaluation et à la vente, que ces frais aient été encourus soit par ce demandeur ou, si l'ordonnance d'évaluation et de vente résulte d'une autre action, par le demandeur dans cette autre action. Ces réclamations ont alors préférence sur toutes les autres, même sur celles qui se rapportent aux dépens.» Viennent ensuite les privilèges possessoires, suivis des réclamations d'indemnité de sauvetage, de dommages-intérêts, des gages du capitaine et de l'équipage, c'est-à-dire des réclamations qui n'ont aucune pertinence en l'espèce. Il dit ensuite que les hypothèques sont classées en fonction de leur date d'inscription et priment les approvisionnements nécessaires, sauf lorsque le navire est déjà saisi par le fournisseur de ces approvisionnements nécessaires à la date de la constitution de l'hypothèque. Il souligne que les hypothèques ne priment pas les privilèges maritimes. Il place au dernier rang la créance du fournisseur des approvisionnements nécessaires, sauf dans le cas d'un navire saisi dans le cadre d'une action en paiement des approvisionnements nécessaires, où elle prime alors les hypothèques constituées après cette saisie ainsi que, dans des conditions semblables, les saisies-exécutions effectuées par un shérif. Toutefois, comme je l'ai indiqué précédemment, les deux réclamants pour les approvisionnements nécessaires, soit la Port Colborne Warehousing Limited et l'Ontario Sandblasting Company, ne peuvent prétendre, en l'espèce, à un privilège légal étant donné qu'après la naissance de leur réclamation, la propriété du navire a été transmise par vente de messieurs Fournier à l'Atlantean Corporation.

On ne peut certes pas écarter les règles fondamentales relatives à l'ordre de préférence, mais il existe des précédents où, dans des cas d'espèce, il a fallu tenir compte des considérations d'équité. Dans le jugement non publié que j'ai rendu dans l'affaire du navire «*Evie W*» (précitée), où il était question d'une réclamation relative à la fourniture du carburant nécessaire au navire alors que ce dernier était sous saisie et pas encore vendu, j'ai eu l'occasion de déclarer (à la page 38):

Si le prévôt avait commandé ledit carburant et si on lui avait présenté la réclamation, il aurait pu l'inclure à bon droit dans

claim for expenses in connection with the seizure and sale of the vessel. It would appear that the fuel oil deliveries continued to be made after the seizure and that same were essential to preserve the ship in the severe winter conditions prevalent at the time, and hence tended to preserve the security of the mortgage creditor. As stated in *Halsbury's Laws of England*, 2nd ed., Vol. 30, p. 955, the question of the priority of one lien over another rests on "no rigid application of any rules but on the principle that equity shall be done to the parties in the circumstances of each particular case". I would rank the claim of Golden Eagle Canada Ltd. therefore ahead of the mortgage.

This passage was referred to by Noël J. in another unreported case of *Canadian Vickers Limited v. The "Atlantean I" (ex Clara Clausen)*, No. 1741 dated January 22, 1971 at page 2 although it was distinguished by Noël J. stating:

There is, however, a difference with the present case where although electricity and steam were supplied to the vessel *Clara Clausen* after seizure by Canadian Vickers Limited such supplies were made as the result of a business deal whereby, as pointed out in my prior reasons for judgment, "Canadian Vickers having invited the vessel to enter its shipyard, it was prepared to maintain her until the owners of the vessel had obtained the necessary funds to repair her". There would, therefore, in my view, be no reason to rank the claim of Vickers ahead of all those who have supplied necessaries to the vessel.

In the previous unreported judgment in the *Canadian Vickers Limited v. The "Atlantean I"* case, No. 1741, dated October 16, 1970, Noël J. had stated at page 5:

There is no question that Vickers were alone instrumental in bringing the vessel to sale and should be considered as being, in so far as their fees are concerned, in the position of a *créancier exécutant* and, therefore, these costs should rank as preferred claims.

The case of *Hawker Siddeley Canada Ltd. v. The "St. Ninian"* an unreported judgment of Collier J. file No. T-3785-72 dated May 26, 1978, at page 13 states:

I conclude from the evidence that all parties concerned (Hawker Siddeley, the bank and Atlantique) concurred in the marshal's instruction that the vessel be berthed at the plaintiff's marine slip and that she be maintained and kept safe. I have already outlined the instructions and requests of Mr. Phillips on behalf of the owners. It is conceded the bank at all times knew what was going on. The excerpts from the correspondence between solicitors (which I have set out) show that all parties, including North Sydney, knew Hawker Siddeley had custody,

les dépenses encourues pour saisir et vendre le navire. Il semblerait qu'on a continué les livraisons de carburant après la saisie et qu'elles étaient essentielles à la conservation du navire vu l'hiver rigoureux qui sévissait à ce moment-là, ce qui assurait la conservation de la garantie du créancier hypothécaire. Tel que le déclare *Halsbury's Laws of England*, deuxième édition, volume 30, page 955, la question de la priorité d'un privilège sur un autre s'appuie sur «le principe qu'il faut rendre justice à chaque partie dans les circonstances particulières de chaque cas et non sur l'application d'une règle rigide». Je donnerais donc priorité à la réclamation de Golden Eagle Canada Ltd. sur l'hypothèque.

Ce passage a été mentionné par le juge Noël dans un autre jugement non publié qu'il a rendu le 22 janvier 1971 dans l'affaire *Canadian Vickers Limited c. L'«Atlantean I» (ex Clara Clausen)*, n° du greffe 1741. Le juge Noël a cependant fait la distinction entre les deux causes en déclarant à la page 2 de son jugement:

Il y a cependant une différence avec la présente affaire, dans laquelle, bien que de l'électricité et de la vapeur aient été fournies au navire *Clara Clausen* après sa saisie par la Canadian Vickers Limited, ces fournitures ont été faites à la suite d'une transaction commerciale aux termes de laquelle, comme je l'ai souligné dans mes précédents motifs, «La Canadian Vickers ayant invité le navire à pénétrer dans son chantier naval, elle était disposée à subvenir à ses besoins jusqu'à ce que les propriétaires du navire eussent obtenu les fonds nécessaires pour le réparer». A mon avis, il n'y a donc aucune raison de faire passer la réclamation de Vickers avant toutes celles de ceux qui ont assuré l'approvisionnement du navire.

Dans un précédent jugement non publié qu'il avait rendu le 16 octobre 1970 dans l'affaire *Canadian Vickers Limited c. L'«Atlantean I»*, n° du greffe 1741, le juge Noël avait déclaré à la page 5 de son jugement:

[TRADUCTION] C'est indiscutablement par la seule diligence de Vickers que le navire a pu être vendu. Elle doit donc être assimilée, en ce qui concerne ses frais et dépens, à un créancier exécutant et bénéficiaire du droit de préférence.

Le juge Collier, dans un jugement non publié qu'il a rendu le 26 mai 1978 dans l'affaire *Hawker Siddeley Canada Ltd. c. Le «St. Ninian»*, n° du greffe T-3785-72, a déclaré ceci à la page 16 de son jugement:

Il ressort de la preuve administrée que toutes les parties intéressées (Hawker Siddeley, la banque et Atlantique) ont souscrit à l'ordre du prévôt de confier le navire aux chantiers navals de la demanderesse qui se chargerait de sa conservation. J'ai déjà résumé l'essentiel des directives et des *desiderata* émis par M. Phillips au nom des propriétaires. Il est admis que la banque a toujours été au courant de ce qui se passait. Les extraits de la correspondance échangée entre les avocats (extraits que j'ai cités) montrent que les parties, y compris

was maintaining and keeping her, and all were content with that arrangement.

and again at page 14:

In my view, the arrangement adopted by all, was that the plaintiff should indeed keep custody of the vessel and maintain her as was reasonably necessary. That was to everyone's benefit.

In the case of *International Marine Banking Co. Limited v. The "Dora"*¹⁸ Collier J. at pages 517-518 referred to the decision in "*Evie W*" with approval. Applying the same reasoning to the case before him he states at page 518:

The vessel had to have and use fuel. The logical source of supply was that already on board. If the point had been put to him, the Marshal would undoubtedly have formally authorized the use of the fuel, and payment for it to the person entitled. He would then have included the amount in his accounts and charges.

I hold therefore that the reasonable value of the bunker oil consumed by the *Dora* between September 20, 1976 and October 28, 1976 shall rank in priority, in the proceeds of the sale, equally with the Marshal's expenses.

If ever there has been a case requiring the application of some equitable principles in the distribution of the very limited amount in the fund arising from the proceeds of the sale in comparison with the magnitude of the claims it is the present case.

Applying these principles to the various claims involved I now find that the order of priorities of the amounts to be distributed should be as follows:

1. Marshal's Costs

These should include not only disbursements actually made by the Marshal but also made on his behalf by other parties whether specifically authorized by him or not to preserve the vessel from the time of adjudication to delivery of possession of same to the purchaser Caron at Sept Îles on March 19, 1975 by order of the Court dated March 17, 1975. The safety and protection of the vessel had to be assured in the interest of all creditors. The various claims under this heading can be itemized as follows:

North Sydney, savaient toutes que Hawker Siddeley avait la garde du navire et en assurait la conservation, et qu'elles étaient toutes satisfaites de cet arrangement.

Il a ensuite ajouté:

^a A mon avis, tous étaient d'accord pour que la demanderesse assure dans l'intérêt commun la conservation raisonnablement nécessaire du navire.

^b Dans l'affaire *International Marine Banking Co. Limited c. Le «Dora»*¹⁸, le juge Collier, après avoir, aux pages 517 et 518, mentionné l'arrêt «*Evie W*» en l'approuvant, a appliqué le même raisonnement à l'affaire dont il était saisi (à la page 518):

^c Le navire avait besoin du carburant et devait l'utiliser. La source logique d'approvisionnement était celle qui se trouvait déjà à bord. Si la question lui avait été soumise, le prévôt aurait sans doute formellement permis l'utilisation du carburant et le paiement à l'ayant droit. Il aurait alors inclus ce montant dans son compte et ses frais.

^d Je conclus donc que la valeur raisonnable du mazout consommé par le *Dora* entre le 20 septembre 1976 et le 28 octobre 1976 a, sur les produits de la vente, un privilège de même rang que les dépenses du prévôt.

^e Si jamais il y a un cas auquel il faut appliquer certains principes d'équité dans la distribution des deniers très limités provenant du produit de la vente à une masse considérable de créanciers, c'est bien celui-ci.

^f Appliquant ces principes aux diverses réclamations en cause, j'établis comme suit l'ordre de distribution des deniers:

1. Les frais du prévôt

^g Ces frais comprennent non seulement les sommes que le prévôt a déboursées, mais également celles déboursées par les autres parties en son nom, avec ou sans son autorisation expresse, pour conserver le navire, entre la date de son adjudication et celle de sa remise à l'acquéreur, M. Caron, à Sept-Îles le 19 mars 1975 par suite de l'ordonnance du 17 mars 1975 émise par cette cour. Il fallait assurer la sécurité et la protection du navire dans l'intérêt commun de tous les créanciers. Voici les diverses créances catégorisées sous cette

^j rubrique:

¹⁸ [1977] 2 F.C. 513.

¹⁸ [1977] 2 C.F. 513.

<p>a) The Security National Bank undertook on behalf of the Marshal to pay for the advertisements for the second sale resulting in the purchase by Caron, which sum including \$225 for advertisements in the Journal of Commerce amounted to</p> <p style="text-align: right;">\$642.55</p>	<p>a) La Security National Bank s'est engagée à payer au nom du prévôt les frais de publicité afférents à la deuxième vente qui a abouti à l'achat par M. Caron. Ces frais, dont \$225 se rapportent aux annonces publicitaires insérées dans le Journal of Commerce s'élèvent à</p> <p style="text-align: right;">\$642.55</p>
<p>b) The Royal Canadian Mounted Police during their pursuit of the vessel down the river disbursed for oil in order to enable her to be brought to Sept Îles the sum of</p> <p style="text-align: right;">\$239.00</p> <p>On arrival in Sept Îles the R.C.M.P. again provided fuel oil for the ship at a cost of</p> <p style="text-align: right;">\$356.85</p> <p>The R.C.M.P. engaged engineers for the drainage of the vessel which was necessary to prevent the pipes and boilers freezing at a cost of</p> <p style="text-align: right;">\$5,368.43</p> <p>These three amounts for which the R.C.M.P. should be collocated total</p> <p style="text-align: right;">\$5,964.28</p>	<p>b) La Gendarmerie royale du Canada, lancée à la poursuite du navire sur le fleuve, a déboursé pour l'achat de carburant destiné à permettre audit navire de se rendre à Sept-Îles, la somme de</p> <p style="text-align: right;">\$239.00</p> <p>A l'arrivée du navire à Sept-Îles, la G.R.C. lui a de nouveau fourni du carburant au prix de</p> <p style="text-align: right;">\$356.85</p> <p>La G.R.C. a dû, pour prévenir le gel, engager des mécaniciens afin de vidanger les canalisations et les chaudières du navire, au prix de</p> <p style="text-align: right;">\$5,368.43</p> <p>Ce qui fait au total pour la G.R.C. la somme de</p> <p style="text-align: right;">\$5,964.28</p>
<p>c) The Canadian Coast Guard provided fuel oil for the vessel in the amount of</p> <p style="text-align: right;">\$1,106.00</p> <p>Lubricating oil in the amount of</p> <p style="text-align: right;">832.00</p> <p>and provisions in the amount of</p> <p style="text-align: right;">235.00</p> <p>These three amounts total</p> <p style="text-align: right;">\$2,173.00</p>	<p>c) La Garde côtière du Canada a approvisionné le navire en mazout au prix de</p> <p style="text-align: right;">\$1,106.00</p> <p>en lubrifiant au prix de</p> <p style="text-align: right;">832.00</p> <p>et en provisions au prix de</p> <p style="text-align: right;">235.00</p> <p>Ce qui fait au total</p> <p style="text-align: right;">\$2,173.00</p>

I believe these should also be collocated as expenses which would necessarily have been incurred by the Marshal and which he would have authorized had he been required to do so and which are in accordance with the order of January 24, 1975 which did not, in my view, terminate all responsibility of the Marshal from the moment of the adjudication. This should not be regarded as a precedent however for allowing as claims against the fund expenses incurred subsequent to the sale although prior to delivery of physical possession of the vessel. All other services of the R.C.M.P. and the Coast Guard while undoubtedly useful and necessary were in my view rendered in the performance of their duty and cannot be collocated against the fund.

d) On the same exceptional but equitable basis the taxable costs of Mr. Caron's attorneys in obtaining possession of the vessel in this Court should be allowed. Information has been provided by the said attorneys, Messrs. Langlois, Drouin and Company in which they claim a cost of \$50 in connection

Je pense qu'il faut considérer ces frais comme des frais qui auraient été nécessairement subis et autorisés par le prévôt en d'autres circonstances et qui sont conformes à l'ordonnance du 24 janvier 1975, laquelle n'a pas, à mon avis, déchargé le prévôt de toutes ses responsabilités à la date de l'adjudication. Ma décision ne doit cependant pas être interprétée comme établissant un précédent qui permet de faire valoir contre les deniers consignés les frais subis dans l'intervalle entre la vente du navire et sa remise à l'acquéreur. Tous les autres services rendus par la G.R.C. et par la Garde côtière, tout en étant certes utiles et nécessaires, l'ont été, à mon avis, dans le cadre de leurs fonctions et ne peuvent être payés avec les deniers consignés.

d) Les mêmes considérations exceptionnelles mais équitables justifient la nécessité d'accueillir les frais taxables devant cette cour subis par les avocats de M. Caron en vue d'obtenir la possession du navire. Ces avocats, à savoir l'étude Langlois, Drouin et Compagnie, ont présenté un état de frais

with each of six motions heard in Court dealing with approval of the adjudication, the order to the R.C.M.P. and Coast Guard, the order for Possession by the Marshal of March 6, the order of March 18, 1975, directing that possession be delivered to the purchaser Caron at Sept Îles, and the order to the Marshal for the passing of bill of sale. One order dated April 14, 1975, however was for permission for the purchaser Caron to bring the ship from Sept Îles to Louiseville. While normally the Marshal would be required to turn over possession of the vessel to the purchaser at the place of the sale, in this case Quebec, in view of the sale having been made on the usual terms "where is as is", I consider that the effect of the order of March 6, 1975 authorizing the Marshal to take custody of the vessel at Sept Îles and engage such persons as might be necessary to ensure her maintenance and guards to ensure her security, and the subsequent order of March 17, 1975, authorizing the delivery of the vessel at Sept Îles to Mr. Caron had the effect of amending the conditions of sale so that the Marshal was justified in delivering possession to Mr. Caron at Sept Îles instead of at Quebec. The subsequent order permitting Mr. Caron to take the vessel to Louiseville is therefore one which cannot be claimed against the fund.

The collocation should therefore be as follows:

Fees on 5 motions	\$250.00
Service of 5 motions (instead of 6)	200.00
Cost of three appeals which had the effect of enabling the eventual delivery of possession of the vessel to the purchaser Caron	<u>\$1,800.00</u>
Total	\$2,250.00

These five items are properly claimed because of the exceptional circumstances and orders made in this case but I cannot allow additional fees beyond the tariff as suggested by the attorneys despite their eloquent argument that these steps were in the interest of all the creditors and not only of Mr. Caron, and that they preserved the fund.

dans lequel ils réclament des dépenses de \$50 pour chacune des six requêtes entendues par la Cour relativement à la validation de l'adjudication, à l'ordonnance adressée à la G.R.C. et à la Garde côtière, à l'ordonnance du 6 mars confiant la possession au prévôt, à l'ordonnance du 18 mars 1975 inscrivant la remise du navire à l'acquéreur Caron à Sept-Îles et à l'ordonnance prescrivant au prévôt d'établir l'acte de vente. Une autre ordonnance, datée du 14 avril 1975, autorisait l'acquéreur Caron à déplacer le navire de Sept-Îles à Louiseville. Normalement, le prévôt aurait dû remettre la possession du navire à l'acquéreur à l'endroit où la vente a eu lieu, en l'occurrence Québec, étant donné que cette vente était régie par la clause habituelle «livraison sur place, sans garantie aucune», mais je considère que l'ordonnance du 6 mars 1975 confiant la garde du navire au prévôt, à Sept-Îles, et autorisant ce dernier à engager le personnel nécessaire pour assurer son entretien et sa sécurité, et l'ordonnance suivante du 17 mars 1975 autorisant la remise du navire à M. Caron, également à Sept-Îles, ont eu pour effet de modifier les conditions de vente de sorte que la remise par le prévôt de la possession dudit navire à M. Caron, à Sept-Îles au lieu de Québec, était justifiée. Par conséquent, les frais relatifs à la dernière ordonnance autorisant M. Caron à amener le navire à Louiseville ne peuvent pas être réclamés contre les deniers.

Par conséquent, la collocation est la suivante:

Droits afférents aux 5 requêtes	\$250.00
g Signification des 5 requêtes (au lieu de 6)	200.00
Frais afférents aux trois appels à l'issue desquels la remise de la possession du navire à l'acquéreur Caron a pu s'effectuer	<u>\$1,800.00</u>
Total	\$2,250.00

Ces cinq dépenses peuvent être justement réclamées étant donné le caractère exceptionnel des circonstances et des ordonnances en cause, mais je ne saurais accorder d'autres dépenses que celles fixées par le tarif ainsi que le demandent les avocats et ce, malgré leur éloquente plaidoirie selon laquelle ces mesures ont été prises dans l'intérêt commun de tous les créanciers et non dans le seul intérêt de M. Caron, et qu'elles ont eu pour effet de préserver les deniers consignés.

In the case of *National Capital Commission v. Bourque* [No. 2]¹⁹ Associate Chief Justice Noël held at page 135 that:

There is indeed nothing in the *Federal Court Act*, or in our Rules, which states that a condemnation to costs involves distraction in favour of the solicitor or attorney of the party to whom they are awarded, such as exists in art. 479 of the Quebec *Code of Civil Procedure*, which reads as follows:

479. Every condemnation to costs involves, by operation of law, distraction in favour of the attorney of the party to whom they are awarded . . .

It is Mr. Caron therefore who should be collocated for these costs.

With respect to the claim of \$15,000 for costs incurred by Mr. Caron in defending his title to the vessel in the Quebec Court of Appeal, I do not think that these can properly be claimed against the fund even though he will presumably be unable to secure payment from Vitral against whom they would normally be claimed. From the time of the adjudication on February 20, 1975 and consistently thereafter this Court always took the position that the sale by bill of sale pursuant to an order of the small claims court in Quebec while the ship was already under seizure in this Court could not confer any valid title on the purchaser. While the signing of the deed of sale in this Court awaited the outcome of the appeals from decisions of this Court to the Federal Court of Appeal, as soon as they were disposed of the deed of sale was then passed without awaiting the outcome of the proceedings in the Quebec Court of Appeal. While Mr. Caron cannot be blamed for contesting the proceedings to protect him from any cloud on the title, the cost of such proceedings cannot be accepted as a claim against the fund in this Court.

2. Costs of Parties up to the Sale

Port Colborne Warehousing Limited commenced proceedings before the present plaintiff and obtained a judgment for \$3,700 plus costs on November 18, 1974, from Addy J. who however directed that before any order of the sale of the ship was made an application should be made by Port Colborne and served on the Security National Bank and notices published in *La Presse* and *The*

¹⁹ [1971] F.C. 133.

Dans l'arrêt *Commission de la Capitale nationale c. Bourque* [N^o 2]¹⁹, le juge en chef adjoint Noël a statué que (à la page 135):

En effet, rien dans la *Loi sur la Cour fédérale* ni dans nos Règles ne spécifie qu'une condamnation aux dépens emporte distraction en faveur du procureur ou de l'avocat de la partie à qui ils sont accordés, comme c'est le cas à l'art. 479 du *Code de procédure civile* du Québec, qui est rédigé ainsi:

479. La condamnation aux dépens emporte de plein droit distraction en faveur du procureur de la partie à laquelle ils sont accordés . . .

Par conséquent, ces dépens doivent revenir à M. Caron.

Quant aux frais de \$15,000 encourus pour défendre, devant la Cour d'appel du Québec, son droit de propriété sur le navire, je ne pense pas que M. Caron puisse légitimement les réclamer contre les deniers consignés quoiqu'il n'ait probablement aucune chance de les recouvrer auprès de Vitral à qui il aurait dû normalement les réclamer. Depuis la date de l'adjudication, c'est-à-dire le 20 février 1975, cette cour a toujours maintenu que l'acte de vente établi en application d'une ordonnance de la Cour des petites créances du Québec, alors que le navire était déjà sous saisie par ordonnance de cette cour, ne conférerait à son acquéreur aucun titre valable de propriété. Il est vrai que la signature de l'acte de vente, ordonnée par cette cour, a dû attendre le résultat des appels de ces décisions devant la Cour d'appel fédérale, mais elle a eu lieu dès que ces appels ont été jugés, sans attendre le résultat des recours exercés devant la Cour d'appel du Québec. Il est vrai qu'on ne peut reprocher à M. Caron d'avoir exercé ces recours en vue d'éliminer toute contestation de son titre de propriété, mais les dépenses relatives à ces recours ne peuvent être réclamées contre les deniers consignés à cette cour.

^h 2. Frais encourus par les parties jusqu'à la date de la vente

Dans une action antérieure, la Port Colborne Warehousing a obtenu le 18 novembre 1974 un jugement dans lequel le juge Addy a condamné la demanderesse actuelle à lui payer \$3,700 plus les dépens, en prescrivant toutefois que la vente du navire ne pourrait être ordonnée que sur requête faite par la Port Colborne et signifiée à la Security National Bank et qu'après publication d'avis à cet

¹⁹ [1971] C.F. 133.

Gazette. This order was complied with but eventually the sale was made in the proceedings brought by the present plaintiff whose claim including costs has already been settled however. Port Colborne Warehousing Limited should therefore be collocated for the taxed costs of their proceedings, the amount of which is not available but can readily be determined, and in addition for the amount of \$221.30 for the advertisements published pursuant to the order of Mr. Justice Addy.

Claim of Pilots

I have determined that the better view seems to be that the claim of the pilots for services rendered is a maritime lien, but that for services not rendered it is merely a statutory lien. The pilots' claim should be taxed in the next rank but not, therefore, for the full amount of \$1,471.19 since the amount includes an item of \$157.84 for the period for February 23-24, 1975 which is not only subsequent to the adjudication but also for services not rendered, and two other items of \$139.68 and \$483.12 for services not rendered. The claim to be collocated therefore is reduced to \$690.55, the balance being merely a statutory lien claim against the vessel and not the fund.

Claim of Mortgage Creditor—Security National Bank

The mortgage creditor Security National Bank should be collocated for the balance.

ORDER

The matter is referred to the District Administrator of the Federal Court in Montreal in order for him to obtain the further details necessary and prepare the collocation and distribution, in accordance with these reasons.

effet dans *La Presse* et dans *The Gazette*. L'ordonnance en question a été respectée, mais en fin de compte la vente a été effectuée dans le cadre de la présente action intentée par la demanderesse actuelle dont la réclamation, y compris les dépens, ont toutefois déjà été réglés à l'amiable. En conséquence, il sera distribué à la Port Colborne Warehousing Limited les dépens taxables de son action, le montant de ces dépens étant, quoique inconnu, facilement calculable, plus \$221.30 pour couvrir le coût des annonces insérées en application de l'ordonnance du juge Addy.

Réclamation des pilotes

J'ai déjà conclu que l'opinion prépondérante considèrerait la réclamation des pilotes pour services rendus comme un privilège maritime, mais que celle pour services non rendus ne jouissait que d'un privilège légal. En conséquence, la réclamation des pilotes vient au rang suivant dans la collocation, mais pas pour le montant complet de \$1,471.19 puisque ce montant inclut, d'une part, la somme de \$157.84 afférente à la période du 23 et du 24 février 1975 qui est non seulement postérieure à l'adjudication, mais également relative à des services non rendus et, d'autre part, deux autres sommes de \$139.68 et de \$483.12 également pour des services non rendus. Il ne sera donc distribué aux pilotes que \$690.55, la différence jouissant simplement d'un privilège légal contre le navire et non contre les deniers consignés.

Réclamation de la Security National Bank, créancière hypothécaire

Le reliquat des deniers consignés sera distribué à la Security National Bank, créancière hypothécaire.

ORDONNANCE

L'affaire est renvoyée devant l'administrateur de district de la Cour fédérale à Montréal pour qu'il recueille les renseignements complémentaires, établisse la collocation et effectue la distribution conformément à ces motifs.