

T-368-84

T-368-84

**Federal Business Development Bank (Plaintiff)****Banque fédérale de développement (demanderesse)**

v.

<sup>a</sup> c.**The Ship "Winder 4135", Eiger Booming Ltd., and Paul Arnold Beltgens (Defendants)****Le navire «Winder 4135», Eiger Booming Ltd., et Paul Arnold Beltgens (défendeurs)**

v.

<sup>b</sup> c.**Workers' Compensation Board of British Columbia (Respondent)****Workers' Compensation Board de la Colombie-Britannique (intimée)**

INDEXED AS: FEDERAL BUSINESS DEVELOPMENT BANK v. "WINDER 4135" (THE)

RÉPERTORIÉ: BANQUE FÉDÉRALE DE DÉVELOPPEMENT C. «WINDER 4135» (LE)

Trial Division, Walsh J.—Vancouver, April 9 and 11, 1984.

Division de première instance, juge Walsh—Vancouver, 9 et 11 avril 1984.

*Maritime law — Liens and mortgages — Motion for order determining priorities as to proceeds from sale of ship "Winder 4135" — Plaintiff creditor of mortgage registered February 11, 1981, against vessel — Owner, Eiger Booming Ltd., registered employer under B.C. Workers Compensation Act — Respondent, Workers' Compensation Board, filing certificates against defendant for unpaid assessments under Act — Vessel seized August 31, 1981, pursuant to filing of certificates and advertised for sale — Respondent seeking to confirm sale to co-defendant Beltgens — Plaintiff seeking to prohibit dealing with vessel pending realization of mortgage — Whether statutory provincial claim having priority over claim recognized under Canadian maritime law — Issue never before addressed in Canadian or English maritime law cases — No federal statute governing priorities although recognized by Canadian maritime law — Workers Compensation Act providing lien having priority over other liens, charges or mortgages notwithstanding time of creation — Federal authority's failure to enact statute establishing priorities not creating unoccupied field permitting application of provincial law — Board having no specific rights against vessel under seizure — Policy in U.S. v. Flood adopted — Maritime claims attaching to vessel itself as instrument of commerce rather than derived through owner — U.S. caselaw establishing primacy of maritime liens over secured non-maritime claims — Mortgage prevailing over claim against employer — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 22(2)(a) — Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, R. 474 (as am. by SOR/79-57, s. 14) — Workers Compensation Act, R.S.B.C. 1979, c. 437, ss. 45, 49, 52(1) — Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 44.*

*Drôit maritime — Privilèges et hypothèques — Requête visant à obtenir une ordonnance déterminant la priorité de rang au sujet du produit de la vente du navire «Winder 4135» — La demanderesse détient une hypothèque enregistrée sur le navire le 11 février 1981 — Le propriétaire dudit navire, Eiger Booming Ltd., est un employeur enregistré conformément à la Workers Compensation Act de la Colombie-Britannique — L'intimée, la Workers' Compensation Board, a déposé des certificats contre la défenderesse parce qu'elle n'a pas versé les cotisations prévues à la Loi — Le navire a été saisi le 31 août 1981 à la suite du dépôt des certificats et il a été mis en vente — L'intimée a cherché à faire confirmer la vente au co-défendeur Beltgens — La demanderesse voulait faire interdire toute transaction relative au navire jusqu'à la réalisation de l'hypothèque — Une créance fondée sur une loi provinciale a-t-elle priorité sur une créance reconnue en vertu du droit maritime canadien? — Cette question n'a jamais été auparavant examinée dans des affaires de droit maritime au Canada ou en Angleterre — Il n'existe aucune loi fédérale réglementant l'ordre de priorité bien que celui-ci fasse partie du droit maritime canadien — La Workers Compensation Act confère un privilège qui a priorité sur tous les autres privilèges, charges ou hypothèques peu importe le moment de leur création — L'omission du législateur fédéral d'adopter des dispositions législatives donnant priorité n'a pas créé un champ inoccupé permettant l'application de la législation provinciale — La Commission (Board) ne détenait aucun droit précis sur le navire en vertu de la saisie — Adoption du principe énoncé dans U.S. v. Flood — Au lieu de découler des actes du propriétaire, les créances maritimes portent sur le navire lui-même comme instrument de commerce — La jurisprudence américaine a établi la primauté des privilèges maritimes sur les créances garanties non maritimes — L'hypothèque prend rang avant la créance à l'encontre de l'employeur — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 10, art. 22(2)(a) — Règles de la Cour fédérale, C.R.C., chap. 663, Règle 474 (mod. par DORS/79-57, art. 14) — Workers Compensation Act, R.S.B.C. 1979, chap. 437, art. 45, 49, 52(1) — Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, chap. S-9, art. 44.*

*Federal Court jurisdiction — Trial Division — Maritime law — Priority between statutory provincial claim and maritime claim as to distribution of proceeds from sale of vessel — No federal statute setting out priorities but recognized as part of Canadian maritime law — Federal Court having jurisdiction pursuant to Act s. 22 to adjudicate on questions of admiralty law including proceeds from sale of ship — Priorities issue within scope of s. 22(2)(a) — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 22.*

This is a motion for an order determining a question of priorities, with respect to proceeds from the sale of the ship *Winder 4135*, as between the Federal Business Development Bank and the Workers' Compensation Board of British Columbia. The plaintiff is the holder of a mortgage on the vessel *Winder 4135* granted by the defendant Eiger Booming Ltd. The mortgage was registered February 11, 1981, and is now in default. The respondent, Workers' Compensation Board, filed certificates on November 17, 1980, and September 11, 1981, for the balance owed by the defendant for assessments levied under section 45 of the *Workers Compensation Act*. Pursuant to these filings, the vessel was seized August 31, 1981, and advertised for sale. Following the submission of a bid, the respondent filed a motion in the County Court of Vancouver Island seeking confirmation of the sale to the co-defendant, Paul Arnold Beltgens. The plaintiff, wishing to realize its mortgage, gave notice of its intention to apply for an order, pursuant to section 44 of the *Canada Shipping Act*, prohibiting any dealing with the vessel or any share therein until further notice of the Court. This motion was adjourned, both parties agreeing to submit the issue of priorities to the Federal Court for adjudication.

*Held*, the claim of plaintiff, the Federal Business Development Bank, takes priority over that of the Workers' Compensation Board.

The issue of priorities between a statutory claim and a maritime claim has never been settled in a Canadian or English maritime law case. Although no federal statute sets out priorities, their order is generally recognized as part of Canadian maritime law. Jurisdiction is given to the Federal Court, pursuant to section 22 of the *Federal Court Act*, to adjudicate on matters of admiralty law whether the source of law invoked be statute, regulation or common law. It is by analogy with cases dealing with the ranking of maritime claims that the issue can be settled.

According to subsection 52(1) of the British Columbia *Workers Compensation Act*, the lien on the vessel for the unpaid assessments would have priority over any other liens, charges or mortgages whenever created or to be created. However, in Gilmore and Black, *The Law of Admiralty*, it is stated that claims of a non-maritime nature are subordinate to all maritime liens even when the governmental claim becomes entitled to lien status prior to the maritime lien. The case of *U.S. v. Flood* establishes that "the basis for the primacy of

*Compétence de la Cour fédérale — Division de première instance — Droit maritime — Ordre de priorité entre une créance fondée sur une loi provinciale et une créance maritime en ce qui concerne la répartition du produit de la vente du navire — Aucune loi fédérale ne fixe l'ordre de priorité mais il est reconnu que celui-ci fait partie du droit maritime canadien — La Cour fédérale a compétence en vertu de l'art. 22 de la Loi pour trancher les questions de droit maritime, notamment les demandes relatives au produit de la vente d'un navire — L'ordre de priorité est une question visée à l'art 22(2)a) — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 10, art. 22.*

La présente requête vise à obtenir une ordonnance statuant sur la question de la priorité de rang entre la Banque fédérale de développement et la Workers' Compensation Board de la Colombie-Britannique au sujet du produit de la vente du navire *Winder 4135*. La demanderesse détient sur le navire *Winder 4135* une hypothèque qui lui a été consentie par la défenderesse Eiger Booming Ltd. L'hypothèque a été enregistrée le 11 février 1981 et est maintenant en souffrance. L'intimée, la Workers' Compensation Board, a déposé des certificats le 17 novembre 1980 et le 11 septembre 1981 pour le solde dû par la défenderesse sur les cotisations prélevées en vertu de l'article 45 de la *Workers Compensation Act*. À la suite du dépôt de ces certificats, le navire a été saisi le 31 août 1981 et a été mis en vente. Après qu'une offre a été faite, l'intimée a déposé une requête devant la Cour de comté de l'Île de Vancouver afin d'obtenir une ordonnance confirmant la vente au co-défendeur, Paul Arnold Beltgens. Souhaitant réaliser son hypothèque, la demanderesse a donné avis de son intention de demander, conformément à l'article 44 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, une ordonnance interdisant toute transaction relative au navire ou à quelque part dans celui-ci jusqu'à nouvel avis de la Cour. L'audition de cette requête a été reportée, les parties s'entendant pour demander à la Cour fédérale du Canada de trancher la question de la priorité de rang.

*Jugement*: la créance de la demanderesse, la Banque fédérale de développement, a priorité sur celle de la Workers' Compensation Board.

La question de la priorité de rang entre une créance fondée sur une loi et une créance maritime n'a jamais fait l'objet d'un jugement rendu dans une affaire de droit maritime au Canada ou en Angleterre. Même si aucune loi fédérale ne fixe l'ordre de priorité, il est généralement reconnu que cet ordre fait partie du droit maritime canadien. Suivant l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, la Cour fédérale a compétence pour statuer sur toute question de droit maritime que la source de droit invoquée soit une loi, un règlement ou la *common law*. C'est en établissant une analogie avec des décisions traitant de l'ordre des créances maritimes qu'il est possible de trancher le présent litige.

Suivant le paragraphe 52(1) de la *Workers Compensation Act* de la Colombie-Britannique, le privilège sur le navire découlant du non-paiement des cotisations aurait priorité sur tous les autres privilèges, charges ou hypothèques qu'ils existent déjà ou qu'ils doivent être créés par la suite. Cependant, dans l'ouvrage *The Law of Admiralty* de Gilmore et Black, il est dit que les créances de caractère non maritime prennent rang après tous les privilèges maritimes même lorsque la créance du gouvernement donne lieu au privilège avant le privilège mari-

maritime claims is that they 'attach to the vessel itself as an instrument of commerce' while other claims are derived only through the owner". Furthermore, unlike the plaintiff's mortgage, the respondent's lien is not registered against the *Winder 4135* and no specific right existed against the vessel until the seizure was made. If priority were given to the respondent's claim, the plaintiff would have no way of protecting itself against unregistered statutory claims unknown to it.

The argument put forward by the respondent that the federal government's failure to enact legislation establishing priorities leads to the application of provincial law to the dispute, cannot be sustained. In view of the fact that the order of priorities is recognized by Canadian maritime law, Parliament's choice not to legislate in this area does not create an unoccupied field leading to the prior ranking of statutory provincial claims over maritime claims. Plaintiff's mortgage prevails over the Workers' Compensation Board claim.

#### CASES JUDICIALLY CONSIDERED

##### APPLIED:

*U.S. v. Flood*, 247 F.2d 209 (1st Cir. 1957).

##### CONSIDERED:

*Associated Metals & Minerals Corp. v. The "Evie W"*, [1978] 2 F.C. 710 (C.A.); *Aris Steamship Co. Inc. v. Associated Metals & Minerals Corporation*, [1980] 2 S.C.R. 322; *Comeau's Sea Foods Ltd. v. The "Frank and Troy"*, [1971] F.C. 556 (T.D.); *W.C.B. v. Kinross Mte. Corp.*, [1982] 1 W.W.R. 87 (B.C.C.A.); *Gulf Coast Marine Ways v. The J.R. Hardee*, 107 F.Supp. 379 (5th Cir. 1952); *U.S. v. Jane B. Corp.*, 167 F.Supp. 352 (1st Cir. 1958); *U.S. vs. "Cape Flattery I"*, 1972 A.M.C. 345 (W.D. Wash. 1972); *Royal Bank of Canada v. Workmen's Compensation Board of Nova Scotia*, [1936] S.C.R. 560; [1936] 4 D.L.R. 9; *North West Life Assur. Co. of Can. v. Westridge Const. Ltd.* (1980), 21 B.C.L.R. 235 (S.C.); *Eastern and Chartered Trust Company and Perry Nelson Holmes Limited et al.* (British Columbia, unreported judgment dated March 31, 1965); *Workmen's Compensation Board v. Sumas Oil & Gas Co.*, [1933] 2 W.W.R. 121 (B.C.C.A.).

##### REFERRED TO:

*Triglav, Zavarovalna Skupnost, (Insurance Community Triglav Ltd.) v. Terrasses Jewellers Inc. et al.*, [1983] 1 S.C.R. 283; *Tropwood A.G. et al. v. Sivaco Wire & Nail Co. et al.*, [1979] 2 S.C.R. 157.

#### COUNSEL:

*John W. Bromley* for plaintiff.  
No one appearing for defendants.  
*G. W. Massing* for respondent.

time. L'affaire *U.S. v. Flood* a établi le principe que [TRADUCTION] «le fondement théorique de la prééminence des créances maritimes est qu'elles "portent sur le navire lui-même comme instrument de commerce" tandis que les autres créances ne découlent que des actes du propriétaire». De plus, contrairement à l'hypothèque consentie à la demanderesse, le privilège de l'intimée n'est pas enregistré contre le navire *Winder 4135* et il n'existait aucun droit précis sur le navire jusqu'au moment de la saisie. Si on donnait la priorité à la créance de l'intimée, la demanderesse n'aurait aucun moyen de se protéger contre les créances non enregistrées dont elle ignore l'existence.

La Cour ne peut retenir l'argument de l'intimée qui prétend que l'omission du législateur fédéral d'adopter des dispositions législatives fixant l'ordre de priorité entraîne l'application du droit provincial dans le présent litige. Étant donné que l'ordre de priorité est reconnu en droit maritime canadien, le choix du législateur de ne pas légiférer dans ce domaine ne crée pas un champ inoccupé faisant passer les créances fondées sur des lois provinciales avant les créances maritimes. L'hypothèque de la demanderesse a priorité sur la créance de la Workers' Compensation Board.

#### JURISPRUDENCE

##### DÉCISION APPLIQUÉE:

*U.S. v. Flood*, 247 F.2d 209 (1st Cir. 1957).

##### DÉCISIONS EXAMINÉES:

*Associated Metals & Minerals Corp. c. L'«Evie W»*, [1978] 2 C.F. 710 (C.A.); *Aris Steamship Co. Inc. c. Associated Metals & Minerals Corporation*, [1980] 2 R.C.S. 322; *Comeau's Sea Foods Ltd. c. Le «Frank and Troy»*, [1971] C.F. 556 (1<sup>re</sup> inst.); *W.C.B. v. Kinross Mte. Corp.*, [1982] 1 W.W.R. 87 (C.A.C.-B.); *Gulf Coast Marine Ways v. The J.R. Hardee*, 107 F.Supp. 379 (5th Cir. 1952); *U.S. v. Jane B. Corp.*, 167 F.Supp. 352 (1st Cir. 1958); *U.S. vs. «Cape Flattery I»*, 1972 A.M.C. 345 (W.D. Wash. 1972); *Royal Bank of Canada v. Workmen's Compensation Board of Nova Scotia*, [1936] R.C.S. 560; [1936] 4 D.L.R. 9; *North West Life Assur. Co. of Can. v. Westridge Const. Ltd.* (1980), 21 B.C.L.R. 235 (C.S.); *Eastern and Chartered Trust Company and Perry Nelson Holmes Limited et al.* (jugement non publié de la Colombie-Britannique, rendu le 31 mars 1965); *Workmen's Compensation Board v. Sumas Oil & Gas Co.*, [1933] 2 W.W.R. 121 (C.A.C.-B.).

##### DÉCISIONS CITÉES:

*Triglav, Zavarovalna Skupnost, (Insurance Community Triglav Ltd.) c. Terrasses Jewellers Inc. et autre*, [1983] 1 R.C.S. 283; *Tropwood A.G. et autres c. Sivaco Wire & Nail Co. et autres*, [1979] 2 R.C.S. 157.

#### AVOCATS:

*John W. Bromley* pour la demanderesse.  
Personne n'a comparu pour les défendeurs.  
*G. W. Massing* pour l'intimée.

## SOLICITORS:

*Ray, Connell, Lightbody, Reynolds & Heller*,  
Vancouver, for plaintiff.  
*G. W. Massing*, Vancouver, for respondent.

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

WALSH J.: Upon motion dated the 6th day of April, 1984 on behalf of the plaintiff for an order "to determine the question of priorities between the Federal Business Development Bank and Workers' Compensation Board of British Columbia, with respect to the proceeds of sale of the Ship '*Winder 4135*' pursuant to Rule 474 of the *Federal Court Rules* [C.R.C., c. 663 (as am. by SOR/79-57, s. 14)]."

REASONS FOR ORDER

The facts on which this question is to be decided are as follows:

By order dated March 26, 1984, the Workers' Compensation Board of British Columbia was added as a party respondent to the plaintiff's claim herein. The vessel *Winder 4135* was placed under arrest by this Court by proceedings commenced *in rem* on February 20, 1984. No defence has been filed in the action. Eiger Booming Ltd. is a registered employer under Part I of the *Workers Compensation Act*<sup>1</sup> and was so registered on April 8, 1975, under the industrial classification of log booming. It is as a result of this assessments under the Act have been levied and there is a balance due as follows:

Balance of 1977 assessments	\$1,955.34
Balance of 1980 assessments	\$1,350.00
Balance of 1981 assessments	\$1,620.23
Penalty assessments	\$1,537.55
Monthly penalty assessments	\$1,890.62
Total	\$8,353.74

On January 26, 1981 defendant Eiger Booming Ltd. granted a mortgage in the sum of \$13,000 on the vessel as well as a chattel mortgage against certain assets of said defendant in favour of plain-

<sup>1</sup> R.S.B.C. 1979, c. 437.

## PROCUREURS:

*Ray, Connell, Lightbody, Reynolds & Heller*,  
Vancouver, pour la demanderesse.  
*G. W. Massing*, Vancouver, pour l'intimée.

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

LE JUGE WALSH: Sur requête datée du 6 avril 1984, présentée par la demanderesse, visant à obtenir que la Cour rende une ordonnance «statuant sur la question de la priorité de rang entre la Banque fédérale de développement et la Workers' Compensation Board de la Colombie-Britannique, au sujet du produit de la vente du navire "*Winder 4135*", conformément à la Règle 474 des *Règles de la Cour fédérale* [C.R.C., chap. 663 (mod. par DORS/79-57, art. 14)].»

MOTIFS DE L'ORDONNANCE

Les faits sur lesquels la Cour doit se fonder pour trancher cette question sont les suivants:

La Workers' Compensation Board de la Colombie-Britannique ([TRADUCTION] Commission des accidents du travail) a été ajoutée comme partie intimée à la présente action de la demanderesse par une ordonnance datée du 26 mars 1984. La Cour a ordonné la saisie du navire *Winder 4135* en vertu de procédures *in rem* intentées le 20 février 1984. Aucune défense n'a été présentée à l'action. Eiger Booming Ltd. est un employeur enregistré conformément à la Partie I de la *Workers Compensation Act*<sup>1</sup> et a été enregistrée comme telle le 8 avril 1975, en vertu de la classification industrielle du flottage du bois. C'est en conséquence de cet enregistrement que des cotisations ont été perçues conformément à la Loi; les soldes dus sont les suivants:

Solde des cotisations pour 1977	1 955,34 \$
Solde des cotisations pour 1980	1 350,00 \$
Solde des cotisations pour 1981	1 620,23 \$
Cotisations de pénalisation	1 537,55 \$
Cotisations de pénalisation mensuelles	1 890,62 \$
Total	8 353,74 \$

Le 26 janvier 1981, la défenderesse Eiger Booming Ltd. a consenti à la demanderesse une hypothèque au montant de 13 000 \$ sur le navire ainsi qu'une hypothèque mobilière sur certains de ses biens.

<sup>1</sup> R.S.B.C. 1979, chap. 437.

tiff, the marine mortgage being registered in the Registry of Shipping in Vancouver B.C. on February 11, 1981, which mortgage is now in default, the amount due and owing being \$12,992.76 with interest at the rate of 18.25% from October 24, 1981.

The Workers' Compensation Board filed a certificate on November 17, 1980, pursuant to section 45 of the *Workers Compensation Act* in the County Court of Vancouver Island, Campbell River Registry under Action No. 251/80 in the amount of \$4,752.51, which certificate became an order upon filing. A writ of seizure and sale was issued on that date in the Campbell River Registry. On September 11, 1981, in the County Court of Vancouver Island, Nanaimo Registry under Action CC4022, another certificate was filed in the amount of \$3,601.23 as a result of which a writ of seizure and sale was issued.

On or about August 31, 1981, the vessel was seized by virtue of the judgment of November 17, 1980 and advertised for sale on January 18 and 19, 1982, and a bid was received from defendant Paul Arnold Beltgens for said vessel in the amount of \$11,000. On January 30, 1984, the Workers' Compensation Board filed a notice of motion in the County Court of Vancouver Island in the Campbell River Registry seeking an order confirming the sale of the vessel *Winder 4135* to Mr. Beltgens.

On February 8, 1984, plaintiff commenced the present proceedings in this Court to crystallize the bank's marine mortgage and on February 20, 1984, gave notice that they would apply for an order prohibiting any dealing with the vessel or any share therein until further order of the Court pursuant to section 44 of the *Canada Shipping Act* [R.S.C. 1970, c. S-9]. This motion was adjourned and on February 24, 1984 counsel for the Federal Business Development Bank and the Workers' Compensation Board agreed to have the issue of priorities between the Bank and the Board resolved by the Federal Court of Canada, as a result of which agreement the vessel *Winder 4135* was released from arrest. On March 26, 1984 this motion was granted on the following terms:

L'hypothèque maritime a été enregistrée au bureau d'enregistrement des navires à Vancouver, C.-B., le 11 février 1981. Cette hypothèque est maintenant en souffrance et le montant dû et exigible s'élève à 12 992,76 \$, plus les intérêts au taux de 18,25 % depuis le 24 octobre 1981.

Le 17 novembre 1980, la Workers' Compensation Board a déposé un certificat, conformément à l'article 45 de la *Workers Compensation Act*, devant la Cour de comté de l'île de Vancouver, greffe de Campbell River sous le numéro de greffe 251/80 au montant de 4 752,51 \$, certificat qui est devenu une ordonnance au moment de son dépôt. Un bref de saisie et de vente a été lancé ce même jour au greffe de Campbell River. Le 11 septembre 1981, devant la Cour de comté de l'île de Vancouver, greffe de Nanaimo sous le numéro de greffe CC4022, un autre certificat au montant de 3 601,23 \$ a été déposé, en conséquence de quoi un bref de saisie et de vente a été lancé.

Le 31 août 1981, le navire a été saisi sur le fondement du jugement du 17 novembre 1980; sa vente a été annoncée pour les 18 et 19 janvier 1982, et le défendeur Paul Arnold Beltgens a fait une offre s'élevant à 11 000 \$ pour l'achat dudit navire. Le 30 janvier 1984, la Workers' Compensation Board a déposé un avis de requête devant la Cour de comté de l'île de Vancouver, au greffe de Campbell River, afin d'obtenir une ordonnance confirmant la vente du navire *Winder 4135* à M. Beltgens.

Le 8 février 1984, la demanderesse a engagé les présentes procédures devant cette Cour afin de concrétiser l'hypothèque maritime de la banque, et le 20 février 1984, elle a donné avis qu'elle demanderait une ordonnance interdisant toute transaction relative au navire ou à quelque partie de celui-ci jusqu'à ce que la Cour ait rendu une autre ordonnance conformément à l'article 44 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* [S.R.C. 1970, chap. S-9]. L'audition de cette requête a été ajournée et, le 24 février 1984, les avocats de la Banque fédérale de développement et de la Workers' Compensation Board se sont entendus pour que la question de la priorité de rang entre la Banque et la Commission soit tranchée par la Cour fédérale du Canada; en conséquence de cet accord, la mainlevée de la saisie du navire *Winder 4135* a été accordée. Le 26 mars 1984, la requête a été accueillie comme suit:

Granted on the understanding that both parties agree that the question of priorities will be settled in the Court without further reference to proceedings in the County Court of Vancouver Island that the British Columbia Workers Compensation Board which now has possession of the funds resulting from the sale of the vessel pursuant to judgment of the said County Court will pay over such funds or such portion thereof as may be directed by judgment of this Court to the Federal Business Development Bank without further litigation other than by appeal and that both parties agree that the purchaser of the vessel pursuant to the judgment of the County Court of Vancouver Island has good title to same and that they will agree to judgment being issued in the County Court of Vancouver Island directing the Registrar of Shipping to effect said transfer forthwith after final determination of the issue of priority of claims against the proceeds of the sale; costs in the event.

During argument on this motion for priorities, plaintiff's counsel pointed out that as a result of the agreement it would have no further claim against the vessel by virtue of its mortgage once title has been transferred to the purchaser, Paul Arnold Beltgens, who would receive it free and clear of the mortgage despite the fact that advertisements for sale in the County Court of Vancouver Island make no mention of the vessel being sold free and clear of all encumbrances, and that had the sale been made in this Court following the registration of plaintiff's mortgage, the sale would not have had the effect of discharging the mortgage, whatever the outcome of the determination of the question of priorities, unless the said mortgage were discharged in full. Under the circumstances, and in view of this understanding, Mr. Beltgens was not represented at the hearing, having no interest in the manner in which the \$11,000 paid by him for the vessel was to be distributed.

The issue is one which does not appear to have been determined by any judgment rendered in a maritime law case in this country or, for that matter, in England, according to counsel for the parties. There is no question as to the jurisdiction of the Federal Court over any claim as to title, possession or ownership of the vessel or any part interest therein, or with respect to the proceeds of the sale of the ship or any part interest therein, pursuant to paragraph 22(2)(a) of the Federal Court Act [R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10]. In the case of *Associated Metals & Minerals Corp. v.*

[TRADUCTION] La requête est accueillie étant donné qu'il est entendu que les deux parties acceptent que la question de la priorité de rang soit tranchée par la Cour sans qu'il ne soit fait renvoi aux procédures engagées devant la Cour de comté de l'île de Vancouver, que la Workers Compensation Board de la Colombie-Britannique, qui détient actuellement les fonds résultant de la vente du navire conformément au jugement de ladite Cour de comté, versera à la Banque fédérale de développement, sous réserve de son droit d'appel, ces fonds ou partie de ceux-ci comme pourra l'ordonner le jugement de la présente Cour, et que les deux parties admettent que l'acheteur du navire conformément au jugement de la Cour de comté de l'île de Vancouver détient un titre de propriété valable et qu'elles consentent à ce que la Cour de comté de l'île de Vancouver ordonne, par jugement, au registrateur des navires d'effectuer ledit transfert immédiatement après qu'une décision finale aura été rendue sur la question de l'ordre de priorité des réclamations au sujet du produit de la vente. Les dépens suivront le sort de la cause.

Pendant les plaidoiries sur cette requête visant à déterminer la priorité de rang, l'avocat de la demanderesse a fait remarquer qu'en conséquence de cette entente, sa cliente n'aurait plus de recours contre le navire en raison de son hypothèque une fois que le titre de propriété aura été transféré à l'acheteur, Paul Arnold Beltgens, qui recevrait le navire libre de toute hypothèque, malgré le fait que les annonces de la vente devant la Cour de comté de l'île de Vancouver ne mentionnaient aucunement que le navire était vendu libre de toute charge; qu'en outre, si la vente avait été effectuée devant cette Cour à la suite de l'enregistrement de l'hypothèque de la demanderesse, elle n'aurait pas entraîné la libération de l'hypothèque, peu importe la décision rendue sur la question de la priorité de rang, à moins que ladite hypothèque n'ait été acquittée en totalité. Étant donné ces circonstances et cette entente, M. Beltgens n'était pas représenté à l'audience, vu qu'il n'avait aucun intérêt à l'égard de la manière dont les 11 000 \$ qu'il avait versés pour le navire seraient répartis.

Il semble, selon les avocats des parties, que le présent litige n'a jamais fait l'objet d'un jugement rendu dans une affaire de droit maritime dans ce pays ni d'ailleurs en Angleterre. Il ne fait aucun doute que, en vertu de l'alinéa 22(2)a) de la *Loi sur la Cour fédérale* [S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 10], la Cour fédérale a compétence relativement à toute demande portant sur le titre, la possession ou la propriété d'un navire ou d'un droit de propriété partiel y afférent ou relative au produit de la vente d'un navire ou d'un droit de propriété partiel y afférent. Dans l'arrêt *Associa-*

The "*Evie W*",<sup>2</sup> Chief Justice Jackett, speaking for the Federal Court of Appeal stated at page 716 that "the nature and history of admiralty is not easy to define or relate." He goes on to refer to the aspects of admiralty law which are obscure, and in his view [at page 717] the better view is (*inter alia*):

(c) that admiralty law and the various bodies of "provincial" law concerning property and civil rights co-exist and overlap and, in some cases at least, the result of litigation concerning a dispute will differ depending on whether the one body of law or the other is invoked; and

(d) that admiralty law is not part of the ordinary municipal law of the various provinces of Canada and is subject to being "repealed, abolished or altered" by the Parliament of Canada.

This judgment was referred to in the case in the Supreme Court of Canada of *Triglav, Zavarovalna Skupnost, (Insurance Community Triglav Ltd.) v. Terrasses Jewellers Inc. et al.*, [1983] 1 S.C.R. 283, at pages 300-302, which referred to the judgment of Ritchie J. in the Supreme Court in the *Evie W* case,<sup>3</sup> in which at page 324 he states [quoting from *Tropwood A.G. et al. v. Sivaco Wire & Nail Co. et al.*, [1979] 2 S.C.R. 157, at page 161]:

What is important to notice is that the heads of jurisdiction specified in s. 22(2) are nourished, so far as applicable law is concerned, by the ambit of Canadian maritime law or any other existing law of Canada relating to any matter coming within the class of navigation and shipping.

In light of this judgment I am satisfied that Chief Justice Jackett reached the correct conclusion as to jurisdiction.

There is no federal statute setting out the priorities but the order of priorities is generally recognized as part of Canadian maritime law. There does not appear to be any case, however, where the question has been decided as to the priority to be given to a claim resulting from a valid provincial statute and its rank with respect to claims recognized under maritime law, so the issue can only be settled by analogy to various cases dealing with the ranking of maritime law claims. These were well set out in the case of *Comeau's Sea Foods Ltd. v.*

<sup>2</sup> [1978] 2 F.C. 710 (C.A.).

<sup>3</sup> [sub nom. *Aris Steamship Co. Inc. v. Associated Metals & Minerals Corporation.*] [1980] 2 S.C.R. 322.

*ted Metals & Minerals Corp. c. L'«Evie W»*,<sup>2</sup> le juge en chef Jackett, parlant au nom de la Cour d'appel fédérale, a déclaré à la page 716 qu'"il n'est pas facile de définir l'amirauté et de faire son historique." Il poursuit en mentionnant que des aspects du droit de l'amirauté sont obscurs, et il est d'avis [à la page 717] que (notamment):

(c) le droit de l'amirauté coexiste avec d'autres législations «provinciales» relatives à la propriété et aux droits civils, et parfois les chevauche, et, au moins dans certains cas, l'issue des procès varie suivant qu'on invoque l'une ou l'autre législation; et

(d) le droit de l'amirauté ne fait pas partie intégrante du droit municipal ordinaire des diverses provinces, et il est susceptible d'être «révoqué, aboli ou modifié» par le Parlement du Canada.

Ce jugement a été mentionné par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Triglav, Zavarovalna Skupnost, (Insurance Community Triglav Ltd.) c. Terrasses Jewellers Inc. et autre*, [1983] 1 R.C.S. 283, aux pages 300 à 302, qui mentionnait le jugement du juge Ritchie de la Cour suprême rendu dans l'arrêt *Evie W*<sup>3</sup>, où il déclare à la page 324 [citant *Tropwood A.G. et autres c. Sivaco Wire & Nail Co. et autres*, [1979] 2 R.C.S. 157, à la page 161]:

Il est important de remarquer que les chefs de compétence énumérés au par. 22(2) sont alimentés, dans le cadre du droit applicable, par le droit maritime canadien ou toute autre loi du Canada en matière de navigation et de marine marchande.

Vu cet arrêt, je suis convaincu que la conclusion du juge en chef Jackett sur la question de la compétence est bien fondée.

Il n'existe aucune loi fédérale fixant l'ordre de priorité, mais il est généralement reconnu qu'il fait partie du droit maritime canadien. Il semble cependant qu'il n'existe aucun arrêt ayant tranché la question de la priorité qu'il faut accorder à une créance fondée sur une loi provinciale valide et à son rang relativement aux créances reconnues en vertu du droit maritime; c'est pourquoi, il n'est possible de trancher le litige qu'en procédant par analogie avec les différents arrêts traitant de l'ordre de priorité des créances en droit maritime. Cet

<sup>2</sup> [1978] 2 C.F. 710 (C.A.).

<sup>3</sup> [sous le nom de *Aris Steamship Co. Inc. c. Associated Metals & Minerals Corporation.*] [1980] 2 R.C.S. 322.

*The "Frank and Troy"*,<sup>4</sup> in which at pages 557-558 Keirstead D.J. stated as follows:

The liens which may attach to a ship, cargo or freight under the principles of Admiralty law may be classified as:

1. Maritime Liens;
2. Possessory Liens;
3. Statutory Liens.

He then defines what enters into maritime liens and possessory liens, neither of which can apply to the claim of the Workers' Compensation Board of British Columbia. At page 559, with respect to statutory liens, he has this to say:

A statutory lien differs from a maritime lien in two respects:

- (1) A statutory lien accrues only from the day of the arrest and is subject to claims already subsisting against the *res*: *The Cella* (1888) 13 P.D. 82; and
- (2) A statutory lien is defeated by a bona fide transfer of the property for value: *The Henrich Björn* (1886) 11 A.C. 270.

Statutory liens are postponed to all maritime liens, possessory liens, registered mortgages which are in existence at the time the ship is arrested to enforce the statutory lien.

Even if the lien which the Workers' Compensation Board of British Columbia claims, therefore, resulting from the *Workers Compensation Act* of British Columbia, is recognized as a valid lien against the vessel, it would be postponed according to this judgment to registered mortgages in existence at the time the ship was arrested to enforce this lien. In the present case, plaintiff's mortgage was registered on February 11, 1981, subsequent to the filing of the first certificate of the Workers' Compensation Board on November 17, 1980 but before the filing of the second certificate on September 11, 1981, and before the vessel was seized on August 31, 1981 by virtue of the British Columbia County Court judgment of November 17, 1980.

Section 45 of the British Columbia *Workers Compensation Act* provides that when an assessment is not paid, the Board has a right of action against the defaulting employer and the registration of a certificate for the amount unpaid makes such certificate an order of the court and may be

<sup>4</sup> [1971] F.C. 556 (T.D.).

ordre a été clairement énoncé dans l'arrêt *Comeau's Sea Foods Ltd. c. Le «Frank and Troy»*<sup>4</sup>, où le juge suppléant Keirstead a déclaré aux pages 557 et 558:

Les privilèges qui peuvent grever un navire, une cargaison ou le fret d'un navire en vertu des principes du droit maritime peuvent être classés de la façon suivante:

1. les privilèges maritimes;
2. les privilèges possessoires;
3. les privilèges légaux.

Il définit ensuite les privilèges maritimes et les privilèges possessoires, qui ne peuvent s'appliquer à la demande présentée par la Workers' Compensation Board de la Colombie-Britannique. Il déclare à la page 559 relativement aux privilèges légaux:

Un privilège légal diffère d'un privilège maritime sur deux points:

- (1) Le privilège légal ne court qu'à partir du jour de la saisie-arrest et dépend des réclamations déjà existantes sur la chose: Voir l'affaire *The Cella* (1888) 13 P.D. 82, et
- (2) Le privilège légal est annulé par la cession de bonne foi et à titre onéreux des biens: Voir l'affaire *The Henrich Björn* (1886) 11 A.C. 270.

Les privilèges légaux viennent après tous les privilèges maritimes, les privilèges possessoires et les hypothèques enregistrées qui existent à l'époque où le navire est saisi en vue de faire valoir le privilège légal.

Même si on reconnaissait que le privilège que la Workers' Compensation Board de la Colombie-Britannique réclame en vertu de la *Workers Compensation Act* de la Colombie-Britannique est un privilège valide grevant le navire, en vertu de cette décision, il prendrait rang après les hypothèques enregistrées qui existaient à l'époque où le navire a été saisi en vue de faire valoir ledit privilège. En l'espèce, l'hypothèque de la demanderesse a été enregistrée le 11 février 1981, après le dépôt le 17 novembre 1980 du premier certificat de la Workers' Compensation Board, mais avant le dépôt le 11 septembre 1981 du second certificat et avant la saisie du navire, le 31 août 1981, par application du jugement de la Cour de comté de la Colombie-Britannique en date du 17 novembre 1980.

L'article 45 de la *Workers Compensation Act* de la Colombie-Britannique prévoit que, lorsqu'un employeur fait défaut de payer une cotisation, la Commission a le droit de le poursuivre; à la suite de son enregistrement, un certificat indiquant la somme qui reste impayée tient lieu d'un jugement

<sup>4</sup> [1971] C.F. 556 (1<sup>re</sup> inst.).

enforced as a judgment of the court against the defaulting person for the amount mentioned in the certificate. Subsection (1) of section 52 of the Act reads as follows:

52. (1) Notwithstanding anything contained in any other Act, the amount due by an employer to the board, or where an assignment has been made under subsection (4), its assignee, on an assessment made under this Act, or in respect of an amount which the employer is required to pay to the board under this Act, or on a judgment for it, constitutes a lien in favour of the board or its assignee payable in priority over all liens, charges or mortgages of every person, whenever created or to be created, with respect to the property or proceeds of property, real, personal or mixed, used in or in connection with or produced in or by the industry with respect to which the employer was assessed or the amount became payable, excepting liens for wages due to workers by their employer, and the lien for the amount due the board or its assignee continues to be valid and in force with respect to each assessment until the expiration of 5 years from the end of the calendar year for which the assessment was levied.

According to the British Columbia statute, therefore, the lien of the Workers' Compensation Board of British Columbia is payable in priority over all other liens, charges or mortgages whenever created or to be created, and since the ship in question was property used in connection with the industry with respect to which the employer was assessed, this seems to apply in the present case. This does not, of course, give the Board an action *in rem* against the vessel such as is recognized in maritime law in actions brought in the Federal Court. The vessel was properly seized in the British Columbia courts as an asset of the debtor in the same manner as any other of the debtor's assets could have been seized and were subject to the lien. The issue of priority comes within the jurisdiction of this Court for determination by virtue of paragraph (a) of subsection (2) of section 22 of the *Federal Court Act* as a claim with respect to proceeds of the sale of a ship.

Some analogy is drawn by plaintiff to the case of *W.C.B. v. Kinross Mtge. Corp.*,<sup>5</sup> in which it was held that the lien of the Workers' Compensation Board was of no effect because a statutory lien created by provincial legislation ceased to be valid and effective upon the debtor's bankruptcy. The Board was not named as a secured creditor under

de la cour contre cet employeur et peut être exécuté pour la somme indiquée dans le certificat. Le paragraphe 52(1) de la Loi porte:

<sup>a</sup> [TRADUCTION] 52. (1) Nonobstant les dispositions de toute autre loi, le montant dû par un employeur à la Commission ou, lorsqu'il y eu cession conformément au paragraphe (4), à son mandataire, sur une cotisation prélevée en vertu de la présente Loi, ou sur une somme que l'employeur est tenu de payer à la Commission aux termes de la présente Loi, ou sur un jugement <sup>b</sup> y afférent, constitue un privilège en faveur de la Commission ou de sa cessionnaire, ayant priorité sur tous les autres privilèges, charges ou hypothèques de toute personne, qu'ils existent déjà ou qu'ils doivent être créés par la suite, relativement aux biens réels, personnels et mixtes servant directement ou indirectement à l'industrie pour laquelle l'employeur a été cotisé ou le <sup>c</sup> montant est devenu exigible, ou au produit de leur vente, exception faite des privilèges relatifs aux salaires dus aux employés par leur employeur; le privilège sur le montant dû à la Commission ou à sa cessionnaire continue à être valide et exécutoire en ce qui concerne chaque cotisation jusqu'à l'expiration d'un délai de cinq ans après la fin de l'année civile pour <sup>d</sup> laquelle la cotisation a été prélevée.

Selon la loi de la Colombie-Britannique, le privilège de la Workers' Compensation Board a donc priorité sur tous les autres privilèges, charges ou <sup>e</sup> hypothèques qu'ils existent déjà ou qu'ils doivent être créés par la suite, et il semble qu'il s'applique en l'espèce puisque le navire en question était un bien servant indirectement à l'industrie pour laquelle l'employeur a été cotisé. Évidemment, cela <sup>f</sup> ne confère pas à la Commission un droit d'action *in rem* sur le navire comme le reconnaît le droit maritime dans des actions intentées devant la Cour fédérale. Les tribunaux de la Colombie-Britannique ont ordonné à bon droit la saisie du navire <sup>g</sup> comme bien du débiteur tout comme n'importe lequel autre bien du débiteur aurait pu être saisi et était susceptible d'être grevé du privilège. En tant <sup>h</sup> que demande relative au produit de la vente d'un navire, la question de l'ordre de priorité est du ressort de la Cour par application de l'alinéa 22(2)a) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

La demanderesse établit une certaine analogie <sup>i</sup> avec l'arrêt *W.C.B. v. Kinross Mtge. Corp.*<sup>5</sup> dans lequel il a été jugé que le privilège de la Workers' Compensation Board était sans effet parce qu'un privilège légal créé par une loi provinciale cessait d'être valide et exécutoire lorsque le débiteur <sup>j</sup> faisait faillite. L'article 107 de la *Loi sur la faillite*

<sup>5</sup> [1982] 1 W.W.R. 87 (B.C.C.A.).

<sup>5</sup> [1982] 1 W.W.R. 87 (C.A.C.-B.).

section 107 of the *Bankruptcy Act* [R.S.C. 1970, c. B-3] and hence did not rank in priority over the first mortgage. The decision was based on the *Bankruptcy Act*, however, and the Workers' Compensation Board contends that this distinguishes it from the present case where there is no federal statutory enactment setting out priority of claims in connection with the distribution of proceeds of sale pursuant to paragraph 22(2)(a) of the *Federal Court Act*.

Plaintiff also referred to a number of American decisions and authorities. In *Gilmore and Black*,<sup>6</sup> at page 758 it is stated:

Since the early 1950's the lower federal courts have, without exception, held, in the relatively few cases that have arisen, that federal, state and local claims, being nonmaritime, are subordinate to all maritime liens (including the lien of a preferred ship mortgage) whether the maritime liens arise before or after the governmental claim becomes entitled to lien status or priority under the relevant state or federal law. The agitation for remedial legislation finally led to the Federal Tax Lien Act of 1966 (80 Stat. 1125 (1966), 26 U.S.C.A. § 6323 *et seq.*) which was designed to give the holders of security interests and other liens more protection against federal tax claims than they had had under the Supreme Court doctrine. Congress, in drafting the 1966 Act, could perfectly well have conferred maritime lien status on tax claims against ships and shipowners. Since the Act says nothing about such tax claims, the Congress may reasonably be presumed to have accepted the case law consensus which had arisen under which the tax claims, being non-maritime, were subordinated to all maritime liens.

This was based on various United States judgments, including *Gulf Coast Marine Ways v. The J.R. Hardee*<sup>7</sup> in which we find at page 385:

The preferred "lien arising prior in time to the recording and indorsement of a preferred mortgage" defined in subsection (a) (1) above unquestionably means a *maritime* lien. Since the Government's tax lien is non-maritime, I do not believe that it has priority, even though notice is filed pursuant to a state statute, over maritime liens in general, certainly not over the preferred maritime liens created under the Ship Mortgage Act. Congress has evidenced no clear intention to give it such status.

<sup>6</sup> *The Law of Admiralty*, 2nd ed., p. 757.

<sup>7</sup> 107 F.Supp. 379 (5th Cir. 1952).

[S.R.C. 1970, chap. B-3] ne désignait pas la Commission comme créancier garanti et, par conséquent, sa créance n'a pas priorité sur la première hypothèque. Cet arrêt était cependant fondé sur la *a Loi sur la faillite* et la Workers' Compensation Board soutient que c'est ce qui la distingue de l'espèce où il n'existe pas de dispositions législatives fédérales fixant l'ordre de priorité des créances pour la répartition du produit de la vente aux *b termes de l'alinéa 22(2)a* de la *Loi sur la Cour fédérale*.

La demanderesse a également invoqué plusieurs décisions et textes de doctrine américains. Il est dit dans *Gilmore and Black*<sup>6</sup>, à la page 758:

[TRADUCTION] Depuis le début des années cinquante, les tribunaux fédéraux d'instance inférieure ont, sans exception, statué dans les cas relativement peu nombreux qui se sont présentés que les créances de l'État fédéral, des gouvernements des différents États et des gouvernements locaux étant de caractère non maritime prennent rang après tous les privilèges maritimes (y compris le privilège résultant d'une hypothèque privilégiée sur un navire), que ces privilèges maritimes soient créés avant ou après le moment où la créance gouvernementale donne lieu au privilège ou à la priorité de rang en vertu de la loi de l'État fédéral ou des différents États applicable. La campagne en faveur d'une loi réparatrice a finalement entraîné l'adoption de la Federal Tax Lien Act de 1966 (80 Stat. 1125 (1966), 26 U.S.C.A. art. 6323 *et seq.*) qui était destinée à accorder une meilleure protection contre les créances fiscales du gouvernement fédéral aux détenteurs de garanties et autres privilèges que celle dont ils avaient bénéficié en vertu de la doctrine suivie par la Cour suprême. En rédigeant la Loi de 1966, le Congrès aurait fort bien pu conférer le statut de privilège maritime aux créances fiscales grevant les navires et opposables à leurs propriétaires. Étant donné que cette Loi ne contient aucune disposition au sujet de ces créances fiscales, on peut raisonnablement présumer que le Congrès a décidé de respecter l'accord unanime découlant des textes de jurisprudence et selon lequel les créances fiscales étant de caractère non maritime, prenaient rang après tous les privilèges maritimes.

Cette assertion est fondée sur divers jugements rendus aux États-Unis dont *Gulf Coast Marine Ways v. The J.R. Hardee*<sup>7</sup> dans lequel on trouve ceci à la page 385:

[TRADUCTION] Le «privilège naissant avant l'enregistrement et l'endossement d'une hypothèque privilégiée» défini à l'alinéa a)(1) désigne incontestablement un privilège *maritime*. Étant donné que le privilège fiscal du gouvernement est de caractère non maritime, je ne crois pas, même si un avis est déposé conformément aux dispositions législatives de l'un des États, qu'il a priorité sur les privilèges maritimes en général et sûrement pas sur les privilèges maritimes créés en vertu de la Ship Mortgage Act. Le Congrès n'a manifesté aucune intention claire de lui accorder un tel statut.

<sup>6</sup> *The Law of Admiralty*, 2<sup>e</sup> éd., p. 757.

<sup>7</sup> 107 F.Supp. 379 (5th Cir. 1952).

See also the case of *U.S. v. Flood*,<sup>8</sup> in which it is stated at pages 211-212:

The government's lien for taxes is based upon the provision of § 3670 of the Internal Revenue Code of 1939, 26 U.S.C.A. § 3670, reading as follows:

"If any person liable to pay any tax neglects or refuses to pay the same after demand, the amount (including any interest, penalty, additional amount, or addition to such tax, together with any costs that may accrue in addition thereto) shall be a lien in favor of the United States upon all property and rights to property, whether real or personal, belonging to such person."

Later, on page 212 we find the following statement:

Throughout the long history of the general maritime law, maritime liens have uniformly been given preference over secured non-maritime claims of other kinds, both prior and subsequent. See, e. g., *The Favorite*, D.C.D.Or.1875, 8 Fed.Cas. 1104, No. 4699 (subsequent mortgage); *The J.E. Rumbell*, 1893, 148 U.S. 1, 13 S.Ct. 498, 37 L.Ed. 345 (prior mortgage). The theoretical basis for the primacy of maritime claims is that they "attach to the vessel itself as an instrument of commerce," while other claims are derived only through the owner.

Reference was also made to two United States cases in which it was held that a tax claim was outranked even if it antedated a maritime lien for supplies.

In the case of the *U.S. v. Jane B. Corp.*,<sup>9</sup> these cases are referred to at page 356 in the statement:

A tax lien is given no priority by 26 U.S.C.A. § 3670. It is clearly a non-maritime lien. *United States v. Flood*, supra. Hence it is not entitled to priority over a subsequently recorded preferred ship mortgage. *Gulf Coast Marine Ways v. The J.R. Hardee*, D.C., 107 F.Supp. 379.

Reference was also made to the case of *U.S. vs. "Cape Flattery I"*,<sup>10</sup> in which at page 348 it is stated:

The tax lien of Clallam County is non-maritime and, as such, is not entitled to participate in the distribution of proceeds from the sale of the Defendant vessel before payment of all known and existing preferred maritime liens. *United States vs. Flood*, 1957 A. M. C. 1715, 247 F.(2d) 209, 211 (1 Cir., 1957); *Gulf Coast Marine Ways vs. J.R. Hardee*, 1952 A. M. C. 1124, 107 F. Supp. 379, 384-385 (S.D. Tex., 1952)

On peut examiner aussi l'arrêt *U.S. v. Flood*<sup>8</sup> où il est déclaré aux pages 211 et 212:

[TRADUCTION] Le privilège du gouvernement pour le recouvrement des impôts est fondé sur les dispositions de l'article 3670 du Internal Revenue Code de 1939, 26 U.S.C.A., qui porte:

«Si une personne assujettie au paiement de l'impôt néglige ou refuse de payer cet impôt après que demande lui ait été faite à cet effet, le montant dû (y compris l'intérêt, la pénalité et tout montant additionnel s'ajoutant à celui de l'impôt ainsi que tous les frais qui peuvent en outre s'accumuler) constitue un privilège en faveur des États-Unis sur tous les biens ou droits sur des biens, réels ou personnels, que possède cette personne.»

On trouve plus loin à la page 212:

[TRADUCTION] Tout au cours de la longue histoire du droit maritime général, on a régulièrement accordé préférence aux privilèges maritimes sur les créances garanties non maritimes de toutes sortes, qu'elles soient antérieures ou subséquentes. Voir par exemple, *The Favorite*, D.C.D.Or.1875, 8 Fed.Cas. 1104, N° 4699 (hypothèque subséquente); *The J.E. Rumbell*, 1893, 148 U.S. 1, 13 S.Ct. 498, 37 L.Ed. 345 (hypothèque antérieure). Le fondement théorique de la prééminence des créances maritimes est qu'elles «portent sur le navire lui-même comme instrument de commerce» tandis que les autres créances ne découlent que des actes du propriétaire.

Il a également été fait mention de deux décisions où des tribunaux américains ont statué qu'une créance fiscale venait après un privilège maritime pour approvisionnement même si elle le précédait dans le temps.

Ces décisions étaient mentionnées à la page 356 de l'affaire *U.S. v. Jane B. Corp.*<sup>9</sup>:

[TRADUCTION] L'article 3670, 26 U.S.C.A., ne donne pas priorité à un privilège fiscal. Il s'agit manifestement d'un privilège non maritime. *United States v. Flood*, précité. Il n'a donc pas priorité sur une hypothèque privilégiée grevant un navire, enregistrée postérieurement. *Gulf Coast Marine Ways v. The J.R. Hardee*, D.C., 107 F.Supp. 379.

On a aussi mentionné l'affaire *U.S. vs. "Cape Flattery I"*<sup>10</sup>, qui porte à la page 348:

[TRADUCTION] Le privilège fiscal du Comté de Clallam est un privilège non maritime et comme tel, il ne confère pas le droit de participer à la répartition du produit de la vente du navire de la défenderesse tant que tous les privilèges maritimes connus et existants n'auront pas été liquidés. *United States vs. Flood*, 1957 A. M. C. 1715, 247 F.(2d) 209, 211 (1 Cir., 1957); *Gulf Coast Marine Ways vs. J.R. Hardee*, 1952 A. M. C. 1124, 107 F.Supp. 379, 384-385 (S.D. Tex., 1952)

<sup>8</sup> 247 F.2d 209 (1st Cir. 1957).

<sup>9</sup> 167 F.Supp. 352 (1st Cir. 1958).

<sup>10</sup> 1972 A.M.C. 345 (W.D. Wash. 1972).

<sup>8</sup> 247 F.2d 209 (1st Cir. 1957).

<sup>9</sup> 167 F.Supp. 352 (1st Cir. 1958).

<sup>10</sup> 1972 A.M.C. 345 (W.D. Wash. 1972).

In all of these cases the term "maritime lien" seems to be used in a broader sense than that in which it is used under our maritime law and includes registered mortgages. Counsel for the Workers' Compensation Board points out, however, that the decision in these cases were based on the fact that United States federal authority could have legislated so as to give its tax claims priority over ship's mortgages had it so desired, but had failed to do so. In the present case, it is argued, that federal authority could have passed a statute enacting priority of maritime law claims against the proceeds of the sale of a ship in the same manner as it had enacted priorities in section 107 of the *Bankruptcy Act*, over which it also has jurisdiction, but it failed to do so.

I find it difficult to conclude, however, that its failure to do so created an unoccupied field, as it were, and that therefore provincial law could be applied in a dispute depending on whether the provincial law concerning property and civil rights (which co-exists with and overlaps the federal admiralty law, as the judgment of Chief Justice Jackett in the *Evie W* case (*supra*) suggests) would have the result of ranking the claim of the Board to a lien for the amounts due, at least prior to the registration of plaintiff's mortgage, if not for the entire amounts due, ahead of the claim of plaintiff in the distribution of the proceeds of the sale of the vessel.

In support of its position the Workers' Compensation Board also referred to extensive jurisprudence. In the case of *Royal Bank of Canada v. Workmen's Compensation Board of Nova Scotia*<sup>11</sup> the issue was whether the respondent had the right to levy on a quantity of hardwood flooring and lumber in priority to the security held by the bank by virtue of section 88 of the *Bank Act* [R.S.C. 1927, c. 12]. At page 563 S.C.R.; 12 D.L.R. the judgment states:

<sup>11</sup> [1936] S.C.R. 560; [1936] 4 D.L.R. 9.

Il semble que dans toutes ces décisions, l'expression «privilege maritime» a un sens plus large que celui que lui confère notre droit maritime et comprend les hypothèques enregistrées. L'avocat de la Workers' Compensation Board souligne cependant que les décisions rendues dans ces cas particuliers reposaient sur le fait que les autorités fédérales américaines auraient pu légiférer, si elles l'avaient souhaité, de manière à donner priorité à leurs créances fiscales sur les hypothèques grevant les navires, mais qu'elles ne l'ont pas fait. Il allègue en l'espèce que le législateur fédéral aurait pu adopter des dispositions législatives donnant priorité aux créances de droit maritime à l'encontre du produit de la vente d'un navire de la même manière qu'il a établi un ordre de priorité à l'article 107 de la *Loi sur la faillite*, pour l'application duquel il a aussi compétence, mais qu'il a omis de le faire.

d  
e  
f  
g  
Il estime toutefois difficile de conclure que son omission d'adopter de telles dispositions législatives a créé un champ inoccupé et que, par conséquent, une législation provinciale pourrait s'appliquer dans un litige suivant que cette législation provinciale relative à la propriété et aux droits civils (et qui coexiste avec le droit de l'amirauté fédéral et parfois le chevauche, comme le juge en chef Jackett le suggère dans le jugement rendu dans l'affaire *Evie W* (précité)) aurait pour résultat de faire passer le privilège que la Commission possède pour les montants dus tout au moins avant l'enregistrement de l'hypothèque de la demanderesse, sinon pour la totalité de ces montants, avant la créance de la demanderesse au moment de la répartition du produit de la vente du navire.

h  
i  
j  
À l'appui de cette proposition, la Workers' Compensation Board a invoqué de nombreuses décisions. Dans l'affaire *Royal Bank of Canada v. Workmen's Compensation Board of Nova Scotia*<sup>11</sup>, il s'agissait de déterminer si l'intimée avait le droit de participer à la distribution du prix d'une quantité de bois dur à planchers et de bois de construction en ayant priorité de rang sur la garantie que possédait la Banque en vertu de l'article 88 de la *Loi des banques* [S.R.C. 1927, chap. 12]. Le jugement porte à la page 563 R.C.S.; 12 D.L.R.:

<sup>11</sup> [1936] R.C.S. 560; [1936] 4 D.L.R. 9.

While we have no doubt that the provisions of s. 88 of the *Bank Act* are provisions which strictly relate to banking, and are therefore within the competency of the Dominion Parliament under s. 91(15) B.N.A. Act, we are of opinion that in enacting them Parliament did not intend to remove any property, which might be assigned to a bank by way of security thereunder, from the operation of any statute enacted by the legislature of the province, in which the property is situated, in the legitimate exercise of its power in relation to direct taxation for provincial purposes under s. 92(2) B.N.A. Act.

At pages 564-565 S.C.R.; 13 D.L.R. it is stated:

Section 88 of the *Bank Act* itself creates no lien, though it provides that a bank may lend money to dealers in certain products upon the security of such products in a form set forth in schedule (c), and that by virtue of such security the bank shall acquire the same rights and powers in respect of such products as if it had acquired the same by virtue of a warehouse receipt. No lien results except by agreement between the bank and its customer. Section 79(2) of the provincial *Workmen's Compensation Act* itself directly creates a lien for a public tax or charge. There is, therefore, no conflict between the federal and provincial statutes on the face of the enactments themselves, and no conflict in their operation, as disclosed in this case, unless it be that s. 88 of the *Bank Act* contemplates that no property assigned to a bank under its provisions shall be subject to provincial taxation under 92(2) of the B.N.A. Act. We think that such is not the intent of the federal enactment and that the provincial enactment must therefore prevail.

I have some doubt as to the relevancy of this, however, as section 88 of the *Bank Act* does not dispossess a company from possession of or use of the property nor would it prevent a lien being created on it as is the case for workers' compensation dues. In the present case it would appear that it is not the ship which is liable for the workers' compensation claim, but rather the owners of it, the ship being only one part of their property subject to a lien, along with other property of the owners.

Reference was also made to some cases where no ship was involved. In the case of *North West Life Assur. Co. of Can. v. Westridge Const. Ltd.*,<sup>12</sup> it was held that the provisions of section 49 of the *Workers Compensation Act* creating a lien on an employer's real property give that lien priority over previously registered mortgages.

<sup>12</sup> (1980), 21 B.C.L.R. 235 (S.C.).

[TRADUCTION] Il ne fait aucun doute que les dispositions de l'article 88 de la *Loi des banques* portent exclusivement sur les opérations bancaires et relèvent, par conséquent, du Parlement du Dominion en vertu de l'article 91(15); cependant, la Cour est d'avis qu'en adoptant ces dispositions, le Parlement n'avait pas l'intention de soustraire les biens, qui pourraient être transportés à une banque à titre de sûreté, à l'application de toute disposition adoptée par l'Assemblée législative de la province où se trouvent les biens, dans l'exercice légitime de son pouvoir relatif à la taxation directe à des fins provinciales prévu à l'article 92(2).

et aux pages 564 et 565 R.C.S.; 13 D.L.R.:

[TRADUCTION] L'article 88 de la *Loi des banques* ne crée pas un privilège; cependant, il prévoit qu'une banque peut prêter de l'argent aux marchands de certains produits sur la garantie de ces produits consentie dans un document revêtant la forme prévue à l'annexe c) et qu'en vertu d'une telle garantie, la banque obtient les mêmes droits et pouvoirs sur ces produits que si elle les avait acquis aux termes d'un récépissé d'entrepôt. Il n'existe aucun privilège à moins que la banque conclue une entente avec son client. Le paragraphe 79(2) de la loi provinciale, la *Workmen's Compensation Act*, crée directement un privilège pour les taxes ou charges publiques. Il n'existe donc pas de contradiction entre les dispositions elles-mêmes des textes législatifs fédéraux et provinciaux ni de conflit dans leur application, comme le montre l'espèce, sauf que l'article 88 de la *Loi des banques* prévoit qu'aucun bien cédé à une banque en vertu de ses dispositions ne doit être soumis à la taxation directe prévue au paragraphe 92(2) de l'A.A.N.B. La Cour estime que telle n'est pas l'intention des dispositions fédérales et que les dispositions provinciales doivent donc l'emporter.

J'ai cependant quelques doutes quant à la pertinence de cette décision étant donné que l'article 88 de la *Loi des banques* ne retire pas à une société l'usage et la possession du bien ni n'empêche la création d'un privilège sur ce bien comme c'est le cas pour les cotisations relatives aux accidents du travail. En l'espèce, il semble que ce n'est pas le navire qui est assujéti au paiement de la demande de la Commission des accidents du travail mais plutôt ses propriétaires, le navire faisant simplement partie avec d'autres biens des propriétaires de leurs biens grevés d'un privilège.

Il a également été fait mention d'autres décisions dans lesquelles aucun navire n'était concerné. Dans l'affaire *North West Life Assur. Co. of Can. v. Westridge Const. Ltd.*,<sup>12</sup> la Cour a statué que les dispositions de l'article 49 de la *Workers Compensation Act* qui crée un privilège sur les biens réels d'un employeur donne priorité à ce privilège sur les hypothèques enregistrées antérieurement.

<sup>12</sup> (1980), 21 B.C.L.R. 235 (C.S.).

Reference was made to an apparently unreported case in British Columbia of Mr. Justice Dryer in the case of *Eastern and Chartered Trust Company and Perry Nelson Holmes Limited et al.*, a judgment dated March 31, 1965, on the issue of whether the plaintiff mortgagee had priority over the interest of the Workers' Compensation Board. It was held that it did not and also that the Board did not have to elect between execution of judgment and assertion of the lien, the two being separate remedies.

Counsel for the Board also referred to the case of *Workmen's Compensation Board v. Sumas Oil & Gas Co.*,<sup>13</sup> in which the British Columbia Court of Appeal held that a claim of the Workmen's Compensation Board prevailed over a claim of a prior mortgagee. Chief Justice Macdonald said at page 123, in reference to what was then section 46 of the Act:

By its terms it gives the debtor of the appellant priority over all "liens, charges, or mortgages" affecting the property in question "whenever created or to be created" except wages due to workmen, and this notwithstanding any Act to the contrary. If, therefore, the appellant has a charge upon the property seized by the sheriff, sec. 46 expressly declares that that charge shall have priority over a mortgage whenever created, that is to say, whether prior or subsequent to the mortgage. To put it shortly the appellants' lien takes priority of the respondent's mortgage. The appellants here are seeking to enforce their right by execution, and the mortgagees are seeking to prevent them so doing. No doubt they are owners of the property by reason of their mortgage from the debtor, but if the appellant has by its execution a lien or charge upon the property, as I think it has, that lien or charge is entitled to priority over the mortgage by reason of the said section. The Legislature can make that the law which formerly was not the law, and may destroy vested rights both at law and in equity if it expresses its intention so to do.

and again,

There is, therefore, nothing in the way of appellant in enforcing its lien or charge which in equity and without the assistance of sec. 46 it would not have, but in view of sec. 46 it has priority not in the equity of redemption but in the property seized. The Legislature had power to give them the whole property and I think meant to do so as security for their lien.

Here again this case dealt solely with British Columbia property law, no ship mortgage being involved, so it is not really in point.

<sup>13</sup> [1933] 2 W.W.R. 121 (B.C.C.A.).

On a aussi invoqué une décision apparemment non publiée rendue en Colombie-Britannique par le juge Dryer dans l'affaire *Eastern and Chartered Trust Company and Perry Nelson Holmes Limited et al.*, le 31 mars 1965. Il s'agissait de déterminer si le créancier hypothécaire demandeur avait priorité sur les droits de la Workers' Compensation Board. La Cour a jugé que non et que la Commission n'avait pas à choisir entre l'exécution du jugement et la revendication du privilège, ces deux recours étant distincts.

L'avocat de la Commission a aussi invoqué l'arrêt *Workmen's Compensation Board v. Sumas Oil & Gas Co.*<sup>13</sup> dans lequel la Cour d'appel de la Colombie-Britannique a jugé qu'une créance de la Workmen's Compensation Board avait priorité sur la créance d'un créancier hypothécaire de rang antérieur. Le juge en chef Macdonald a dit à la page 123 au sujet de ce qui était alors l'article 46 de la Loi:

[TRADUCTION] Il confère par son libellé même priorité au débiteur de l'appelante sur tous les «privilèges, charges ou hypothèques» grevant le bien en question, «qu'ils existent déjà ou qu'ils doivent être créés par la suite» sauf les salaires dus aux travailleurs, et ce, nonobstant toute loi à l'effet contraire. Par conséquent, lorsqu'un appellant détient un privilège sur le bien saisi par le shérif, l'article 46 déclare expressément que ce privilège aura priorité sur toute hypothèque peu importe le moment où elle a été prise, c'est-à-dire peu importe que le privilège ait pris naissance avant ou après l'hypothèque. Bref, le privilège des appelantes prime l'hypothèque de l'intimée. Les appelantes en l'espèce cherchent à faire valoir leurs droits par l'exécution du jugement et les créanciers hypothécaires essaient de les empêcher de le faire. Il ne fait aucun doute qu'elles sont propriétaires du bien en raison de l'hypothèque qu'elles ont obtenu du débiteur, mais si l'appelante a, en raison de l'exécution du jugement, un privilège sur le bien, comme je crois que c'est le cas, ce privilège a priorité sur l'hypothèque en vertu dudit article. L'Assemblée législative peut rendre loi ce qui ne l'était pas auparavant, et elle peut mettre fin aux droits acquis en droit et en *equity* si elle exprime son intention de le faire.

et aussi,

[TRADUCTION] Rien n'empêche donc l'appelante de faire valoir un privilège qu'elle ne posséderait pas en *equity* et en l'absence de l'article 46, mais compte tenu de cet article, elle a un droit de priorité sur le bien saisi et non sur le droit de rachat. L'Assemblée législative a la compétence de leur octroyer la totalité du bien et je pense qu'elle a eu l'intention de le faire pour leur assurer une garantie pour leur privilège.

Une fois encore cette décision ne portait que sur le droit de propriété en Colombie-Britannique, aucune hypothèque sur un navire n'étant en cause et c'est pourquoi elle n'est pas vraiment pertinente en l'espèce.

<sup>13</sup> [1933] 2 W.W.R. 121 (C.A.C.-B.).

Counsel for the Board also referred to Volume 14 of the *British Shipping Laws*, dealing with the maritime liens, No. 418, in which it is stated: "There has to date been no attempt by the legislature, beyond giving a statutory priority to the maritime lien of the life salvor to lay down a precise scheme of priorities. Nor has the judiciary been attracted by such an approach. On the contrary, the Admiralty and Appellate Courts have adopted a broad discretionary approach with rival claims ranked by reference to considerations of equity, public policy and commercial expediency, with the ultimate aim of doing that which is just in the circumstance of each case."

It is of interest to note however No. 454 under the heading "Execution creditor":

An execution creditor who causes property of a judgment debtor to be seized by a sheriff under a writ of *fi. fa.* or other similar process stands in the position of a secured creditor, *i.e.* he has the legal right to have the goods sold and to have the judgment satisfied out of the proceeds of sale. The possession by a sheriff does not preclude an arrest by the Admiralty Marshal but as with the case of a possessory lien the court will thereafter protect both the interest and priority of the execution creditor. The arrest in Admiralty therefore does not deprive the execution creditor of his security.

An execution creditor can only take in execution that which belongs to the judgment debtor. Where a prior charge exists, such as a maritime or statutory lien, or a mortgage, the execution creditor can only take the property subject to these incumbrances. Liens and charges which attach subsequent to the sheriff's seizure are however subordinate to the security of the execution creditor.

In the present case, although the first writ of seizure in the provincial court was issued on November 17, 1980, it was not until August 31, 1981 that the vessel was seized and by this time the plaintiff's mortgage had been registered against it on February 11, 1981, so if priority was the issue, plaintiff's claim would prevail in any event. While the Workers' Compensation Board has the right, as previously stated, to seize the vessel as part of the property of defendant Eiger Booming Ltd., its debtor, it had no specific rights against the vessel until this seizure was made. The lien which it had under the *Workers Compensa-*

L'avocat de la Commission a aussi mentionné le n° 418 du volume 14 des *British Shipping Laws* traitant des privilèges maritimes, qui porte que: [TRADUCTION] «Jusqu'à maintenant, à part avoir accordé une priorité légale au privilège maritime du sauveteur de personnes, le pouvoir législatif n'a pas essayé de fixer un ordre précis de priorité. Le pouvoir judiciaire n'a pas non plus été tenté de le faire. Au contraire, les juridictions d'appel et d'amirauté ont adopté une méthode largement discrétionnaire, le rang des créances concurrentes étant établi en fonction de considérations d'équité, d'intérêt public et d'opportunité commerciale, le but ultime étant de faire ce qui est juste dans les circonstances de chaque cas.»

Il est cependant intéressant de souligner le n° 454 intitulé «Créancier saisissant»:

[TRADUCTION] Le créancier saisissant qui fait saisir par un shérif, en vertu d'un bref de *fieri facias* ou un autre moyen semblable, les biens d'un débiteur condamné par jugement est dans la même position qu'un créancier garanti, c'est-à-dire qu'il est légalement habilité à obtenir que les biens soient vendus et que le jugement soit exécuté sur le produit de la vente. La possession de biens par le shérif n'empêche pas leur saisie par le prévôt en matière d'amirauté, mais comme c'est le cas pour le détenteur d'un privilège possessoire, le tribunal protégera par la suite les intérêts et l'ordre de priorité du créancier saisissant. La saisie en cour d'amirauté ne prive donc pas le créancier saisissant de sa garantie.

Le créancier saisissant ne peut saisir en exécution de sa créance que ce qui appartient au débiteur condamné par jugement. Lorsqu'il existe une charge de rang antérieur, comme par exemple un privilège maritime ou un privilège légal ou encore une hypothèque, le créancier saisissant ne peut saisir les biens que grevés de ces charges. Les privilèges et charges qui s'attachent aux biens après leur saisie par le shérif viennent toutefois après la garantie du créancier saisissant.

En l'espèce, le premier bref de saisie a été lancé par le tribunal de première instance le 17 novembre 1980, mais le navire n'a pas été saisi avant le 31 août 1981 et l'hypothèque de la demanderesse a été enregistrée contre le navire le 11 février 1981, de sorte que si la question de la priorité faisait l'objet du litige, la créance de la demanderesse aurait de toute façon priorité. Bien que la Workers' Compensation Board avait, comme je l'ai déjà dit, le droit de saisir le navire parce qu'il faisait partie des biens de la défenderesse Eiger Booming Ltd., sa débitrice, elle ne détenait aucun droit précis sur le navire jusqu'au moment de la

*tion Act* was not one which was registered against the vessel, unlike the ship's mortgage granted by plaintiff. Whether the lien could have been or not is not in issue before the Court since there was no such registration.

As counsel for the Board points out there may be many claims against a ship which do not appear in the Register but this does not affect their validity. As a result, in recent years the Federal Court has taken the position that in advertisements for sale and in the sale, no guarantee is given by the Court that the purchaser takes the vessel free and clear of all charges other than those which appear in the Register of Shipping. The advertisements for sale in the present case did not indicate the vessel was being sold free and clear of any encumbrances. On the facts of the present case, it is conceded that the purchaser, Paul Arnold Beltgens, was not unaware of the claim of the Workers' Compensation Board nor most likely that the vessel was used in log booming operations and the owners would be subject to pay workers' compensation assessments, but generally speaking this would not be the case, and the purchaser would be unaware of any such possible claim. The same situation applies to the plaintiff, the mortgage lender. Such a lender, generally speaking, making such a loan in good faith, has no way of protecting itself against unregistered claims of which it has no knowledge. I agree with the statement in the American case of *Flood* (*supra*) that "the theoretical basis for the primacy of maritime claims is that they 'attach to the vessel itself as an instrument of commerce' while other claims are derived only through the owner." I believe this is the policy which should be adopted and that, therefore, the claim of plaintiff by virtue of its registered mortgage must prevail over that of the Workers' Compensation Board of British Columbia arising from its claim against the ship's owner for workers' compensation assessments. The proceeds of the sale of the ship should be distributed accordingly, with costs in favour of plaintiff.

saisie. Le privilège qu'elle détenait en vertu de la *Workers Compensation Act* n'avait pas été enregistré contre le navire contrairement à l'hypothèque sur le navire consentie à la demanderesse. Il n'y a pas lieu de déterminer si ce privilège pouvait être enregistré ou non étant donné qu'il n'y a pas eu enregistrement.

Comme l'avocat de la Commission le fait remarquer, il est possible qu'il existe sur un navire de nombreuses créances qui n'apparaissent pas dans le registre, mais cela ne modifie en rien leur validité. C'est pourquoi au cours des dernières années, la Cour fédérale a affirmé que dans les annonces de vente et dans les ventes, la Cour ne garantit pas que l'acheteur d'un navire l'obtient libre de toutes charges autres que celles qui paraissent dans le registre des navires. Les annonces de la vente en l'espèce n'indiquaient pas que le navire était vendu libre de toute charge. Compte tenu des faits de l'espèce, il est admis que l'acheteur, Paul Arnold Beltgens, n'ignorait pas l'existence de la créance de la Workers' Compensation Board ni, très probablement, que le navire servait pour le flottage du bois à l'aide d'estacades flottantes et que ses propriétaires pouvaient être tenus de payer des cotisations pour les accidents du travail, mais règle générale, ce ne serait pas le cas et l'acheteur ignorerait l'existence d'une telle créance éventuelle. La même situation s'applique à la demanderesse, qui est le prêteur hypothécaire. En règle générale, un prêteur qui consent de bonne foi un tel prêt n'a aucun moyen de se protéger contre les créances non enregistrées dont il ignore l'existence. Je souscris à cet énoncé tiré de la décision rendue aux États-Unis dans l'affaire *Flood* (précitée): [TRADUCTION] «le fondement théorique de la prééminence des créances maritimes est qu'elles "portent sur le navire lui-même comme instrument de commerce" tandis que les autres créances ne découlent que des actes du propriétaire». Je crois que c'est le principe qu'il faudrait suivre et que, par conséquent, en raison de son hypothèque enregistrée, la réclamation de la demanderesse doit primer celle de la Workers' Compensation Board de la Colombie-Britannique découlant de sa créance à l'encontre du propriétaire du navire pour les cotisations pour les accidents du travail. Le produit de la vente du navire devrait être réparti en conséquence, avec dépens en faveur de la demanderesse.

ORDER

The claim of plaintiff, the Federal Business Development Bank, takes priority over that of the Workers' Compensation Board of British Columbia with respect to the proceeds of sale of the Ship *Winder 4135*.

With costs against the Workers' Compensation Board of British Columbia.

ORDONNANCE

La créance de la demanderesse, la Banque fédérale de développement, a priorité sur celle de la Workers' Compensation Board de la Colombie-Britannique en ce qui concerne le produit de la vente du navire *Winder 4135*.

La Workers' Compensation Board de la Colombie-Britannique devra payer les dépens.