

T-3242-77

T-3242-77

**Tito G. Llido and Crew on board the Vessel  
Lowell Thomas Explorer (Plaintiffs)**

v.

**The Vessel Lowell Thomas Explorer and others  
interested in the said Vessel (Defendants)**

and

**Montreal Ship Repairs Ltd. (Intervener)**

Trial Division, Marceau J.—Montreal, March 12;  
Ottawa, April 5, 1979.

*Maritime law — Application for order to determine priority of claims against a fund established from proceeds of sale of ship — Fund unable to satisfy all creditors — Claim for cost of bringing the ship to sale — Various claims for wages and services provided the crew, and/or for money owing for personal services performed in connection with the ship — Claim for tolls owing National Harbours Board — Claim for goods supplied (some identifiable and some incorporated into the ship) but for which title did not pass — Claims for repair services rendered, before and after the arrest — Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 2 — National Harbours Board Act, R.S.C. 1970, c. N-8, s. 17(1)(a),(4).*

The Court is called upon to adjudicate upon the rights of various claimants to the proceeds of sale of a ship. The amount in the fund is only a small fraction of the total claims asserted against the vessel. The order sought is only to determine the validity, quantum and ranking of each claim made against the fund. Certain claims raise no difficulty: (1) the cost of bringing the ship to sale, (2) seamen's claims for wages, the Crown's claim for the cost of repatriating seamen, and the intervener's claim for an amount advanced to settle other seamen's wage claims, (3) a claim for tolls owing the National Harbours Board, (4) mortgage claims and (5) all claims for necessities. Five claims are the subject of contestation or special representation as to their nature or cause, and hence the priorities that should be attached thereto. (1) Captain Verraen claims an amount for wages for the period July 31 to September 15, 1977, which would be secured by maritime lien. (2) A supply company provided goods on board on condition that ownership not pass until the goods were fully paid, and claims the full amount despite the fact that a good deal of the goods supplied had ceased to be separate entities and had become part of the ship. (3) A marine engineer, even though he had not been engaged as a seaman, claims for services (largely inspection) rendered on board. (4) Captain Holland claims one month's wages, promised him at the end or after his leaving the ship. (5) The intervener claims for repairs effected and services provided through May and June 1977; the ship was arrested on May 25, 1977. Priority is claimed because of the ship's additional market value attributable to the repairs, and because of the claimant's good faith in continuing its work despite the arrest.

**Tito G. Llido et l'équipage du navire Lowell  
Thomas Explorer (Demandeurs)**

a c.

**Le navire Lowell Thomas Explorer et diverses  
personnes ayant un droit sur ledit navire  
(Défendeurs)**

b et

**Montreal Ship Repairs Ltd. (Intervenante)**

Division de première instance, le juge Marceau—  
Montréal, le 12 mars; Ottawa, le 5 avril 1979.

c

*Droit maritime — Demande d'ordonnance établissant l'ordre de préséance des réclamations faites à l'encontre du produit de la vente d'un navire — La somme qui reste à distribuer n'est pas suffisante pour satisfaire tous les créanciers — Demande de frais de mise en vente du navire — Diverses demandes de gages et de services fournis à l'équipage, et de paiement de services fournis au navire — Créance pour droits dus présentée par le Conseil des ports nationaux — Créance pour marchandises fournies (dont certaines sont encore susceptibles d'être identifiées et d'autres incorporées au navire) sans qu'il y ait eu transfert de propriété — Créance pour réparations effectuées avant et après la saisie — Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 2 — Loi sur le Conseil des ports nationaux, S.R.C. 1970, c. N-8, art. 17(1)a), (4).*

La Cour est appelée à statuer sur les droits que divers réclamants peuvent prétendre sur le produit de la vente d'un navire. La somme qui reste à distribuer ne peut couvrir qu'une faible partie du montant total des réclamations dirigées contre le navire. L'ordonnance recherchée ne ferait que déterminer la validité, le montant et l'ordre de préséance des réclamations faites à l'encontre des agents à distribuer. Certaines créances ne soulèvent aucune difficulté: (1) les frais de mise en vente du navire, (2) la demande de traitements de l'équipage, la demande de la Couronne des frais de rapatriement de l'équipage et la demande de l'intervenante de remboursement des sommes avancées pour payer les salaires d'autres membres de l'équipage, (3) une créance pour droits dus présentée par le Conseil des ports nationaux, (4) les créances hypothécaires, et (5) toutes les réclamations pour fournitures nécessaires. Dans cinq cas, la nature ou la cause des créances et, par conséquent, leur rang, ont donné lieu à contestation ou ont soulevé des problèmes particuliers. (1) Le capitaine Verraen réclame ses gages pour la période comprise entre le 31 juillet et le 15 septembre 1977, gages qui seraient garantis par privilège maritime. (2) Une compagnie d'avitaillement a livré des marchandises à bord à la condition qu'il n'y eût pas transfert de propriété avant paiement intégral du prix de vente; elle réclame la totalité de cette somme bien qu'une majeure partie de ces marchandises aient cessé d'être des entités séparées et aient été incorporées au navire. (3) Un ingénieur maritime, qui n'a pas été engagé comme marin, réclame le paiement de services rendus à bord (surtout en matière d'inspection). (4) Le capitaine Holland réclame un mois de salaires qui lui avait été

*Held*, the order to establish priorities is allowed. The value of identifiable goods provided by a supply company and to which it retains title must be paid first, followed by the claim for the costs, yet to be established, for bringing the ship to sale. The three claims relating to the crew's wages and passage, and Captain Holland's claim to two weeks' wages, are secured by a maritime lien and are next in priority. A claim for tolls owing the National Harbours Board is next in rank, followed by mortgage claims. The judicial costs to enforce all but the first claim, and interest for all claims, are to be added to the amounts claimed. Although all claims for necessities rightly asserted against the vessel but without any privilege would be next in rank, funds are not available to meet them. Captain Verraen's claim for salary for port duties cannot be secured by a maritime lien; there is no evidence of his being employed on board ship as a member of the crew at the relevant time. The supply company has no title of ownership, legal or equitable, in goods that ceased to be separate entities and became part of the ship and has no right to revendicate them pursuant to articles 595 to 616 of the *Code of Civil Procedure*. That claimant, further, did not acquire any legal or equitable interest in the ship. The marine engineer's claims have no priority, for although he may have performed work on the vessel, he was not employed on board as required by section 2 of the *Canada Shipping Act*. The claim for a month's salary allegedly promised Captain Holland near the end of his employment cannot be included in salary earned on board the vessel, and if enforceable, cannot take precedence over privileged claims. The intervenor's claim is one for necessities for which no preference should be given. Its argument is based essentially on the claimant's good faith when the services were supplied and the repairs effected, and the accretion that the work allegedly brought to the value of the ship. No special circumstances surround this claim.

*Coastal Equipment Agencies Ltd. v. The "Comer"* [1970] Ex.C.R. 13, followed.

APPLICATION.

COUNSEL:

No one appearing for plaintiffs.  
 No one appearing for defendants.  
*Michel Benoit* for claimant Captain G. Verraen.

promis pour la fin de son service à bord. (5) L'intervenante réclame le paiement des réparations effectuées et des services fournis en mai et en juin 1977; le navire fut saisi le 25 mai 1977. Sa prétention à la priorité est fondée sur l'augmentation de la valeur marchande attribuable aux réparations et sur la bonne foi dont elle a fait preuve en réparant le navire après qu'il eut été saisi.

*Arrêt*: l'ordonnance sera émise pour établir l'ordre de préférence. La valeur des marchandises identifiables qui ont été fournies par la compagnie d'avitaillement et dont il n'y a pas eu transfert de propriété doit être payée en premier, suivie des frais de mise en vente du navire, lesquels sont encore à établir. Viennent ensuite les trois réclamations relatives aux salaires et aux frais de rapatriement de l'équipage, et aux deux semaines de salaires du capitaine Holland, lesquelles sont autant de réclamations garanties par privilège maritime. La réclamation des droits dus au Conseil des ports nationaux occupe le rang suivant, suivie par les créances hypothécaires. Chacune de ces créances portera intérêt, auquel seront ajoutés les frais judiciaires encourus pour le recouvrement de ces créances, sauf la première mentionnée. Les réclamations pour fournitures qui ont été présentées à bon droit mais qui n'emportaient aucun privilège viendraient ensuite, mais il ne restera plus rien du produit de la vente pour les payer. La réclamation faite par le capitaine Verraen de salaires dus pour tâches portuaires ne peut être garantie par privilège maritime; rien n'indique qu'il se soit trouvé à bord en qualité de membre de son équipage à l'époque en question. La compagnie d'avitaillement n'a aucun droit de propriété, que ce soit *at law* ou en *equity*, sur des biens qui, ayant cessé d'exister comme entité distincte, étaient devenus intégrés au navire, et elle n'a aucun droit de les revendiquer en vertu des articles 595 à 616 du *Code de procédure civile*. Cette revendiquante n'a acquis non plus aucun droit, *at law* ou en *equity*, sur le navire. Les réclamations de l'ingénieur maritime n'ont pas priorité car, s'il se peut qu'il ait accompli des tâches sur le navire, il n'était pas employé à bord comme le requiert l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. La créance relative au mois de salaires qui aurait été promis au capitaine Holland vers la fin de son emploi ne doit pas être incluse dans le salaire gagné à bord du navire et, si elle peut avoir effet contre le navire, elle ne peut avoir priorité sur les créances privilégiées. La créance de l'intervenante est une créance pour fournitures à laquelle aucun privilège ne doit être accordé. Son argumentation est fondée essentiellement sur la bonne foi du créancier lorsque les services ont été fournis et les réparations effectuées, et sur l'augmentation apportée par le travail à la valeur du navire. Cette réclamation n'est fondée sur aucune circonstance spéciale.

Arrêt suivi: *Coastal Equipment Agencies Ltd. c. Le "Comer"* [1970] R.C.É. 12.

DEMANDE.

AVOCATS:

Les demandeurs n'étaient pas représentés.  
 Les défendeurs n'étaient pas représentés.  
*Michel Benoit* pour le revendiquant Capitaine G. Verraen.

*Sean Harrington* for claimant Clipper Ship Supply Ltd.

*Trevor H. Bishop* for claimants Captain R. E. Holland and H. Selander.

*Peter Slaughter* for intervener Christopher H. Pickwood. <sup>a</sup>

*Gary H. Waxman* for 18 crew members, Court file T-2148-77.

*Ian Harris* for claimant J. M. Chalot Inc. <sup>b</sup>

*Suzanne Marcoux-Paquette* for intervener the Queen.

*Vincent M. Prager* for claimant Charter New York Leasing Corporation. <sup>c</sup>

*Edouard Baudry* for intervener and claimant Montreal Ship Repairs Ltd.

*Pierre M. Gauthier* for claimant National Harbours Board. <sup>d</sup>

SOLICITORS:

No one appearing for plaintiffs.

No one appearing for defendants.

*Brodie, Polisuk & Luterman*, Montreal, for claimant Captain G. Verraen. <sup>e</sup>

*McMaster, Meighen*, Montreal, for claimant Clipper Ship Supply Ltd.

*Brisset, Bishop, Davidson & Davis*, Montreal, for claimants Captain R. E. Holland and H. Selander. <sup>f</sup>

*O'Brien, Hall & Saunders*, Montreal, for intervener Christopher H. Pickwood.

*Ahern, Nuss & Drymer*, Montreal, for 18 crew members, Court file T-2148-77. <sup>g</sup>

*Cerini, Jamieson, Salmon, Findlay, Watson, Souaid & Harris*, Montreal, for claimant J. M. Chalot Inc. <sup>h</sup>

*Deputy Attorney General of Canada* for intervener the Queen.

*Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb*, Montreal, for claimant Charter New York Leasing Corporation. <sup>i</sup>

*Chauvin, Marler & Baudry*, Montreal, for intervener and claimant Montreal Ship Repairs Ltd.

*Mousseau, Gauthier & Gagné*, Montreal, for claimant National Harbours Board. <sup>j</sup>

*Sean Harrington* pour la revendiquante Clipper Ship Supply Ltd.

*Trevor H. Bishop* pour les revendiquants Capitaine R. E. Holland et H. Selander.

*Peter Slaughter* pour l'intervenant Christopher H. Pickwood.

*Gary H. Waxman* pour 18 membres de l'équipage, N° du greffe: T-2148-77.

*Ian Harris* pour la revendiquante J. M. Chalot Inc.

*Suzanne Marcoux-Paquette* pour l'intervenante la Reine.

*Vincent M. Prager* pour la revendiquante Charter New York Leasing Corporation.

*Edouard Baudry* pour l'intervenante et revendiquante Montreal Ship Repairs Ltd.

*Pierre M. Gauthier* pour le revendiquant Conseil des ports nationaux.

PROCUREURS:

Les demandeurs n'étaient pas représentés.

Les défendeurs n'étaient pas représentés.

*Brodie, Polisuk & Luterman*, Montréal, pour le revendiquant Capitaine G. Verraen.

*McMaster, Meighen*, Montréal, pour la revendiquante Clipper Ship Supply Ltd.

*Brisset, Bishop, Davidson & Davis*, Montréal, pour les revendiquants Capitaine R. E. Holland et H. Selander.

*O'Brien, Hall & Saunders*, Montréal, pour l'intervenant Christopher H. Pickwood.

*Ahern, Nuss & Drymer*, Montréal, pour 18 membres de l'équipage, N° du greffe: T-2148-77.

*Cerini, Jamieson, Salmon, Findlay, Watson, Souaid & Harris*, Montréal, pour la revendiquante J. M. Chalot Inc.

*Le sous-procureur général du Canada* pour l'intervenante la Reine.

*Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb*, Montréal, pour la revendiquante Charter New York Leasing Corporation.

*Chauvin, Marler & Baudry*, Montréal, pour l'intervenante et revendiquante Montreal Ship Repairs Ltd.

*Mousseau, Gauthier & Gagné*, Montréal, pour le revendiquant Conseil des ports nationaux.

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

MARCEAU J.: The Court is called upon to adjudicate upon the rights of various claimants to the proceeds of the sale of a ship. The issue is certainly not uncommon but it arises here at an unusual time and in very special circumstances.

The defendant vessel, the *Lowell Thomas Explorer*, was first arrested in May 1977, and again in June and August of the same year, of course at the instance of different groups of creditors. Other claimants soon followed: two additional actions *in rem* were instituted and several interventions and caveats against release or payment out were filed. In the meanwhile, the shipowners had been forced to make an assignment in bankruptcy. The ship was eventually sold by the Marshal and the proceeds paid into Court.

An order for directions to enable the Court to determine the rights of the several claimants became at that stage necessary. Pursuant to this order, dated December 1977, interested parties, i.e. those who had made known their claims in any of the actions taken against the vessel, (Court file Nos.: T-2148-77, T-2497-77, T-2742-77, T-2845-77, T-3242-77) were to file and serve upon all other interested parties, on or before a certain date, affidavits setting out the facts upon which they relied to assert their claims together with any documents referred to therein. Cross-examinations of the affiants were to be conducted within a certain period, following which was to be set, on request, an appointment to have the priorities and amounts of claims determined and the monies in Court distributed accordingly.

Naturally, the creditors complied with the directions, but since February 1978 nothing further was done and the situation has remained unchanged. The reason is that, in one of the cases, that of action bearing No. T-2148-77, the claim asserted therein by some of the crew members had been met by a defence and counterclaim filed on behalf of the shipowners. Two motions, one to strike out the defence and counterclaim, the other to join another party-defendant to the counterclaim, eventually gave rise to two interlocutory orders against

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

LE JUGE MARCEAU: La Cour est appelée à statuer sur les droits que divers réclamants peuvent prétendre sur le produit de la vente d'un navire. La question n'a certes rien d'exceptionnel, mais elle se soulève ici à un moment inusité et dans des circonstances très particulières.

Le navire défendeur, le *Lowell Thomas Explorer*, fut saisi pour la première fois en mai 1977, puis en juin et août de la même année, bien sûr à la demande de différents groupes de créanciers. D'autres réclamants bientôt suivirent: deux autres actions *in rem* furent intentées et plusieurs interventions et caveats contre mainlevée ou paiement furent inscrits. Entre temps, les propriétaires du navire avaient été acculés à la faillite. Le navire fut donc éventuellement vendu par le prévôt, et le produit de la vente consigné à la Cour.

A ce stade, une ordonnance d'instructions pour permettre à la Cour de déterminer les droits des divers réclamants était devenue nécessaire. En vertu de cette ordonnance, datée de décembre 1977, tout intéressé, soit celui qui avait dénoncé sa réclamation dans l'une des actions intentées contre le navire, (nos du greffe: T-2148-77, T-2497-77, T-2742-77, T-2845-77, T-3242-77) devait déposer et signifier à tous les autres, dans le délai imparti, un affidavit exposant les faits sur lesquels il fondait ses prétentions, et les documents dont il faisait état. Les contre-interrogatoires d'auteurs d'affidavits devaient avoir lieu dans un délai déterminé, après quoi serait fixée, sur demande, une date d'audition pour procéder à la détermination du rang et du montant des réclamations, puis à la distribution en conséquence des sommes consignées à la Cour.

Les créanciers ont évidemment suivi ces instructions, mais, depuis février 1978, rien n'a été fait et la situation est restée inchangée. La raison en est que dans l'un des cas, celui couvert par l'action portant le n° T-2148-77, la réclamation formulée par certains membres de l'équipage s'est heurtée à une défense et à une demande reconventionnelle déposées au nom des propriétaires du navire. Deux requêtes, l'une en radiation de la défense et de la demande reconventionnelle, l'autre en vue de joindre une autre partie défenderesse à la demande

which appeals were launched by the plaintiffs. Those appeals, which must now be defended by the trustee on behalf of the bankrupt owners, are still pending.

The application which came on raising the issue of priority and following which this order will be made, can now be put in context and better understood. It was initiated by only one of the claimants to the proceeds of sale of the vessel, but apparently all of the others readily agreed that it was warranted. The trustee had advised the creditors that since there were no assets in the bankruptcy (the *Lowell Thomas Explorer* was the only asset of the bankrupt company) he was not prepared to proceed with the appeals unless he was appropriately remunerated by those who were to benefit from a successful outcome. The fact was, however, that the amount of the claims outstanding was greatly in excess of the amount of the fund that stood to the credit of the several creditors, and it was unfair to expect all claimants to contribute to the costs of the appeals or to force one or two of them to assume such a financial burden alone. An immediate determination of the questions of priority and quantum of the several claims seemed in those circumstances in the interest of justice since it was the only way to provide the creditors with the information they needed to make a decision. The Court agreed in principle to consider the application: an appointment was ordered and a date for hearing arguments was set.

The order sought, therefore, is one that will only determine the validity, quantum and ranking of each claim made against the fund that now stands available for distribution. No request for payment out is made. Such an order is certainly unusual but, after some hesitation, I came to the conclusion that there was no reason why it should not issue if it may indeed serve the ends of justice. The order will be declaratory but it shall be final, and if not varied in appeal, the distribution or partial distribution of the fund, whenever it takes place, shall be made according to its terms.

I now come to the substance.

reconventionnelle, ont donné lieu éventuellement à deux ordonnances interlocutoires à l'encontre desquelles les demandeurs ont interjeté appel. Ces appels, qui doivent être maintenant soutenus par le <sup>a</sup> syndic au nom des propriétaires en faillite, sont encore pendants.

La requête qui a soulevé la question de priorité et en satisfaction de laquelle la présente ordonnance sera rendue peut être maintenant placée <sup>b</sup> dans son contexte et mieux comprise. Elle a été faite par un seul de ceux qui ont des prétentions sur le produit de la vente du navire, mais tous les autres ont apparemment décidé d'emblée qu'elle <sup>c</sup> était justifiée. Le syndic avait prévenu les créanciers qu'étant donné l'absence d'actif dans la faillite (le *Lowell Thomas Explorer* était le seul actif de la société en faillite), il n'était pas disposé à poursuivre les appels sans être convenablement <sup>d</sup> rémunéré par ceux qui étaient susceptibles de bénéficier d'un résultat favorable. Il arrive cependant que le montant des réclamations en souffrance dépassait grandement le montant du solde au crédit des multiples créanciers, et il aurait été <sup>e</sup> aussi injuste de forcer tous les réclamants à participer aux frais des appels, que d'obliger un ou deux d'entre eux à assumer seul un tel fardeau financier. Une détermination immédiate du rang et du <sup>f</sup> montant des diverses créances paraissait dès lors dans l'intérêt de la justice, puisque c'était le seul moyen d'assurer aux créanciers l'information dont ils avaient besoin pour prendre une décision. La Cour accepta en principe de donner suite à la requête: une ordonnance à cet effet fut émise <sup>g</sup> fixant une date pour l'audition des arguments.

Ainsi l'ordonnance recherchée ne ferait que déterminer la validité, le montant et l'ordre de présence de chacune des réclamations faite à <sup>h</sup> l'encontre des argents actuellement disponibles pour distribution. Elle ne contient aucune demande de paiement. Une telle ordonnance est pour le moins inusitée. Après quelques hésitations, j'en viens toutefois à la conclusion que rien n'empêche qu'elle soit rendue si elle est susceptible de <sup>i</sup> servir la justice. L'ordonnance sera déclaratoire, mais elle sera définitive; et si elle n'est pas modifiée en appel, la distribution totale ou partielle de la masse, peu importe quand elle se produira, <sup>j</sup> devra respecter ses dispositions.

J'en viens maintenant au fond.

The outstanding balance of the money paid into Court by the Marshal following the sale of the *Lowell Thomas Explorer* is \$322,344.55 (including accrued interest<sup>1</sup>). The ship was actually sold for a greater amount but some payments out have already been made pursuant to orders of this Court, covering the Marshal's costs and some previously authorized expenses incurred for the preservation of the ship while under arrest. The amount remaining in the fund and still standing to the credit of the several claimants is indeed only a small fraction of the total of the claims asserted against the vessel.

I see no advantage in outlining here, as a preliminary step, the long list of those claims that have to be considered, before making any finding as to their respective validity, quantum or ranking. I prefer to deal directly and briefly with the claims that raise no difficulty and then come to those which, having given rise to contestation, require special comments.

But some basic and general decisions must first be made.

The order of preference between liens which may attach to a ship or the proceeds of her judicial sale under the principles of admiralty law may be generally stated to be as follows: (a) the maritime lien securing claims for wages and disbursements of seamen and master, under the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9; (b) the very special lien created by section 17 of the *National Harbours Board Act*, R.S.C. 1970, c. N-8 for all tolls owing to the Board in respect of the vessel<sup>2</sup>; (c) the other maritime liens established or recognized by law

<sup>1</sup> The certificate put on file would have the interest added but some easy calculations proved this to be a mistake.

<sup>2</sup> The pertinent provisions of the Act read as follows:

17. (1) The Board may, as provided in section 19, seize any vessel within the territorial waters of Canada in any case  
(a) where any amount is owing to the Board in respect of such vessel for tolls;

(4) In any case mentioned in subsection (1), whether or not the vessel has actually been seized or detained, the Board has at all times a lien upon the vessel and upon the proceeds of any sale or other disposition thereof for the amount owing to the Board, which lien has priority over all other rights, interests, claims and demands whatever, excepting only claims for wages of seamen under the *Canada Shipping Act*.

Le solde restant des sommes consignées à la Cour par le prévôt suite à la vente du *Lowell Thomas Explorer* est de \$322,344.55 (les intérêts accumulés compris<sup>1</sup>). Le navire a été vendu pour une somme plus élevée, mais certains paiements ont déjà été effectués en exécution d'ordonnances de la Cour, pour couvrir les frais du prévôt et d'autres frais encourus, après autorisation, pour la préservation du navire pendant qu'il était sous saisie. La somme qui reste à distribuer ne peut en effet couvrir qu'une faible partie du montant total des réclamations dirigées contre le navire.

Je ne vois aucun avantage à exposer ici, en guise d'étape initiale, la longue liste des créances à considérer avant de dégager quelque conclusion relativement à leur validité, à leur montant et à leur rang respectifs. Je préfère commencer par éliminer rapidement les créances qui ne soulèvent aucune difficulté, pour passer ensuite à celles qui, ayant donné lieu à contestation, nécessitent un examen plus détaillé.

Mais il convient de trancher au préalable certaines questions fondamentales.

D'après les principes du droit maritime, les privilèges sur un navire et sur le produit de sa vente en justice prennent rang dans l'ordre suivant: a) le privilège qu'ont le capitaine et les marins, pour leurs gages et débours, en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, c. S-9; b) le privilège très particulier accordé au Conseil des ports nationaux, pour les droits qui lui sont dus à l'égard du navire, par l'article 17 de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux*, S.R.C. 1970, c. N-8<sup>2</sup>; c) les autres privilèges maritimes

<sup>1</sup> Le certificat déposé au dossier voulait faire ajouter l'intérêt, mais des calculs très simples ont montré que c'eût été une erreur.

<sup>2</sup> Les termes de la Loi sont les suivants:

17. (1) Le Conseil peut, tel qu'y pourvoit l'article 19, saisir un navire dans les limites des eaux territoriales du Canada dans tout cas où

a) une somme lui est due à l'égard de ce navire pour des droits;

(4) En tout cas mentionné au paragraphe (1), que le navire ait été ou non réellement saisi ou détenu, le Conseil possède à tout moment un privilège sur le navire et sur le produit de toute vente ou autre aliénation qui en est faite pour la somme due au Conseil, et ce privilège a priorité sur tous les autres droits, intérêts, réclamations et exigences, quels qu'ils soient, à la seule exception des réclamations pour gages de marins en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

(namely for bottomry and *respondentia*, collision damage, salvage); (d) the possessory lien which generally arises in connection with a ship repairer's claim giving him the right to retain possession until payment; (e) the mortgages; (f) the so-called statutory liens, which give certain creditors a right *in rem* but carry no privilege and therefore are postponed to all maritime or possessory liens as well as all registered mortgages which are in existence in the time they are enforced (see *Coastal Equipment Agencies Ltd. v. The "Comer"* [1970] Ex.C.R. 13).

One claimant made representations seeking in his case, on the basis of equity, a ranking that would not be in accordance with this normal order of preference. I will discuss the point later. As a general rule, however, I think that this order established by well settled rules should be strictly followed.

Judicial costs were incurred: costs of making the fund available by the sale of the vessel as well as costs of enforcing individual claims. As to the former, they must be given first priority. As to the latter, they should have the same ranking as the claims for the enforcement of which they were required, provided those claims were secured by a maritime lien; otherwise maritime liens should be given priority over the costs of any solicitor who has acted for another party (Price, *The Law of Maritime Liens*, 1940, p. 108).

There is finally the question of interest that need be disposed of at the outset. Each claim should bear interest, from the date of filing of the affidavit verifying same until payment, at the same rate as that which applied to the interest accruing to the fund while on deposit in the Consolidated Revenue Fund of Canada.

I

As already mentioned, the validity, quantum and nature of most of the claims raise no difficulty; their ranking according to the order of preference I said should be adopted is easy to determine.

établis ou reconnus par la Loi (notamment pour le prêt à la grosse, le prêt sur la cargaison, et l'indemnité de sauvetage en cas d'abordage); d) le lien possessoire qui se présente généralement en rapport avec la créance de celui qui a réparé le navire et qui a droit d'en garder possession jusqu'à paiement; e) les hypothèques; f) les soi-disant «liens statutaires» qui accordent à certains créanciers un droit *in rem* mais n'emportent aucun privilège, et par conséquent viennent après tout privilège maritime, lien possessoire ou hypothèque enregistré grevant le navire au moment où ils sont exercés (voir *Coastal Equipment Agencies Ltd. c. Le «Comer»* [1970] R.C.É. 12).

L'un des réclamants a fait des représentations en vue d'obtenir que, dans son cas, pour fins d'équité, l'ordre normal de priorité ne soit pas suivi. J'examinerai ces représentations plus loin. En règle générale, toutefois, j'estime que cet ordre, qui repose sur des règles bien établies, doit être strictement respecté.

Des frais de justice ont été encourus: frais faits pour rendre les fonds disponibles par la vente du navire ainsi que frais encourus pour faire valoir les créances individuelles. Les premiers doivent recevoir absolue priorité. Les autres devraient se voir accorder le même rang que les créances pour la réalisation desquelles ils ont été encourus, pourvu que ces créances aient été garanties par un privilège maritime; autrement, les privilèges fondés sur le droit maritime doivent recevoir préférence sur les frais de l'avocat qui a agi pour le compte d'une autre partie (Price, *The Law of Maritime Liens*, 1940, p. 108).

Il y a finalement la question des intérêts, qu'il faut trancher au départ. Chaque créance devrait porter intérêt, à partir de la date de production de l'affidavit qui en a attesté jusqu'à celle du paiement, au même taux que celui dont a profité la somme à distribuer pendant la durée de son dépôt au Fonds du revenu consolidé.

I

Je le répète, le montant, la validité et la nature de la plupart des créances ne soulèvent aucune difficulté; leur classement, selon l'ordre de préférence que j'ai dit devoir être adopté, est facile à déterminer.

1. The costs for bringing the ship to sale were assumed by Montreal Ship Repairs Ltd., intervenor in the present action. Their amount has not been established yet, but of course it will have to be paid first.

2. Three claims are undoubtedly secured by a maritime lien that attached to the vessel from the same date; they will come next:

(a) The claim for wages and benefits asserted by 18 of the crew members in action T-2148-77. This is the action in which the aforementioned appeals are pending. The aggregate amount claimed therein (excluding the repatriation costs which were actually advanced by Her Majesty the Queen) is \$146,814.07, but the amount really owing, if any, shall be settled by the judgment that will dispose of the action.

(b) Pursuant to an order of this Court dated September 21, 1971, Her Majesty the Queen in right of Canada was granted permission to intervene in case No. T-2148-77, and was subrogated to the rights and priorities of the plaintiffs therein in respect of the funds that she would advance to cover their repatriation to the Philippine Islands. There is no question that seamen are entitled to their cost of repatriation, which cost ranks in priority with their wages (see: Price, *The Law of Maritime Liens*, p. 62). The sum paid by Her Majesty the Queen amounted to \$6,588.

(c) Montreal Ship Repairs Ltd., intervenor in the present action, advanced the funds required to settle the claim for wages and salaries asserted by the plaintiff herein, the other 65 members of the crew, as well as those needed to assure their repatriation to the Philippine Islands. Pursuant to the order of this Court dated September 2, 1977, which authorized these advances, Montreal Ship Repairs Ltd. was to be subrogated to the rights and priorities of the plaintiffs up to the total sum disbursed and interest thereon. The amount is \$97,252.99.

3. A valid claim for tolls owing was produced by the National Harbours Board. Here is where it shall rank. The amount thereof is \$7,710.92.

4. Since no creditor is in a position to claim a possessory lien, mortgage claims are to be con-

1. Les frais de mise en vente du navire ont été assumés par la Montreal Ship Repairs Ltd., intervenante dans la présente action. Leur montant n'a pas encore été déterminé, mais ils devront bien entendu être payés en premier lieu.

2. Trois créances sont assurément garanties par des privilèges maritimes qui ont grevé le navire à compter de la même date; elles viendront ensuite:

a) La demande de traitements et bénéfices présentée par 18 membres de l'équipage dans l'action T-2148-77. Il s'agit de l'action dans laquelle les appels susmentionnés sont pendants. Le montant global qu'on y réclame (à l'exclusion des frais de rapatriement qui ont en fait été avancés par Sa Majesté la Reine) est de \$146,814.07, mais le montant réellement dû, s'il en est, sera fixé par le jugement qui disposera de l'action.

b) Suite à une ordonnance de la présente Cour en date du 21 septembre 1971, Sa Majesté la Reine du chef du Canada a reçu l'autorisation d'intervenir dans l'affaire n° T-2148-77, et a été subrogée dans les droits et privilèges des demandeurs à l'action, à raison des fonds qu'elle avancerait pour assurer leur rapatriement aux Philippines. Il est incontestable que les marins ont droit à leurs frais de rapatriement, qui ont le même rang prioritaire que leurs gages (voir: Price, *The Law of Maritime Liens*, p. 62). La somme versée par Sa Majesté la Reine s'élevait à \$6,588.

c) La Montreal Ship Repairs Ltd., intervenante à la présente action, a fait l'avance des sommes nécessaires pour payer les gages et salaires réclamés par le demandeur à la présente action, c'est-à-dire les 65 autres membres de l'équipage, ainsi que l'avance des frais encourus pour assurer leur retour aux Philippines. Conformément à l'ordonnance de la présente Cour en date du 2 septembre 1977 autorisant ces avances, la Montreal Ship Repairs Ltd. devait être subrogée dans les droits et privilèges des demandeurs jusqu'à concurrence du montant total versé et de l'intérêt y afférent. Le montant est de \$97,252.99.

3. Une créance valable pour droits dus a été présentée par le Conseil des ports nationaux. Elle doit prendre rang ici. Son montant est de \$7,710.92.

4. Puisque aucun créancier n'est dans les conditions pour prétendre à un lien découlant d'un droit

sidered next. Charter New York Leasing Corporation is the holder of a valid, registered, first naval mortgage as security for a loan made to her owners. The amount owing under the said mortgage and loan agreement, as of the date of the filing of the affidavit pursuant to the aforesaid order for directions, including interest, late charges and fees calculated in accordance with the terms of the agreement, was in Canadian dollars \$543,607.85.

5. Then would come all the claims for necessities that were rightly asserted against the vessel but did certainly not carry any privilege. It is doubtful that these claims could be considered here, since the money left after payment of the mortgage would, it seems to me, be vested in the trustee in bankruptcy. But in any event, there will certainly be no such money, so it is obvious that all the claims that carry no priority over the mortgage claim will simply have to be disregarded.

## II

Five claims were the subject of contestation or special representations as to their nature or cause and hence the priorities that should be attached thereto. These must now be considered.

(1) One Captain Verraen filed a claim for an amount of \$3,973.08 purporting to be for wages and therefore secured by a maritime lien. The wages are said to have been earned during the period covering July 31 to September 15, 1977. I see nothing, however, in the affidavit filed in support of the claim, indicating that Captain Verraen was at the relevant time on board the *Lowell Thomas Explorer* as a member of her crew. Indeed, the period mentioned is a period during which the vessel, already under arrest, was under the command of Captain Tito G. Llido. Moreover, the agreement under which Captain Verraen was employed (Exhibit P-1 to his affidavit) was signed on behalf of Midwest Cruises Inc. not on behalf of Midwest Cruises Panama S.A., the owners of the vessel. Captain Verraen may have been employed during that time to perform certain "port duties" as representative of Mr. Grueninger, the President of both Midwest Cruises Inc. and Midwest Cruises

de rétention, il faut passer aux créances hypothécaires. La Charter New York Leasing Corporation détient une première hypothèque valable et enregistrée, en garantie d'un prêt consenti aux propriétaires. Le montant dû aux termes dudit accord d'hypothèque et de prêt, à la date du dépôt de l'affidavit exigé par l'ordonnance d'instructions susmentionnée, intérêts compris, frais et indemnités de retard calculés conformément aux termes de l'accord, s'élève à \$543,607.85 canadiens.

5. Viennent alors toutes les réclamations pour fournitures nécessaires qui furent présentées à bon droit contre le navire mais qui n'emportaient certes aucun privilège. Il me paraît douteux qu'on puisse ici prendre en considération ces réclamations, étant donné que l'argent qui restera après paiement de l'hypothèque, accroît, il me semble, au syndic de la faillite. Mais de toute façon il ne restera certes plus rien, de sorte qu'il est clair que toutes les créances qui ne sont pas payables avant la créance hypothécaire devront tout simplement être ignorées.

## II

Dans cinq cas, la nature ou la cause des créances, et par conséquent leur rang, ont donné lieu à contestation ou ont soulevé des problèmes particuliers. Ce sont elles qu'il faut maintenant considérer.

(1) Un certain capitaine Verraen réclame un montant de \$3,973.08 qu'il dit lui être dû en gages et partant garanti par privilège maritime. Il s'agirait de gages gagnés pendant la période comprise entre le 31 juillet et le 15 septembre 1977. Je ne vois toutefois, dans l'affidavit déposé à l'appui de la réclamation, rien qui indique que le capitaine Verraen se soit, à l'époque en question, trouvé à bord du *Lowell Thomas Explorer* en qualité de membre de son équipage. En effet, pendant la période mentionnée, le navire, déjà placé sous saisie, était sous le commandement du capitaine Tito G. Llido. Au surplus, l'accord en vertu duquel le capitaine Verraen était employé (pièce P-1 en annexe de son affidavit) a été signé au nom de Midwest Cruises Inc., non à celui de Midwest Cruises Panama S.A., propriétaire du navire. Le capitaine Verraen peut fort bien au cours de cette période, avoir été employé pour remplir certaines «tâches portuaires» en qualité de mandataire de M.

Panama S.A., but the salary he earned in that capacity could not be secured by a maritime lien on the *Lowell Thomas Explorer*.

(2) Clipper Ship Supply Ltd. ("Clipper") sought leave to intervene in the present action as early as October 1977. It claimed that some of the goods then on board the ship belonged to it. These goods had allegedly been sold and delivered in accordance with the conditions of the International Ship Supplies Association as a result of which the ownership therein was not to pass until full payment of the purchase price amounting to a total sum of \$25,915.13. At the time of the application, however, only part of the goods had not already been incorporated into the vessel and could still be removed. On November 1, 1977, an order of this Court granted Clipper leave to intervene, declared that the goods sold by Clipper that were still capable of being identified and distinguished had a total value of \$3,000, directed that none of them be removed—obviously in view of the fact that the advertisements for the sale of the ship had already been published—but added:

That before payment out of the proceeds of the sale of the ship pursuant to a Commission of this Court, the value of any goods listed in the Marshal's Report of Inventory that are proved, were it not for the operation of the said sale, to have belonged to Clipper Ship Supply Ltd., shall be distracted and paid out to it free and clear of the claims *in rem* against the ship "LOWELL THOMAS EXPLORER", or *in personam* against her owners;

Effect must naturally be given to that order and an amount of \$3,000 plus interest shall be set aside in favour of Clipper Ship Supply Ltd. prior to any distribution to the creditors. But Clipper, understandably, is not quite satisfied with that result. It requests setting aside in its favour, the whole amount of \$25,915.13 on the ground that its right of ownership existed with respect to all of the goods it had supplied when they were sold with the vessel. To support this contention, counsel for Clipper submitted substantially the following argument.

We are dealing here with Canadian maritime law. This law is either uniform throughout Canada or some of its non-essential aspects must be filled

Grueninger, président et de Midwest Cruises Inc. et de Midwest Cruises Panama S.A., mais le traitement qu'il a gagné en cette qualité ne pouvait être garanti par un privilège sur le *Lowell Thomas Explorer*.

(2) La compagnie Clipper Ship Supply Ltd. («Clipper») demanda l'autorisation d'intervenir dans la présente action dès octobre 1977. Elle soutenait que certaines des marchandises à bord du navire lui appartenaient. Ces marchandises, alléguait-elle, avaient été vendues et livrées selon les clauses et conditions établies par l'International Ship Supplies Association, avec pour résultat qu'il ne pouvait y avoir transfert de leur propriété avant paiement intégral du prix de vente, soit \$25,915.13. Au moment de sa demande, cependant, une partie seulement des marchandises n'avait pas encore été incorporée au navire et pouvait encore être reprise. Le 1<sup>er</sup> novembre 1977, une ordonnance de la Cour accordait à Clipper l'autorisation d'intervenir, déclarait que les marchandises vendues par Clipper et encore susceptibles d'être identifiées et distinguées avaient une valeur totale de \$3,000, interdisant qu'on en retire aucune,—compte tenu sans doute du fait que les annonces pour la vente du navire avaient déjà été publiées,—mais ajoutait:

[TRADUCTION] Qu'avant toute distribution du produit de la vente du navire en vertu d'une disposition de la Cour, la valeur de toute marchandise figurant au rapport d'inventaire du prévôt, et dont il est prouvé que si ce n'était de ladite vente elles appartiendraient à Clipper Ship Supply Ltd., sera distraite et lui sera versée libre de toutes actions *in rem* contre le navire «LOWELL THOMAS EXPLORER», ou *in personam* contre ses propriétaires;

Il faut naturellement déférer à cette ordonnance. Il sera donc mis à part un montant de \$3,000 avec intérêts en faveur de Clipper Ship Supply Ltd. avant toute distribution aux créanciers. Mais la compagnie, on le comprend, a peine à se satisfaire de cette solution. Elle réclame distraction du montant global de \$25,915.13 au motif que son droit de propriété existait à l'égard de toutes les marchandises qu'elle avait fournies et qui ont été vendues avec le navire. Voici en substance le raisonnement que l'avocat de Clipper a soumis pour appuyer sa prétention.

Il s'agit ici de droit maritime canadien. Ce droit est soit uniforme pour tout le Canada, soit complété sur certains points non essentiels par des

out by local rules. If our maritime law is uniform, the *lex non scripta* portion thereof is presumed to be the same as English common law, and therefore includes the English law of property and trusts. Under the latter, legal and beneficial title to the supplies remained with Clipper, and since the ship and the goods were sold together as one mass, Clipper and the owners are deemed to be tenants in common, and the value of Clipper's property must be set aside first. Alternatively, if legal title passed, at least equitable title remained by way of resulting trust, or else the property was acquired and used in fraud of Clipper as a result of which the owners would have to be considered as constructive trustee: equity would then, through the "doctrine of tracing", impose a charge in favour of Clipper upon the proceeds of the sale. If, on the other hand, the argument goes on, our maritime law is not uniform and some of its aspects are governed by local rules, Clipper would still be entitled to "distraction" in its favour under articles 595 to 616 of the *Code of Civil Procedure* of the Province of Quebec which have *inter alia* the effect of protecting the third party who had a right to "revendicate" any part of the property seized and subsequently sold to his detriment.

I do not intend to discuss all of the propositions put forward in this argument. My answer will be simple. I do not see how Clipper could have retained a title of ownership, whether legal or equitable, in goods that had ceased to exist as separate entities and had become part of the ship and therefore unidentifiable or undistinguishable; and I don't think that Clipper, as seller of those goods, has acquired any legal or equitable interest in the ship herself. It is clear on the other hand that Clipper had, within the meaning of the Quebec Code, no right to "revendicate" goods that had already been incorporated into the vessel.

I can see no substance in Clipper's contention.

(3) A claim was made by one Harry Selander, a marine engineer, for an amount of \$2,600 U.S. allegedly owed to him for services rendered on board the vessel between September 11 and October 17, 1976.

règles locales. Si notre droit maritime est uniforme, sa partie non écrite est présumée être identique à la *common law* anglaise, et par conséquent, elle inclut le droit anglais de la propriété et des fiducies. Selon ce dernier, le *legal and beneficial title* sur les marchandises appartenait à Clipper, et puisque le navire et les marchandises ont été vendus ensemble, comme une seule masse, Clipper et les propriétaires du navire sont considérés comme copropriétaires, et la valeur des biens de Clipper doit être distraite en premier lieu. Et même si le *legal title* a été transféré, tout au moins l'*equitable title* a subsisté à cause de la fiducie qui s'est créée ou encore les biens ont été acquis et utilisés en fraude de Clipper et les propriétaires doivent être assimilés à des fiduciaires: en *equity*, par l'effet de la «*doctrine of tracing*», Clipper aurait alors un privilège sur le produit de la vente. Si, d'autre part, poursuit l'avocat, notre droit maritime n'est pas uniforme et que certains de ses aspects sont régis par les règles locales, Clipper aurait toujours droit à distraction en sa faveur en vertu des articles 595 à 616 du *Code de procédure civile* de la province de Québec, dont l'objet est notamment de protéger le tiers qui avait droit de «revendiquer» quelque partie du bien saisi et vendu à son détriment.

Je n'ai pas l'intention de réfuter une à une les propositions mises de l'avant dans ce raisonnement. Ma réponse sera simple. Je ne vois pas comment Clipper aurait pu conserver un droit de propriété, que ce soit *at law* ou en *equity*, sur des biens qui, ayant cessé d'exister comme entité distincte, étaient devenus intégrés au navire, et par conséquent ne pouvaient plus être identifiés ou distingués; et je ne pense pas non plus que Clipper, en tant que vendeur de ces biens, ait acquis, *at law* ou en *equity*, un quelconque droit sur le navire lui-même. D'autre part, il ne fait aucun doute que Clipper n'avait, au sens du *Code de procédure civile* du Québec, aucun droit de «revendiquer» des biens qui avaient déjà été incorporés au navire.

Je ne vois aucune valeur à la prétention de Clipper.

(3) Un certain Harry Selander, ingénieur maritime, réclame 2,600 \$ÉU pour des services qu'il aurait rendus à bord du navire entre le 11 septembre et le 17 octobre 1976.

In his affidavit and the accompanying documents filed in support of his claim, Mr. Selander asserted that he was hired, without any written contract, by "Mr. Grueninger himself", the President of Midwest Cruises Panama S.A., shortly after the vessel had been purchased in Finland from previous owners. He went to Finland as a "mechanical surveyor", under an engagement that was to end on the first of October but was then verbally extended for an additional 16 days at the request of Mr. Grueninger personally. In a supplemental affidavit, Mr. Selander states slightly otherwise: the position was offered to him by the president of a company that was under contract with Mr. Grueninger to supply crew for the newly acquired ship, and the position offered was that of consulting chief engineer aboard the vessel. As for the duties he performed, here is how he summarized them in two relevant paragraphs of this last mentioned affidavit (which I reproduce verbatim):

That as Consulting Chief Engineer for the S.S. BORE NORD III (later the S.S. "LOWELL THOMAS EXPLORER") during the month of September 1976, I was a member of the ship's crew of four person, to wit: Captain Holland, Senior Captain; Captain Tito, Junior Captain, Harry Selander, Chief Engineer; and a first assistant, who was a Philippino, his first name was Pedro. I had insisted that the boilers be cooled for cleaning and inspection and it was too cold to stay aboard the vessel, so the entire crew stayed in a hotel ate morning and evening meals in the hotel and took our noon meal aboard the ship. There was no cook in the membership of our crew.

During the month of September it was my responsibility to make all arrangements for hauling, bottom painting, cleaning, decoration, installation of steel shutters on all of the portholes at or below main deck. I acted as translator between the Finnish representatives and the Non-English speaking members of the crew. I ran and tested the entire air conditioning and heating system and inspected the same. And during that time translated all designations on the valves and machinery in the engine room from Finnish into English. It was also necessary for me to attempt to educate the first assistant, who had no previous steam experience, the care and operation of the vessels steam engines.

The reading of the two affidavits and of the exhibits referred to therein leaves the clear impression that Mr. Selander, a marine engineer, was hired essentially to inspect the vessel and verify that she could sail even though he went further and actually performed work thereon. The question is whether, in those circumstances, the salary he earned must be considered as seaman's wages carrying a maritime lien against the vessel under

Dans l'affidavit et les documents y annexés déposés à l'appui de sa réclamation, M. Selander affirme que ses services furent retenus, sans contrat écrit, par «M. Grueninger lui-même», président de Midwest Cruises Panama S.A., peu après l'achat du navire en Finlande. Il se serait rendu en Finlande en qualité d'«expert en mécanique», en vertu d'un engagement qui devait expirer le 1<sup>er</sup> octobre, mais qui fut verbalement reconduit pour 16 jours additionnels à la demande supplémentaire de M. Grueninger. Dans un affidavit supplémentaire, la déclaration de M. Selander varie légèrement: le poste lui aurait été offert par le président d'une société qui s'était engagée par contrat envers M. Grueninger à lui fournir un équipage pour le navire nouvellement acheté, et ce poste aurait été celui d'ingénieur en chef conseil à bord du navire. Quant aux fonctions qu'il remplissait, voici comment il les résume dans cet affidavit (que je cite textuellement):

[TRADUCTION] Qu'en qualité d'ingénieur en chef conseil pour le N.V. BORE NORD III (devenu plus tard le N.V. «LOWELL THOMAS EXPLORER») pendant le mois de septembre 1976, j'étais membre de l'équipage du navire, lequel équipage se composait de quatre personnes, à savoir: le capitaine Holland, commandant, le capitaine Tito, commandant en second, Harry Selander, ingénieur en chef; et un premier assistant, originaire des Philippines, prénommé Pedro. J'avais insisté pour qu'on laisse les chaudières se refroidir aux fins de nettoyage et d'inspection, et il faisait trop froid pour rester à bord du navire, aussi tout l'équipage était-il descendu dans un hôtel où il prenait petit déjeuner et souper, le déjeuner étant pris à bord du navire. Notre équipage ne comprenait pas de cuisinier.

Pendant le mois de septembre, j'ai eu la responsabilité de tous les arrangements de remorquage, peinture du fond, nettoyage, décoration, installation de volets d'acier sur toutes les écoutilles au niveau ou au-dessous du pont principal. J'ai servi d'interprète entre les représentants finlandais et les membres de l'équipage ne parlant pas anglais. J'ai fait fonctionner l'ensemble du système de climatisation et de chauffage et l'ai inspecté. En même temps j'ai traduit du finnois vers l'anglais toutes les indications figurant auprès des valves et des machines dans la salle des machines. J'ai également dû essayer de former le premier assistant, qui n'avait aucune expérience en la matière, à l'entretien et à l'utilisation des machines à vapeur du navire.

La lecture des deux affidavits et des pièces y mentionnées, laisse la nette impression que M. Selander, ingénieur maritime, a été engagé essentiellement pour inspecter le navire et vérifier son bon état de navigabilité, même s'il est allé plus loin et a accompli certains travaux à bord. La question est de savoir si, dans ces circonstances, le salaire qu'il a ainsi gagné doit être considéré comme gages de marin emportant privilège sur le navire,

the *Canada Shipping Act*.

The difficulty does not come from the fact that the hiring contract was only verbal (section 180 of the Act<sup>3</sup>). It is not that the voyage had not yet taken place when the work was performed (Price, *The Law of Maritime Liens*, p. 62), nor is it that the salary did not conform with the definition of "wages", as given by section 2 of the Act, which "includes emoluments". The difficulty is that Mr. Selander was never engaged and did not work as a seaman. He may have performed work on the vessel, but he was not "employed on board" the vessel as required by said section 2 which states:

2. In this Act

"seaman" includes

(a) every person (except masters, pilots and apprentices duly indentured and registered) employed or engaged in any capacity on board any ship, . . . (emphasis added).

In my view, Mr. Selander's claim was not secured by a seaman's maritime lien.

(4) On October 1, 1976, Captain Roy E. Holland was hired by Midwest Cruises Panama S.A. as master of the *Lowell Thomas Explorer* for an indefinite period of time. The employment agreement was put in writing; a copy of the written contract is on file. Captain Holland served on board the ship until the end of February 1977: he disembarked on March 1, of his own will, to return to America. The ship was then at Ponta Delgada, St. Michael's (Azores Islands).

The claim filed herein by Captain Holland is twofold. First he claims his salary of \$600 U.S. (\$662.34 Can.) for his last two weeks of service on board, which is still owed to him. This part of the

<sup>3</sup> This section reads as follows:

180. In any legal or other proceeding a seaman may bring forward evidence to prove the contents of any agreement with the crew or otherwise to support his case, without producing or giving notice to produce the agreement or any copy thereof.

en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

La difficulté ne vient pas du fait que le contrat d'engagement n'ait été que verbal (l'article 180 de la Loi<sup>3</sup>). Elle ne vient pas non plus de ce que le voyage n'était pas encore entrepris lorsque le travail a été accompli (Price, *The Law of Maritime Liens*, p. 62), ni de ce que le salaire n'était pas conforme à la définition de «gages», telle que donnée dans l'article 2 de la Loi, terme qui «comprend les émoluments». La difficulté est que M. Selander n'a jamais été engagé et n'a jamais travaillé comme marin. Il se peut qu'il ait accompli des tâches sur le navire, mais il n'a jamais été «employé à bord» du navire comme le requiert ledit article 2, aux termes duquel:

2. Dans la présente loi

«marin» comprend

a) toute personne (sauf les capitaines, pilotes et apprentis régulièrement liés par contrat et inscrits) qui est employée ou occupée à bord d'un navire, en quelque qualité que ce soit, . . . (le soulignement est ajouté).

A mon avis, la créance de M. Selander n'était pas assortie du privilège de marin.

(4) Le 1<sup>er</sup> octobre 1976, le capitaine Roy E. Holland fut recruté par Midwest Cruises Panama S.A. en qualité de commandant du *Lowell Thomas Explorer* pour une période indéfinie. Le contrat de louage de services fut constaté par écrit; copie de ce document a été versée au dossier. Le capitaine Holland servit à bord du navire jusqu'à la fin de février 1977: il débarqua le 1<sup>er</sup> mars, de son plein gré, pour retourner en Amérique. Le navire se trouvait alors à Ponta Delgada, île de Saõ Miguel (archipel des Açores).

La revendication déposée par le capitaine Holland est double. Il réclame en effet son salaire de 600 \$ÉU (\$662.34 CAN) pour ses deux dernières semaines de service à bord, qui lui est toujours dû.

<sup>3</sup> Le texte de cet article est le suivant:

180. Dans toute procédure judiciaire ou autre, un marin peut présenter une preuve établissant la teneur d'un contrat d'engagement de l'équipage ou appuyant autrement sa cause, sans production ou préavis de production du contrat d'engagement ou d'une copie de celui-ci.

claim is no doubt secured by a maritime lien<sup>4</sup>. But he also claims an additional amount of \$1,500 U.S. (or \$1,655.85 Can.) on the basis of a promise made to him by Mr. Grueninger that he would be entitled to an additional month's pay on leaving the ship. The issue here is, of course, whether this second portion of the claim is secured by the same maritime lien as the first one and must therefore be given the same priority.

Captain Holland was permitted, by an order of this Court, to file an additional affidavit in lieu of his being cross-examined on the one already furnished. In this supplemental affidavit, he states in paragraph 5 (which again I reproduce verbatim):

I have no written proof that Mr. Grueninger promised me \$1,500 (Fifteen Hundred Dollars) as one (1) month's leave on pay but swear that Mr. Grueninger personally promised me this in his office in Indianapolis, where I attended to obtain funds to pay my crew and to settle accounts outstanding with the Authorities in Ponta Delgada. There was no provision made in my Employment of Agreement. This arrangement was made purely by word of mouth and I trusted Mr. Grueninger to honour same.

It must be noted that no date is given. It appears from the file, however, that the vessel entered Ponta Delgada harbour on the 4th of February 1977, sailed for Bermuda on the 5th, returned to port on the 6th, sailed on the 10th, returned again on the 11th and remained under the command of Captain Holland until he disembarked on the first of March to fly back to North America (Exhibits to the claimant's affidavit dated January 23, 1978). It follows that the alleged promise made by Mr. Grueninger, on the basis of which Captain Holland is claiming, was made at the very end of the employ and even after termination thereof.

A maritime lien attaches to a vessel for salaries or wages earned on board by the master and the crew members. If the additional pay that is the subject matter of the claim here had been a condi-

<sup>4</sup> Section 214(1) of the *Canada Shipping Act* reads as follows:

214. (1) The master of the ship, so far as the case permits, has the same rights, liens and remedies for the recovery of his wages as a seaman has under this Act, or by any law or custom.

Cette partie de sa demande est sans conteste garantie par un privilège maritime<sup>4</sup>. Mais il réclame également un montant additionnel de 1,500 \$ÉU (\$1,655.85 CAN) en raison d'une promesse à lui faite par M. Grueninger qu'il aurait droit à un mois supplémentaire de traitement lorsqu'il quitterait le navire. Bien entendu, la question est ici de savoir si cette deuxième portion de la demande est garantie par le même privilège maritime que la première et si elle doit venir au même rang.

Le capitaine Holland a été autorisé, par ordonnance de la Cour, à déposer un affidavit additionnel au lieu d'être contre-interrogé sur celui qu'il avait déjà fourni. Dans cet affidavit complémentaire, il déclare au paragraphe 5 (que je cite encore une fois textuellement):

[TRADUCTION] Je n'ai aucune preuve écrite du fait que M. Grueninger m'a promis \$1,500 (mille cinq cents dollars) correspondant à un (1) mois de congé payé, mais je jure que M. Grueninger m'a personnellement promis cela dans son bureau, à Indianapolis, où je m'étais rendu pour obtenir les fonds nécessaires au paiement de mon équipage et des comptes en souffrance avec les autorités de Ponta Delgada. Rien n'a été inscrit dans mon contrat de louage de services. Cet arrangement a été purement verbal et je comptais que M. Grueninger honorerait sa parole.

On notera qu'aucune date n'est fournie. Il ressort toutefois du dossier que le navire a pénétré dans le port de Ponta Delgada le 4 février 1977, qu'il s'est rendu aux Bermudes le 5 pour retourner au port le 6, repartir le 10 et revenir encore le 11, et qu'il est resté sous commandement du capitaine Holland jusqu'à ce que celui-ci débarque le 1<sup>er</sup> mars pour retourner en avion en Amérique du Nord (pièces à l'appui de l'affidavit du demandeur en date du 23 janvier 1978). Il en résulte que la promesse de M. Grueninger sur laquelle le capitaine Holland fonde sa réclamation avait été faite alors que celui-ci s'apprêtait à quitter son emploi ou l'avait peut-être même déjà laissé.

Un privilège maritime affecte un navire à raison des salaires ou gages gagnés à bord par le commandant et les membres de l'équipage. Si le supplément de traitement qui fait l'objet de la

<sup>4</sup> L'article 214(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* est ainsi rédigé:

214. (1) Le capitaine du navire a, dans la mesure du possible, les mêmes droits, privilèges et recours pour le recouvrement de ses gages, qu'un marin en vertu de la présente loi, ou de toute loi ou coutume.

tion of employment of Captain Holland, I think it would have been part of his wages earned on board. If it had been compensation for wrongful dismissal, a case could have been made to have it included in the wages earned on board. (See, on these points, Price, *op. cit.* pp. 61 and 62). But in the circumstances of this case, I fail to see how it can be said that the money so promised should be taken as being included in the salary earned on board the vessel, as being part of the remuneration or of the "emoluments" due for services rendered on board the vessel.

Captain Holland's claim based on the promise of Mr. Grueninger, if it can be enforced against the vessel, which I doubt, cannot take precedence over the privileged claims.

(5) The last issue raised was thoroughly and very ably debated. Yet I do not think lengthy comments are required to dispose thereof. Here is how it was presented.

Montreal Ship Repairs Ltd. has a substantial claim against the vessel for repairs effected and services provided, which amounts to a sum of \$559,174.12. The work was ordered by Mr. Grueninger with a view to bringing the vessel to a desired classification. It was commenced immediately upon the vessel's arrival at Montreal on the 9th of May 1977 and continued until June the 30th. Although the ship was arrested as early as May the 25th, the officers of the Company believed in good faith that Mr. Grueninger would succeed in making some financial arrangements and then be able to settle their account. Unfortunately, it was not to be so.

Montreal Ship Repairs Ltd. never had possession of the vessel; it therefore had no right of retention until payment. It nevertheless seeks priority for its claim on the following grounds put forward in the affidavit of its general manager and director:

When the alterations and repairs performed by Montreal Ship Repairs Ltd. were completed on the 30th June 1977, the LOWELL THOMAS EXPLORER was fit to commence trading as a passenger vessel, subject to minor items which would have taken a few days to complete, whereas she was not in operating condition when the work was undertaken.

Montreal Ship Repairs Ltd. requests that the sum of \$170,000.00, being the additional market value as established in his

demande avait été une condition de l'emploi du capitaine Holland, je pense qu'il aurait fait partie de ses gages gagnés à bord. S'il s'agissait d'une compensation pour licenciement abusif, on pourrait trouver un motif de l'inclure dans les gages gagnés à bord. (Voir sur ces points, Price, *op. cit.* pp. 61 et 62). Mais dans les circonstances de la cause, je ne vois guère comment l'on peut soutenir que l'argent ainsi promis devrait être inclus dans le salaire gagné à bord du navire, comme partie intégrante de la rémunération ou des «émoluments» dus pour services rendus à bord du navire.

Si la demande du capitaine Holland, fondée sur la promesse de M. Grueninger, peut avoir effet contre le navire, ce dont je doute, elle ne peut avoir priorité sur les créances privilégiées.

(5) Le dernier point soulevé a été discuté à fond et avec beaucoup de compétence. Je crois toutefois pouvoir le trancher sans faire de long exposé. Voici la manière dont il a été présenté.

Montreal Ship Repairs Ltd. a une créance substantielle à exercer contre le navire, à raison des réparations effectuées et de services fournis. Celle-ci s'élève en effet à \$559,174.12. Le travail a été commandé par M. Grueninger en vue de faire passer le navire dans la catégorie qu'il souhaitait. Il a débuté immédiatement après l'arrivée du navire à Montréal, le 9 mai 1977, et s'est poursuivi jusqu'au 30 juin. Même si le navire avait été saisi, dès le 25 mai, les dirigeants de la société ont cru de bonne foi que M. Grueninger réussirait à conclure quelques arrangements financiers et qu'il pourrait régler leur compte. Malheureusement, il n'en a pas été ainsi.

Montreal Ship Repairs Ltd. n'a jamais eu possession du navire et n'avait donc aucun droit de rétention jusqu'au paiement. La Compagnie prétend toutefois que sa créance est prioritaire, pour les motifs exposés dans l'affidavit de son gérant général et administrateur:

[TRADUCTION] Après l'achèvement, le 30 juin 1977 des modifications et réparations effectuées par Montreal Ship Repairs Ltd., le LOWELL THOMAS EXPLORER était à même de commencer à voyager comme navire de passager, sous réserve de quelques travaux mineurs qui auraient pris quelques jours à achever, alors qu'il n'était pas en état de marche lorsque le travail a débuté.

Montreal Ship Repairs Ltd. demande que la somme de \$170,000, représentant l'augmentation de valeur commerciale,

affidavit by Mr. E. Edwardson attributable to the repairs and alterations performed by Montreal Ship Repairs Ltd. be distracted and awarded to it by preference to the claims filed against the proceeds which had arisen and were payable prior to the carrying out of the said repairs and alterations.

In support of such a request, counsel for the claimant cites a passage in *Halsbury's Laws of England* (3rd ed. Vol. 35, p. 788, paragraph 1213) which reads as follows:

It would seem that the determination of the priority of liens over one 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.

He also relies on a Canadian decision, that of the Supreme Court in *The Montreal Dry Docks and Ship Repairing Company v. Halifax Shipyards, Limited* (1919-20) S.C.R. 359, wherein, on the basis of equity, shipwrights, who were left in possession of a ship after she had been arrested, were given priority not only for the work done by them before arrest (for which they had a possessory lien), but also for the value of the accretion resulting from the work completed after arrest, although not especially authorized by the Court.

Of course, this is sufficient authority for the proposition that considerations of equity may have a role to play in the determination of priorities among outstanding claims against the proceeds of sale of a vessel. But as is said in *Halsbury* in the sentence immediately following that cited above:

There is, however, a general order of priority, and there are certain general rules which, in the absence of special circumstances, the Court tends to apply.

And indeed it is clear, from a reading of the reasons given in the judgment referred to, that these special circumstances were thought to be present in the case there decided.

I fail to see here any such special circumstances. The argument is essentially based on the good faith of the claimant when the services were supplied (although for an experienced dealer, its behaviour was surprisingly unwary) and the accretion that the work performed brought to the value of the vessel (which accretion, I should add incidentally, has certainly not been very satisfactorily established as to its relative importance and furthermore did not necessarily call for a higher

telle qu'elle est établie dans son affidavit par M. E. Edwardson, attribuable aux réparations et transformations effectuées par Montreal Ship Repairs Ltd., soit distraite pour lui être versée avant le paiement de toute créance née avant l'exécution desdites réparations et transformations.

A l'appui de cette requête, l'avocat du demandeur cite un passage de *Halsbury's Laws of England* (3<sup>e</sup> éd. vol. 35, p. 788, paragraphe 1213) dont le texte est le suivant:

[TRADUCTION] Il semble que la détermination du rang des privilèges entre eux ne repose sur l'application d'aucune règle rigide, mais sur le principe qu'il faut dans chaque cause faire justice aux parties.

Il s'appuie également sur un arrêt canadien, celui de la Cour suprême dans l'affaire *The Montreal Dry Docks and Ship Repairing Company c. Halifax Shipyards, Limited* (1919-20) R.C.S. 359, dans lequel, sur la base de l'équité, des charpentiers de navire laissés en possession d'un navire après sa mise sous saisie, ont reçu priorité non seulement à raison des travaux par eux effectués avant la saisie (à raison desquels il bénéficiait d'un droit de rétention), mais aussi pour l'augmentation de valeur attribuable aux travaux effectués après la saisie, bien que la Cour ne les eût pas spécialement autorisés.

Voilà sans doute autorité suffisante pour affirmer que des considérations d'équité peuvent avoir un rôle à jouer dans la détermination du rang de multiples créances sur le produit de la vente d'un navire. Mais, comme il est dit dans *Halsbury*, dans la phrase suivant immédiatement celle qui a été citée:

[TRADUCTION] Il existe toutefois un certain ordre de classement, et il y a certaines règles générales qu'à défaut de circonstances spéciales, les tribunaux auront tendance à appliquer.

Et de fait il est clair, à la lecture des motifs du jugement auquel il est fait référence, que l'on croyait à la présence de telles circonstances spéciales dans l'affaire concernée.

Je ne vois cependant ici aucune telle circonstance spéciale. L'argumentation est fondée essentiellement sur la bonne foi du créancier lorsque les services ont été fournis (bien que pour un entrepreneur expérimenté, son comportement ait été étonnamment imprévoyant) et sur l'augmentation apportée par le travail à la valeur du navire (j'ajouterai incidemment que l'importance relative de cette augmentation de valeur n'a certainement pas été très clairement établie et qu'il n'est pas

bidding price). If on that sole basis of good faith and accretion, the general rules governing priorities of claims against the proceeds of sale of a vessel were to be put aside, the whole system would be jeopardized and the credit of the ship-owners would be directly and adversely affected.

The claim of Montreal Ship Repairs Ltd. for the services it performed to the vessel in May and June 1977, is a claim for necessities to which no preference should be given.

As a result of the foregoing, the order of priority among the several claims outstanding against the proceeds of sale of the *Lowell Thomas Explorer* must be established as follows:

- |   |             |
|---|-------------|
| (1) The sum to be set aside in favour of Clipper Ship Supply Ltd.   | \$ 3,000.00 |
| (2) The judicial costs assumed by Montreal Ship Repairs Ltd. for bringing the ship to sale.                               |             |
| (3) The claims which carried a seaman's maritime lien to be paid concurrently, namely:                                    |             |
| (a) That of the plaintiffs in Action T-2148-77 in the amount to be established by judgment to intervene in said action.   |             |
| (b) That of Her Majesty in right of Canada for repatriation of the plaintiffs in Action T-2148-77                         | 6,588.00    |
| (c) That of Montreal Ship Repairs Ltd. for funds advanced to settle the claim for wages asserted by the plaintiffs herein | 97,252.99   |
| (d) That of Captain Holland for his last two weeks of service on board  | 662.34      |
| (4) The claim of the National Harbours Board  | 7,710.92    |
| (5) The claim of Charter New York Leasing Corporation   | 543,607.85  |

Each of these claims shall bear interest from the date and at the rate specified herein above and the judicial costs incurred to enforce those mentioned in (2), (3), (4) and (5) above, in this action or in any other action still pending, shall be added thereto.

The order will go accordingly.

certain que celle-ci ait fait monter les enchères). S'il fallait, sur la seule base de la bonne foi et de l'accroissement de valeur, écartier les règles générales qui régissent le rang des créances sur le produit de la vente d'un navire, l'ensemble du système serait compromis et le crédit des propriétaires de navires en serait directement et défavorablement affecté.

La créance de Montreal Ship Repairs Ltd. à raison des travaux effectués sur le navire en mai et juin 1977, est une créance pour fournitures à laquelle aucun privilège ne doit être accordé.

En conséquence de ce qui précède, l'ordre de préférence entre les diverses créances payables à même le produit de la vente du *Lowell Thomas Explorer* est le suivant:

- |   |             |
|---|-------------|
| (1) La somme réservée en faveur de Clipper Ship Supply Ltd.   | \$ 3,000.00 |
| (2) Les frais de justice faits par Montreal Ship Repairs Ltd. pour la mise en vente du navire   |             |
| (3) Les créances suivantes, assorties d'un privilège maritime de marin, viennent en concurrence:  |             |
| a) Celle des demandeurs dans l'action T-2148-77 pour le montant que fixera le jugement qui sera rendu dans ladite action                |             |
| b) Celle de Sa Majesté du chef du Canada pour le rapatriement des demandeurs dans l'action T-2148-77                                    | 6,588.00    |
| c) Celle de Montreal Ship Repairs Ltd. pour les fonds avancés pour régler les gages réclamés par les demandeurs dans la présente action | 97,252.99   |
| d) Celle du capitaine Holland pour ses deux dernières semaines de service à bord  | 662.34      |
| (4) La créance du Conseil des ports nationaux   | 7,710.92    |
| (5) La créance de Charter New York Leasing Corporation  | 543,607.85  |

Chacune de ces créances portera intérêt à partir de la date et au taux spécifiés ci-dessus, auquel seront ajoutés les frais judiciaires encourus pour le recouvrement de ceux mentionnés en (2), (3), (4) et (5) ci-dessus. Les créances seront en outre augmentées des frais de justice encourus pour le recouvrement dans la présente action ou dans toute autre action pendante.

L'ordonnance sera émise en conséquence.