

Demetries Karamanlis et al. (Plaintiffs)

v.

The Norsland (Defendant)

Trial Division, Pratte J.—Montreal, August 16 and September 21; Ottawa, December 1, 1971

Maritime law—Jurisdiction—Seamen's claims for wages and repatriation against ship—Action in rem for wrongful dismissal, jurisdiction—Maritime lien, whether seamen entitled to for wrongful dismissal.

Following its arrival at Montreal the *Norsland* was arrested on June 11, 1971, by *S*, who later desisted from the proceeding. On August 6 the master and crew brought action against the ship for wages, repatriation costs, etc. No defence was entered and plaintiffs moved for judgment by default. Their employment contracts provided for payment of three months' wages if the owners broke the contract.

Held: (1) The master and crew did not lose their right to wages on the arrest of the ship by *S* on June 11. *The Carolina* 3 Asp. M.L.C. 141, distinguished; *The Fairport* 2 [1966] 2 Lloyd's Rep. 7, referred to.

(2) This Court has jurisdiction to entertain a claim *in rem* by a seaman for compensation for wrongful dismissal, *viz.*, the three months' wages which were payable as liquidated damages under the contracts of employment for the owners' breach of contract.

(3) Plaintiffs were not entitled to a maritime lien for the three months' damages for wrongful dismissal, at any rate in the absence of proof that they had actually sustained such damages. *The British Trade* [1924] P. 104, 18 Lloyd's Rep. 65; *The Sara* (1889) 14 App. Cas. 209, discussed.

MOTIONS for default judgment (Montreal, August 16, 1971) and respecting distribution of proceeds of sale of vessel (Montreal, September 21, 1971).

August 16, 1971.

Michael Davis for plaintiffs.

S. Hyndman for a mortgagee.

September 21, 1971.

Edouard Baudry, David Marler, Vincent Prajer, Luc Mousseau, Colin Gravenor for claimants.

Demetries Karamanlis et al. (Demandeurs)

c.

Le Norsland (Défendeur)

Division de première instance, le juge Pratte—Montréal, le 16 août et le 21 septembre; Ottawa, le 1^{er} décembre 1971.

Droit maritime—Compétence—Demandes, introduites par les marins contre le navire, de paiement de salaires et de frais de rapatriement—Action in rem pour licenciement abusif, compétence—Privilège maritime, les marins y ont-ils droit dans le cas d'un licenciement abusif.

Après son arrivée à Montréal, le *Norsland* fut saisi, le 11 juin 1971, par *S* qui renonça, plus tard, à son action. Le 6 août, le capitaine et l'équipage introduisirent une action contre le navire, en paiement de leurs gages, des frais de rapatriement, etc. Aucune défense n'étant déposée, les demandeurs firent une demande de jugement par défaut. Leurs contrats de travail prévoyaient le paiement de trois mois de salaire en cas de rupture du contrat du fait des propriétaires.

Arrêt: (1) La saisie du navire effectuée le 11 juin par *S* n'a pas entraîné la perte du droit au salaire qu'avaient le capitaine et l'équipage. Distinction à faire avec l'arrêt *The Carolina* 3 Asp. M.L.C. 141; arrêt mentionné: *The Fairport* 2 [1966] 2 Lloyd's Rep. 7.

(2) Cette Cour est compétente pour connaître d'une demande *in rem*, introduite par un marin dans le but d'obtenir une indemnité de licenciement abusif, savoir, les trois mois de salaire qui devaient être versés, conformément aux contrats de travail, à titre de dommages-intérêts en cas de rupture de contrat du fait des propriétaires.

(3) Les demandeurs n'ont pas droit au privilège maritime pour les dommages-intérêts de trois mois encourus par suite de leur licenciement abusif, du moins certainement pas en l'absence de preuves démontrant qu'ils ont effectivement subi des dommages. Arrêts analysés: *The British Trade* [1924] P. 104, 18 Lloyd's Rep. 65; *The Sara* (1889) 14 App. Cas. 209.

REQUÊTES de jugement par défaut (Montréal, le 16 août 1971) et demandant la répartition du produit de la vente du navire (Montréal, le 21 septembre 1971).

Le 16 août 1971.

Michael Davis pour les demandeurs.

S. Hyndman pour un débiteur hypothécaire.

Le 21 septembre 1971.

Edouard Baudry, David Marler, Vincent Prajer, Luc Mousseau, Colin Gravenor pour les requérants.

PRATTE J.—This is an application for default judgment in an action *in rem* taken by the master and the crew of the ship *Norsland*.

The *Norsland* reached the port of Montreal on June 7, 1971. She had just been discharged when, on June 11, she was arrested by Sivaco Wire and Nail Company Ltd. in another case. As Sivaco did not proceed with its action and as, at the end of July, it appeared that the ship had been abandoned by its owners, the captain and the crew, who had remained on board and had kept on maintaining the ship despite the fact that they had not been paid since the beginning of May, took the present action and arrested the ship. By this action, which was commenced on August 6, the captain and the crew claim, in addition to wages, repatriation costs, damages and the reimbursement of disbursements and liabilities allegedly made or incurred on account of the ship.

The whole crew remained on board till August 18. On this date, eleven members of the crew were repatriated; the captain, a third engineer, an oiler and two A.B.'s stayed on board and maintained the ship till September 15, 1971, the date on which she was sold before judgment pursuant to an order of this Court dated August 18, 1971.

On September 13, the plaintiffs made two motions: the first one being the motion for default judgment with which I am now concerned, and the second one (which was certainly premature since, at that time, the ship had not yet been sold) being an application to be paid immediately by preference out of the proceeds of the sale of the ship. These motions were adjourned to September 21 and plaintiffs' solicitors were directed to notify all creditors of this adjournment.

The two motions were therefore heard on September 21 in the presence of all interested creditors. All counsel then acknowledged that the plaintiffs were entitled to their repatriation costs and to their wages (excluding overtime) up to June 11, 1971, the date on which the ship

LE JUGE PRATTE—Il s'agit en l'espèce d'une requête pour jugement par défaut dans une action *in rem* intentée par le capitaine et l'équipage du navire *Norsland*.

Le 7 juin 1971, le *Norsland* atteignait le port de Montréal. Le déchargement à peine achevé, le 11 juin, le navire était saisi par la Sivaco Wire and Nail Company Ltd. dans le cadre d'une autre affaire. Comme la Sivaco ne poursuivit pas son action et qu'il s'avéra que fin juillet, le navire avait été abandonné par ses propriétaires, le capitaine et l'équipage, qui étaient restés à bord et s'étaient occupés de l'entretien du navire bien qu'ils n'aient pas été payés depuis le début mai, intentèrent la présente action et saisirent le navire. Par cette action qui fut introduite le 6 août, le capitaine et l'équipage réclament, outre leurs gages, des frais de rapatriement, des dommages-intérêts et le remboursement des débours et dettes qu'ils ont prétendument faits ou contractés pour le compte du navire.

Jusqu'au 18 août, l'équipage tout entier resta à bord. A cette date, on rapatria onze membres de l'équipage; le capitaine, le troisième mécanicien, un graisseur et deux matelots restèrent à bord pour entretenir le navire jusqu'au 15 septembre 1971, date à laquelle il fut vendu avant jugement conformément à une ordonnance de cette Cour datée du 18 août 1971.

Le 13 septembre, les demandeurs présentèrent deux requêtes: par la première ils demandaient que jugement soit prononcé par défaut et, par la deuxième (qui était certainement prématurée puisqu'à ce moment-là, le navire n'avait pas encore été vendu), ils demandaient que les sommes qui leur étaient dues leur soient payées immédiatement et par préférence à même le produit de la vente du navire. Ces requêtes furent ajournées au 21 septembre et les procureurs des demandeurs reçurent l'ordre de notifier tous les créanciers de cet ajournement.

En conséquence, les deux requêtes furent entendues le 21 septembre en présence de tous les créanciers intéressés. Tous les avocats reconnurent alors que les demandeurs avaient droit à leurs frais de rapatriement et à leurs gages (hormis les heures supplémentaires) jus-

had first been arrested by Sivaco. As counsel also agreed that, to this extent, the plaintiffs' claim was secured by a maritime lien, they consented to the issuance of an order granting in part the motion for immediate payment and ordering that the sum of \$10,460.75 be paid immediately to the plaintiffs out of the proceeds of the sale of the ship.

As to the motion for default judgment, it must be said that, while all counsel obviously agreed that it should be granted, they could not reach an agreement as to the amount to which the plaintiffs were entitled. At the hearing, the master of the ship was heard as a witness and was cross-examined by solicitors for the other creditors. Then, plaintiffs' counsel and counsel for The First Pennsylvania Banking and Trust Company (which, allegedly, held a mortgage on the ship) asked for and were granted leave to argue this motion in writing. Plaintiffs' counsel filed his written argument on October 13, 1971, while counsel for The First Pennsylvania Banking and Trust Company filed his on November 2.

As counsel, in their written submissions, discussed at length the question whether or not the plaintiffs' claims were secured by a maritime lien, it is not superfluous to point out that this question is not in issue here. The owners of the arrested ship did not file a statement of defence; the plaintiffs are therefore entitled to get judgment for any amount which, according to the evidence, would be owed to them, whether or not the debt be secured by a maritime lien, provided that their claims be of such a nature that they can be enforced by an action *in rem*.

It is admitted that the plaintiffs are entitled to the costs of their repatriation and to their monthly wages up to June 11, 1971, the date on which the *Norstrand* was first arrested. As a matter of fact these costs and wages have already been paid pursuant to the consent order that I made on September 21, 1971. Moreover, counsel for The First Pennsylvania Banking and Trust Company has conceded that the members of the skeleton crew who maintained the ship

qu'au 11 juin 1971 date à laquelle le navire fut saisi, pour la première fois, par la Sivaco. Les avocats ayant aussi admis que cette partie de la créance des demandeurs était garantie par un privilège maritime, ils consentirent à ce qu'une ordonnance soit prononcée accueillant en partie la requête pour paiement immédiat et ordonnant qu'on verse immédiatement aux demandeurs la somme de \$10,460.75 à même le produit de la vente du navire.

Quant à la requête pour jugement par défaut, il faut dire que, bien que tous les avocats aient évidemment admis qu'elle devait être accueillie, ils ne purent s'entendre sur le montant auquel les demandeurs avaient droit. A l'audience, le capitaine du navire fut entendu comme témoin et les procureurs des autres créanciers procédèrent à son contre-interrogatoire. Puis, l'avocat des demandeurs et celui de la First Pennsylvania Banking and Trust Company (qui prétendument, détenait une hypothèque sur le navire) demandèrent et obtinrent la permission de plaider cette affaire par écrit. Le 13 octobre 1971, l'avocat des demandeurs déposa sa plaidoirie écrite tandis que l'avocat de la First Pennsylvania Banking and Trust Company déposa la sienne le 2 novembre.

Étant donné que les avocats, dans les mémoires qu'ils ont soumis, ont discuté longuement la question de savoir si les requêtes des demandeurs étaient garanties par un privilège maritime, il n'est pas inutile de souligner que la question ne se pose pas à ce stade-ci. Les propriétaires du navire saisi n'ont pas produit de défense; les demandeurs donc ont le droit d'obtenir jugement pour tout montant qui, selon la preuve, leur est dû, que leurs créances soient ou non garanties par un privilège maritime, pourvu qu'il s'agisse de créances qui puissent être exercées par action *in rem*.

Il a été admis que les demandeurs ont droit aux frais de leur rapatriement et à leur salaire mensuel jusqu'au 11 juin 1971, date à laquelle le *Norstrand* fut saisi pour la première fois. En fait, ces frais et salaires leur ont déjà été payés conformément à l'ordonnance que j'ai rendue le 21 septembre 1971. En outre, l'avocat de la First Pennsylvania Banking and Trust Company a admis que le reste des membres de l'équipage qui entretenirent le navire jusqu'à sa vente, le 15

till she was sold on September 15, should, in addition, be awarded their regular monthly wages from the day of the first arrest of the ship up to September 15. It is clear, therefore, that the plaintiffs should get judgment at least for these amounts.

The questions which remain to be answered are the following:

1. Are the members of the crew which were repatriated on August 18 entitled to their regular wages for the period extending from June 11, 1971 (the date of the first arrest) to the date of their repatriation?
2. Are the captain and members of the crew entitled to compensation for wrongful dismissal?
3. Are the nine members of the crew who allegedly worked overtime entitled to the additional remuneration that they claim in this respect?
4. Is the master entitled to the sum of \$1872 that he claims for "port expenses"?

5. Is the master entitled to recover the various amounts claimed as disbursements and liabilities made or incurred on account of the ship?

These questions will now be considered in the order they have just been put.

1. The regular wages of the members of the crew who were repatriated on August 18, 1971, for the period extending from June 11 to the date of the repatriation.

It was argued that these members of the crew ceased to be entitled to their wages when the ship was first arrested by Sivaco Wire and Nail Company Ltd., on June 11, 1971. In support of this contention, apart from American authorities that need not be discussed here, I was referred to two precedents, *Horlock v. Beal* [1916] 1 A.C. 486 and *The Carolina* 3 Asp. M.L.C. 141, which, in my opinion, have no application here.

In *Horlock v. Beal* (*supra*), the House of Lords simply held that the contracts of service of a seaman is terminated when, without any

septembre, devraient, en outre, recevoir leur salaire mensuel normal à compter du jour de la première saisie du navire jusqu'au 15 septembre. En conséquence, il est clair que l'action des demandeurs doit être accueillie au moins pour ces montants.

Voici les problèmes qu'il reste encore à résoudre:

1. Les membres de l'équipage qui ont été rapatriés le 18 août, ont-ils droit à leur salaire ordinaire pour la période allant du 11 juin 1971 (date de la première saisie) à la date de leur rapatriement?
2. Le capitaine et les membres de l'équipage ont-ils droit à une indemnité pour licenciement abusif?
3. Les neuf membres de l'équipage qui ont prétendument fait des heures supplémentaires de travail auront-ils droit à la rémunération additionnelle qu'ils réclament à cet égard?
4. Le capitaine a-t-il droit de recouvrer la somme de \$1872 qu'il réclame à titre d'allocation pour ses dépenses pendant le temps durant lequel le navire est demeuré dans un port?
5. Le capitaine a-t-il droit de recouvrer les différents montants qu'il réclame à titre de déboursés faits et de dettes contractées pour le compte du navire?

Je vais étudier ces questions dans l'ordre de leur énoncé.

1. Les salaires ordinaires des membres de l'équipage rapatriés le 18 août 1971, pour la période allant du 11 juin à la date du rapatriement.

On a soutenu que, dès l'instant où le navire fut saisi par la Sivaco Wire and Nail Company Ltd., le 11 juin 1971, ces membres de l'équipage n'avaient plus droit à leur salaire. A l'appui de cette prétention, outre certaines décisions américaines qu'il est inutile d'analyser ici, on m'a mentionné deux précédents, *Horlock c. Beal* [1916] 1 A.C. 486 et *The Carolina* 3 Asp. M.L.C. 141, qui, à mon avis, ne s'appliquent pas en l'espèce.

Dans l'affaire *Horlock c. Beal* (précitée) la Chambre des Lords a simplement jugé que le contrat de travail d'un marin prend fin lorsque,

fault of the contracting parties, its further performance becomes impossible. It seems obvious that this rule applies only when the further performance of the contract has become impossible and when this impossibility arises from a cause that cannot be imputed to the owners of the ship. If I now revert to the case under consideration, I must say that the first arrest of the ship did not, in itself, create an impossibility of performance of the contracts of service of the crew since it was always possible for the owners to make arrangements for the release of the arrested ship; moreover, in my view, when the further performance of the contracts of service of the crew became impossible due to the owners' decision to abandon the ship, this impossibility of performance proceeded from a cause that could be imputed to the owners.

The judgment of Sir Robert Phillimore in *The Carolina* (*supra*), which was also quoted by counsel for The First Pennsylvania Banking and Trust Company, is no authority for the proposition that the seamen cease to be entitled to their wages the moment their ship is arrested. In that case, which has since been overruled (*The Fairport* (No. 2) [1966] 2 Lloyd's Rep. 7), it was decided that when a seaman institutes a suit for wages he ceases to have any claim for subsequent wages; it was not decided that a seaman ceases to be entitled to his wages when the ship is arrested by a third party and, actually, the plaintiffs in that case, who had remained on board *The Carolina* after she had been arrested in a cause of necessities and who had later sued for their wages, were allowed their wages up to the time of commencement of their suit.

It appears, therefore, that the crew of the *Norland* did not cease to be entitled to their wages on June 11, for the sole reason that the ship was then arrested. In my view, those members of the crew who remained on board till August 18 are entitled to their wages up to that date provided that their contracts of service did not terminate earlier.

When did the contracts of service of these seamen come to an end? In order to answer this question, the following facts must be borne in mind:

sans faute des parties contractantes, son exécution devient impossible. Il semble clair que cette règle s'applique seulement si l'exécution du contrat est devenue impossible et que si la cause de cette impossibilité n'est pas imputable aux propriétaires du navire. Si je reviens maintenant à l'affaire qui m'est soumise, je dois dire que la première saisie du navire n'a pas, en elle-même, rendu impossible l'exécution des contrats de travail de l'équipage puisque les propriétaires avaient toujours la possibilité de prendre des dispositions pour obtenir mainlevée de la saisie; en outre, lorsque, par suite de la décision des propriétaires d'abandonner leur navire l'exécution des contrats de travail des marins devint impossible, il s'agissait d'une impossibilité d'exécution qui, à mon sens, était imputable aux propriétaires.

La décision de Sir Robert Phillimore dans l'affaire *The Carolina* (précitée), que l'avocat de la First Pennsylvania Banking and Trust Company a aussi citée, n'est pas un précédent à l'effet que les marins cessent d'avoir droit à leur salaire dès la saisie de leur navire, mais bien plutôt (et, sur ce point, cette décision ne fait plus aujourd'hui autorité: *The Fairport* (n° 2) [1966] 2 Lloyd's Rep. 7, à l'effet qu'un marin ne peut réclamer de salaire pour une période subséquente au jour où il a intenté une action en réclamation de ses gages. Non seulement n'a-t-il pas été décidé qu'un marin cesse d'avoir droit à son salaire lorsqu'un tiers saisit le navire mais, dans cette affaire-là, où les demandeurs étaient demeurés à bord du *Carolina* après qu'il eut été saisi par un tiers et avaient par la suite réclamé leurs salaires, on les leur accorda jusqu'à la date où ils avaient intenté leur action.

En conséquence, il semble que l'équipage du *Norland* n'a pas perdu son droit au salaire le 11 juin, uniquement en raison de la saisie du navire. A mon avis, les membres de l'équipage qui restèrent à bord jusqu'au 18 août ont donc droit à leur salaire jusqu'à cette date pourvu que leur contrat de travail ne se soit pas terminé auparavant.

A quel moment les contrats de travail de ces marins ont-ils pris fin? Pour répondre à cette question, il faut se rappeler les faits suivants:

(a) The master and all members of the crew had been hired for a fixed period of twelve months under written contracts which, in each case, contained the following clauses:

If discharged on my own request before expiration of this contract, I agree to pay my own repatriation.

In case owners or any other reason broken this contract, I must receive my wages, plus overtime if any, plus three months wages as vacation, and repatriation.

(b) The master expected that, upon arrival in Montreal, all wages due to him and to the crew would be paid by the local agent of the owners, Lillis Marine Agencies Ltd. When he realized that the agent could not pay these wages, he telephoned the owners who gave him the assurance that the money would soon be forthcoming and that the necessary arrangements would be made to secure the release of the ship; he was therefore told to keep the crew and to maintain the ship. However, at the end of July, more precisely on July 23 or 24, the master, who kept telephoning the owners, was told that they were unable to raise any money and had decided to abandon the ship.

(c) From June 11, to August 18, the whole crew remained on board the ship and did some maintenance work.

In my opinion, when the master was notified, on July 24, that the owners had decided to abandon the ship, it became clear that his contract of service as well as those of the crew had been "broken"; consequently, under the above-quoted clauses of their contracts of service, the plaintiffs were then entitled to their "wages, plus overtime if any, plus three months wages as vacation, and repatriation". Even if the members of the crew chose to remain on board after the owner had repudiated their contracts of service, they nevertheless were no longer entitled to any wages since their contracts of service had then been terminated.

For these reasons, I am of the opinion that those of the plaintiffs who were repatriated on

a) Le capitaine et tous les membres de l'équipage avaient été embauchés pour une période déterminée de 12 mois suivant des contrats écrits qui, dans chaque cas, contenaient les clauses suivantes:

[TRADUCTION] Si, à ma propre demande, je suis libéré de ce contrat avant son expiration, j'accepte de payer mon propre rapatriement.

Au cas où les propriétaires ou toute autre cause provoqueraient la rupture de ce contrat, je dois recevoir mon salaire, plus les heures supplémentaires le cas échéant, plus trois mois de salaire à titre de vacances et le rapatriement.

b) Le capitaine s'attendait à ce qu'à son arrivée à Montréal, l'agent local des propriétaires, Lillis Marine Agencies Ltd., lui paie son salaire et celui de l'équipage. Quand il comprit que l'agent ne pouvait pas payer, il téléphona aux propriétaires qui lui donnèrent l'assurance qu'ils trouveraient bientôt l'argent nécessaire et qu'ils prendraient les dispositions pour obtenir mainlevée de la saisie; en conséquence, on lui demanda de garder l'équipage et d'entretenir le navire. Cependant, fin juillet, plus précisément le 23 ou le 24 juillet, le capitaine apprit, après plusieurs coups de téléphone aux propriétaires, qu'ils ne pouvaient se procurer d'argent et avaient décidé d'abandonner le navire.

c) Du 11 juin au 18 août, l'équipage tout entier resta à bord du navire effectuant quelques travaux d'entretien.

A mon avis, lorsque, le 24 juillet, on informa le capitaine que les propriétaires avaient décidé d'abandonner le navire, il devenait clair qu'il y avait «rupture» de son contrat de travail ainsi que de ceux de l'équipage; en conséquence, conformément aux stipulations de leurs contrats d'engagement, les demandeurs avaient droit à leur «salaire, plus les heures supplémentaires le cas échéant, plus trois mois de salaire à titre de vacances et le rapatriement». Même si les membres de l'équipage choisirent de rester à bord après que les propriétaires aient résilié leurs contrats de travail, ils n'avaient désormais plus droit à leurs salaires puisque leurs contrats de travail avaient pris fin.

Pour ces motifs, j'estime que les demandeurs qui furent rapatriés le 18 août ont droit à leur salaire jusqu'au 24 juillet 1971.

August 18 are entitled to their wages up to July 24, 1971.

2. The compensation for wrongful dismissal.

The plaintiffs, apart from their regular wages, also claim the additional "three months wages" to which they were entitled by virtue of the above-quoted stipulations of their contracts of service.

It is clear that these additional wages are, in fact, liquidated damages. It is also clear that there was a breach of the contracts of service on the part of the owners. Consequently, under the terms of their contracts of service, the master and the crew are entitled to the indemnity that had been agreed upon. The sole issue to be determined in this connection is whether this claim could be enforced by an action *in rem*.

I believe that this Court has jurisdiction to entertain a claim *in rem* by a seaman for compensation for wrongful discharge (*The Great Eastern* (1867) L.R. 1A. & E. 384; *The Blessing* (1873) 3 P.D. 35; *The British Trade* [1924] P. 104; *Federal Court Act* S.C. 1970, c. 1, secs. 22 and 43). I therefore conclude that this part of the plaintiffs' claim should be allowed. I point out, however, that I do not mean to say that the plaintiffs' rights to these liquidated damages are secured by maritime liens; this is an altogether different question that need not be determined here.

[The judgment is not reported on the three remaining questions mentioned by the learned Judge, which involved no questions of law. In result, His Lordship gave judgment against defendant for \$32,325.17 apportioned in specified amounts among the twelve plaintiffs, in addition to their costs.—Ed.]

* * *

On September 15, 1971, pursuant to an order of the Court dated August 18, 1971, the defendant ship was sold for the price of \$111,000. As this amount was insufficient to meet all the claims made against the ship, all claimants appeared before me on September 21st to discuss the way in which it should be distributed. All interested parties then agreed that the fol-

2. Indemnité de congédiement abusif.

Outre leurs salaires ordinaires, les demandeurs réclament aussi les «trois mois de salaire» additionnel auxquels ils ont droit en vertu des dispositions sus-mentionnées de leurs contrats de travail.

Il est clair que ces salaires additionnels sont en fait des dommages-intérêts liquidés. Il est également certain que les propriétaires ont rompu les contrats de travail. En conséquence, en vertu des stipulations de leurs contrats de travail, le capitaine et l'équipage ont droit à l'indemnité convenue. La seule question à trancher à cet égard est de savoir s'ils pouvaient faire valoir cette demande par une action *in rem*.

Je pense que cette Cour a le pouvoir d'accueillir une action *in rem* introduite par un marin en vue d'obtenir une indemnité de congédiement (*The Great Eastern* (1867) L.R. 1A. & E. 384; *The Blessing* (1873) 3 P.D. 35; *The British Trade* [1924] P. 104; *Loi sur la Cour fédérale* S.C. 1970, c. 1, art. 22 et 43). En conséquence, je conclus que cette partie de la réclamation des demandeurs doit être accueillie. Cependant, je souligne que je ne me prononce pas sur le point de savoir si le droit des demandeurs à ces dommages-intérêts liquidés est garanti par un privilège maritime; il s'agit là d'une tout autre question qu'il n'est pas nécessaire de trancher ici.

[Les trois autres questions mentionnées par le savant juge n'impliquant pas de questions de droit, la partie de la décision en traitant ne sera pas publiée. En définitive, monsieur le juge Pratte condamna le défendeur à verser, en plus des dépens, la somme de \$32,325.17, répartie de manière précise entre les douze demandeurs.—Éd.]

* * *

Le 15 septembre 1971, en vertu d'une ordonnance de la Cour prononcée le 18 août 1971, le navire défendeur a été vendu au prix de \$111,000. Vu que ce montant ne suffisait pas pour satisfaire les réclamations de tous ceux qui prétendent avoir le droit de participer à sa distribution, tous les réclamants comparurent devant moi le 21 septembre pour discuter de la manière

lowing categories of claims were secured by a maritime lien and should be paid by preference in the following order:

- 1) Registrar and Marshal's fees and expenses re: the arrest and bringing the funds into Court;
- 2) Costs of the arrest by the plaintiffs and bringing the funds into Court;
- 3) Costs of the first arrest of the ship by Sivaco Wire and Nail Company Ltd. in case No. T-2118-71;
- 4) Wages of seamen with party costs with respect to the proof of the lien for wages of seamen;
- 5) Wages of captain with costs of proof;
- 6) The claim of the National Harbours Board.

Concerning these six classes of claims it was agreed (and ordered) that the parties contending to have a claim falling within the first three classes should have their bills of costs taxed in the usual manner. Counsel also told me that the amount of the claim of the National Harbours Board was not contested and it appears from affidavits filed since then that this claim amounts to \$195.32. As to the amount of the claims of the seamen and master of the ship, however, which fall within the 4th and 5th above-mentioned classes, the parties could not agree. After the parties had adduced all evidence they deemed relevant, I ordered that this issue be argued in writing.

As to the other claims, I was told that the only difficulty to be solved arose from the fact that one of the creditors, The First Pennsylvania Banking and Trust Company (hereinafter called "The Bank") which allegedly had a mortgage on the ship for an amount of \$110,000, claimed to be paid before other claimants. For this reason, further to a suggestion made by all interested parties, I ordered this issue to be also argued in writing. On October 13, 1971, however, I granted a motion made on behalf of the

dont il serait distribué. Toutes les parties intéressées ont alors convenu qu'un privilège maritime garantit les catégories de créance suivantes et qu'elles doivent être payées par préférence dans l'ordre ci-après:

- 1) les frais et indemnités du registraire et du prévôt re: la saisie et le dépôt des fonds à la Cour;
- 2) les frais de saisie des demandeurs et le dépôt des fonds à la Cour;
- 3) les frais de la première saisie du navire par la Sivaco Wire and Nail Company Ltd., dans la cause portant le numéro T-2118-71;
- 4) les salaires des marins ainsi que les frais des parties afférents à la preuve du privilège que comportent les salaires des marins;
- 5) le salaire du capitaine avec les frais de la preuve;
- 6) la demande du Conseil des ports nationaux.

Pour ce qui est de ces six catégories de réclamation, il fut convenu (et ordonné) que les mémoires de frais des parties soutenant qu'elles avaient une réclamation tombant dans l'une ou l'autre des trois premières catégories seraient taxés de la manière habituelle. Les avocats m'exposèrent aussi qu'ils ne contestaient pas le montant de la réclamation du Conseil des ports nationaux et il ressort des affidavits déposés depuis lors que cette réclamation s'élève à \$195.32. Toutefois, en ce qui concerne le montant des réclamations des marins et du capitaine du navire, qui tombent sous les quatrième et cinquième chefs susmentionnés, les parties ne purent s'accorder. Après que les parties eurent produit les preuves qu'elles estimaient pertinentes, j'ai ordonné que cette question soit débattue par écrit.

Quant aux autres réclamations, on m'a dit que la seule difficulté à résoudre provenait du fait que l'un des créanciers, la First Pennsylvania Banking and Trust Company (ci-après appelée «la Banque»), qui prétendait avoir une hypothèque sur le bateau d'un montant de \$110,000, exigeait d'être payé avant les autres requérants. Pour ce motif et faisant suite à une suggestion de toutes les parties intéressées, j'ai ordonné que cette question soit aussi débattue par écrit. Toutefois, le 13 octobre 1971, j'accordais une

plaintiffs and rescinded this order because it had then become obvious that the rank of The Bank's claim could not be discussed in the abstract before The Bank had established the validity of its mortgage.

I intend to indicate here the amounts of the claims of the captain and of the crew which I propose to consider as secured by a maritime lien and as ranking immediately before the claim of the National Harbours Board.

By a judgment dated the 1st day of December 1971, I granted the motion for default judgment made by the captain and the crew (the plaintiffs herein) and ordered the defendant ship to pay them a sum of \$32,325.17. This sum comprised:

1. The wages (regular and overtime) of the skeleton crew which maintained the ship till she was sold on September 15th.

This part of the plaintiffs' claim is, in my view, secured by the maritime liens of the master and of the seamen.

2. The wages (regular and overtime) of the remaining members of the crew up to July 24, 1971.

This part of the plaintiffs' claim is also, in my opinion, covered by the maritime lien of the seamen.

3. The repatriation costs of the captain and of the crew.

All interested parties agreed that this part of the plaintiffs' claim was secured by their maritime liens.

4. An indemnity equal to the three months wages, for wrongful dismissal.

I am of the opinion that the full amount of this indemnity is not covered by the maritime liens of the seamen and of the master. In my view, if the maritime lien of seamen extends to damages for wrongful dismissal, whether or not they were hired under "the ordinary mariner's contract", it only extends to the compensation of damages that have actually been sustained by the seamen. In this case, we do not know

requête faite au nom des demandeurs et annulai cette ordonnance parce qu'il était devenu évident qu'il était inutile de discuter en théorie du rang de la créance de la Banque avant qu'elle n'ait démontré la validité de son hypothèque.

Envisageant maintenant les réclamations du capitaine et de l'équipage, je veux indiquer ici dans quelle mesure, à mon sens, elles sont garanties par un privilège maritime prenant rang immédiatement avant la créance du Conseil des ports nationaux.

Par jugement prononcé le 1^{er} décembre 1971, j'ai accordé la requête pour jugement par défaut présentée par le capitaine et l'équipage (les demandeurs aux présentes) et j'ai ordonné que le navire défendeur leur verse la somme de \$32,325.17. Cette somme incluait:

1. Les salaires (ordinaires et heures supplémentaires) de l'équipage réduit qui entretint le navire jusqu'à ce qu'il soit vendu le 15 septembre.

A mon avis, cette partie de la réclamation des demandeurs est garantie par les privilèges maritimes du capitaine et des marins.

2. Les salaires (ordinaires et heures supplémentaires) des autres membres de l'équipage jusqu'au 24 juillet 1971.

A mon sens, le privilège maritime des marins garantit aussi cette partie de la réclamation des demandeurs.

3. Les frais de rapatriement du capitaine et de l'équipage.

Toutes les parties intéressées ont admis que cette partie de la réclamation des demandeurs était garantie par leur privilège maritime.

4. Une indemnité équivalant à trois mois de salaire à titre de licenciement abusif.

J'estime que le montant total de cette indemnité n'est pas couvert par les privilèges maritimes des marins et du capitaine. A mon avis, si le privilège maritime des marins s'étend aux dommages-intérêts pour licenciement illicite, qu'ils aient ou non été engagés par «the ordinary mariner's contract», il ne s'applique qu'à la compensation des dommages réellement subis par les marins. Ici, nous ne savons pas si les mem-

whether or not the members of the crew who maintained the vessel till September 15th (and to whom I awarded their wages up to that date) did suffer damages in consequence of their dismissal; for this reason I would say that the compensation that I awarded them in this respect is not secured by their maritime lien. As to the other members of the crew, who stayed on board till August 18th and to whom I awarded their wages (and overtime) only up to July 24th, their situation is different. Indeed, it cannot be denied that they lost, in consequence of their dismissal, an amount equivalent to the amount of their wages (plus overtime) for the period extending from July 24th to August 18, 1971. Consequently, I consider that the compensation that I awarded them is, to this extent, secured by their maritime lien.

In short, I propose to decide that the maritime liens of the master and of the crew cover, in addition to the repatriation costs, an amount equivalent to the amount of the wages (and overtime) that they claimed.

In his written argument, counsel for The Bank put forward two propositions:

1. No maritime lien can be created once a vessel is arrested.
2. The maritime lien for wages does not include compensation for unlawful dismissal unless the suit is brought (and this is not the case here) upon the "ordinary mariner's contract".

As one may gather from what I already said, I consider these two contentions to be ill-founded. However, it is perhaps not useless for me to state briefly the reasons which lead me to this conclusion.

Of the first proposition, I need not say more than that it is not supported by any authority.

As to the second proposition, it is founded on the authority of the judgment of Sir Henry Duke in *The British Trade* [1924] P. 104; (1924) 18 Lloyd's Rep. 65, which, itself, was based on the decision of the House of Lords in *The Sara* (1889) 14 A.C. 209. It was indeed decided in

bres de l'équipage qui entretenirent le navire jusqu'au 15 septembre (et à qui j'ai accordé le salaire jusqu'à cette date) ont subi des dommages par suite de leur licenciement; pour ce motif, j'estime que l'indemnité que je leur ai accordée à ce titre n'est pas garantie par leur privilège maritime. La situation des autres membres de l'équipage, qui restèrent à bord jusqu'au 18 août et à qui je n'ai accordé de salaire (et d'heures supplémentaires) que jusqu'au 24 juillet, est différente. En effet, on ne peut pas nier qu'ils aient perdu par suite de leur licenciement un montant équivalent au montant de leur salaire (plus les heures supplémentaires) pour la période allant du 24 juillet au 18 août 1971. En conséquence, j'estime que l'indemnité que je leur ai accordée, est, dans cette mesure, garantie par leur privilège maritime.

En bref, je me propose de juger que les privilèges maritimes du capitaine et de l'équipage couvrent, outre les frais de rapatriement, un montant équivalent au montant des salaires (et des heures supplémentaires) qu'ils réclamaient.

Dans sa plaidoirie écrite, l'avocat de la Banque a fait valoir deux arguments:

1. On ne peut pas créer de privilège maritime une fois qu'un navire est saisi.
2. Le privilège maritime afférent aux salaires ne comprend pas l'indemnité de licenciement illicite à moins que l'action (et ce n'est pas le cas en l'espèce) ne soit fondée sur le «ordinary mariner's contract».

Comme on peut le déduire de ce que j'ai déjà dit, j'estime que ces deux prétentions sont mal fondées. Toutefois, il n'est peut-être pas inutile que j'expose brièvement les motifs qui m'ont conduit à cette conclusion.

Quant à la première proposition, il me suffit de dire qu'aucun précédent ne l'appuie.

Quant à la deuxième proposition, elle est fondée sur l'autorité de la décision de Sir Henry Duke dans l'affaire *The British Trade* [1924] P. 104; (1924) 18 Lloyd's Rep. 65, qui s'appuyait elle-même sur la décision de la Chambre des Lords dans l'affaire *The Sara* (1889) 14 A.C.

The British Trade that the maritime lien for wages of a seaman does not include compensation for unlawful dismissal unless the suit is brought upon the "ordinary mariner's contract". But if Sir Henry Duke felt bound to reach this decision it was for the sole reason that he considered that it had been held in *The Sara* that "section 10 of the *Admiralty Court Act*, 1861, did not create any maritime lien which had not existed before that Act, but merely conferred upon the Court of Admiralty jurisdiction in cases where previously it had not jurisdiction". Now, one need only to read the decision of the House of Lords in *The Sara* to realize that it was misinterpreted by Sir Henry Duke. For this reason, I think that *The British Trade* was wrongly decided. And even if it were not so I would hesitate to follow a precedent which makes the rights of seamen dependent on their having been hired at conditions which were perhaps ordinary in the 18th century but which are certainly not common now (See *The Arosa Star* [1959] 2 Lloyd's Rep. 396 at p. 403; *The Sara* (1889) *supra* at p. 215).

If I revert now to the problem raised by the contention of The First Pennsylvania Banking and Trust Company that it is entitled to be paid before all claimants who do not have maritime liens, I think that the proper procedure to be followed would be for The Bank to prove its claim, its mortgage and all factual elements on which its contention rests. If, within fifteen days, counsel for The Bank has not, in agreement with counsel for the other interested creditors, made the necessary arrangements with the Registry to determine a date on which he will make this proof and submit all relevant legal arguments, any other interested party will be at liberty to make a motion to have this Court determine a date on which The Bank will be enjoined to prove its claim.

209. Bien sûr, dans l'affaire *The British Trade*, il fut jugé que le privilège maritime du salaire d'un marin ne comprend pas l'indemnité de licenciement illicite à moins d'intenter une poursuite portant sur le «ordinary mariner's contract». Mais, si Sir Henry Duke se sentit obligé de décider ainsi, c'était au seul motif qu'il estimait qu'il avait été jugé dans l'affaire *The Sara* que [TRADUCTION] «l'article 10 de la *Admiralty Court Act* (1861) ne créait aucun privilège maritime nouveau qui n'aurait pas existé avant cette loi, mais donnait simplement compétence à la Cour d'amirauté dans les affaires pour lesquelles elle n'était pas compétente auparavant». En fait, il suffit simplement de lire la décision de la Chambre des Lords dans l'affaire *The Sara* pour se rendre compte que Sir Henry Duke l'a mal interprétée. Pour ce motif, j'estime que l'affaire *The British Trade* fut mal jugée. Et même s'il n'en était pas ainsi, j'hésiterais à suivre un précédent qui fait dépendre les droits des marins de conditions d'embauche qui étaient peut-être habituelles au 18^e siècle mais qui ne le sont certainement plus à l'heure actuelle (Voir *The Arosa Star* [1959] 2 Lloyd's Rep. 396 à la p. 403; *The Sara* (1889) précité à la p. 215).

Pour en revenir maintenant au problème soulevé par la prétention de la First Pennsylvania Banking and Trust Company selon laquelle elle a le droit d'être payée avant les autres réclameurs qui n'ont pas de privilèges maritimes, je pense que la procédure appropriée à suivre serait que la Banque prouve sa réclamation, son hypothèque, et tous les éléments de fait sur lesquels s'appuie sa prétention. Si dans les quinze jours à venir l'avocat de la Banque n'a pas, en accord avec les avocats des autres créanciers intéressés, pris les dispositions nécessaires avec le greffe pour fixer la date à laquelle il établira cette preuve et fera valoir tous les arguments juridiques pertinents, il sera loisible à toute autre partie intéressée de présenter une requête pour que cette Cour fixe une date à laquelle la Banque devra prouver sa réclamation.