

T-2460-83

T-2460-83

**Adrian Balodis et al. (Plaintiffs)**

v.

**The Ship Prince George, Canadian Cruise Lines Ltd., Canadian Cruise Lines 1982 Ltd. and Canadian Cruise Holdings Ltd. (Defendants)**

and

**Continental Bank of Canada (Intervenor)**

Trial Division, Collier J.—Vancouver, July 17 and 25, 1984.

*Jurisdiction — Federal Court — Trial Division — Admiralty — Vessel under arrest — Claimants engaged as watchkeepers during layup and arrest — Claim for seamen's wages — Whether claimants "members of crew" within s. 22(2)(o) of Federal Court Act — Whether section to be given restricted interpretation as in U.K. — S. 22(2)(o) illustrative of broad admiralty jurisdiction of Court — Specific jurisdictional claims in s. 22(2) not excluding general jurisdiction conferred by s. 22(1) and definition of "seaman" in Canada Shipping Act — Claim for seamen's wages properly asserted, independently from any categorization as "members of crew" — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 22(1),(2)(o) — Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 2 — Administration of Justice Act, 1956, 4 & 5 Eliz. 2, c. 46.*

*Maritime law — Priorities — Claimants engaged as watchkeepers during layup and arrest of vessel — Claim for seamen's wages — Whether "members of crew" within meaning of s. 22(2)(o) of Act — Seamen "crew" even absent master, officers and other complement — Arrest not resulting in disbandment of "crew" — American cases distinguished — Claim for seamen's wages having priority over other claims — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 22(1),(2)(o).*

The *Prince George*, a cruise vessel, was arrested on September 3, 1983. The present claimants were, prior to the arrest, seamen and members of the vessel's crew. On the date of the arrest, they were engaged as watchkeepers. Besides security watch, they performed other services related to the general upkeep of the vessel during her layup and arrest. The Continental Bank of Canada, the intervenor, took over the management of the vessel on January 13, 1984. The intervenor argues that the claimants are not "members of the crew" within the meaning of paragraph 22(2)(o) of the *Federal Court Act* and therefore not entitled to assert a claim for seamen's wages in this Court. This argument is based on an author's statement that the English *Administration of Justice Act, 1956*, in defining admiralty jurisdiction, did not perpetuate the expression "seaman" but introduced a new formulation giving the court jurisdiction to determine a claim for wages instituted by "a

**Adrian Balodis et autres (demandeurs)**

c.

**Navire Prince George, Canadian Cruise Lines Ltd., Canadian Cruise Lines 1982 Ltd. et Canadian Cruise Holdings Ltd. (défendeurs)**

b et

**Banque Continentale du Canada (intervenante)**

Division de première instance, juge Collier—Vancouver, 17 et 25 juillet 1984.

*Compétence — Cour fédérale — Division de première instance — Amirauté — Navire saisi — Créanciers engagés comme gardiens pendant le désarmement et la saisie du navire — Créance pour salaire de marin — Les créanciers sont-ils «membres de l'équipage» aux termes de l'art. 22(2)(o) de la Loi sur la Cour fédérale? — L'article doit-il recevoir une interprétation étroite comme au R.-U.? — L'art. 22(2)(o) illustre la compétence fort large en matière d'amirauté de la Cour — Les compétences expressément énumérées à l'art. 22(2) ne restreignent pas la compétence de principe attribuée par l'art. 22(1) ni la définition de «marin» de la Loi sur la marine marchande du Canada — La réclamation pour salaire de marin a été régulièrement faite, indépendamment de toute qualification comme «membres de l'équipage» — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 10, art. 22(1),(2)(o) — Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, chap. S-9, art. 2 — Administration of Justice Act, 1956, 4 & 5 Eliz. 2, chap. 46.*

*Droit maritime — Priorité — Créanciers engagés comme gardiens pendant le désarmement et la saisie du navire — Créance pour salaire de marin — S'agit-il de «membres de l'équipage» aux termes de l'art. 22(2)(o) de la Loi? — Les marins forment «l'équipage» même en l'absence d'un capitaine, d'officiers, etc. — La saisie n'emporte pas dissolution de «l'équipage» — Distinction faite d'avec la jurisprudence américaine — Les créances pour salaire de marin prennent rang avant les autres créances — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 10, art. 22(1),(2)(o).*

Le *Prince George*, un bâtiment de croisière, a été saisi le 3 septembre 1983. Les créanciers en cause étaient, avant la saisie, marins et membres de l'équipage du navire. Au moment de la saisie, ils ont été engagés comme gardiens. Outre leur veille de sécurité, ils ont effectué diverses autres fonctions d'entretien général à bord du bâtiment après son désarmement et sa saisie. La Banque Continentale du Canada, intervenante, a assumé la gestion du bâtiment le 13 janvier 1984. L'intervenante soutient que les créanciers ne sont pas «membres de l'équipage» aux termes de l'alinéa 22(2)(o) de la *Loi sur la Cour fédérale* et ne peuvent donc saisir la Cour d'une créance pour salaire de marin. Cet argument est fondé sur l'opinion d'un auteur selon lequel une loi anglaise, l'*Administration of Justice Act, 1956*, dans sa définition de la juridiction d'amirauté, n'a pas conservé l'expression «marin», introduisant plutôt une nouvelle formule qui confère à la cour compétence pour connaître d'une créance

member of the crew”, and that therefore the phrase “member of the crew” is more confined in its ambit than the term “seaman”. The intervenor contends that paragraph 22(2)(o), which contains the words “member of the crew”, should also be given a restricted interpretation.

*Held*, the claimants are each entitled to be paid out of the funds in Court the amount of \$9,000, plus interest at the agreed rate, for the period September 3, 1983 to January 13, 1984, in priority to the other claimants.

The intervenor’s contention cannot succeed.

Two seamen can, even absent master, officers and other complement, in circumstances such as the present ones, constitute a crew. Mere arrest does not result in an automatic disbandment of “crew”. The American decisions to which the intervenor referred must be distinguished. They are based on particular wordings, founded in a compensation statute, excluding particularly defined persons.

Paragraph 22(2)(o) is a mere illustration of the wide admiralty jurisdiction of this Court. It cannot be seen as possible restriction, as now appears to be the case in the United Kingdom. As specifically stated in the opening words of subsection 22(2), the enumeration of illustrative jurisdictional claims does not exclude, or inhibit, the general jurisdiction given by subsection 22(1) and the definition of “seaman” in section 2 of the *Canada Shipping Act*. On the basis of those provisions, the claimants here can, under existing Canadian maritime law, assert a claim for seamen’s wages, and that, quite apart from any categorization as “members of the crew”.

#### CASES JUDICIALLY CONSIDERED

##### APPLIED:

*Jorgensen v. The Chasina* (1925), 37 B.C.R. 24 (Adm.).

##### CONSIDERED:

*Jane and Matilda Chandler* (1823), 1 Hag. Adm. 187 (H.C. of Adm.); *Reg. v. City of London Court (Judge of) and Owners of S.S. Michigan* (1890), 25 Q.B.D. 339; *Connor v. The “Flora”* (1898), 6 Ex.C.R. 131; *Tropwood A.G. et al. v. Sivaco Wire & Nail Co. et al.*, [1979] 2 S.C.R. 157.

##### REFERRED TO:

*Demetries Karamanlis v. The Norsland*, [1971] F.C. 487 (T.D.); *Antares Shipping Corporation v. The Ship “Capricorn” et al.*, [1980] 1 S.C.R. 553.

##### COUNSEL:

*Sandra Banister* for claimant O’Dwyer.  
*Lorraine Shore* for claimant Josefsson.  
*S. R. Ross* for intervenor.  
*L. M. Cohen* for Canada Ports, Revenue  
 Canada and Transport Canada.  
*M. J. Edwards* for Al Malaikah Temple.

pour salaire que ferait valoir «un membre de l’équipage» et donc, l’expression «membre de l’équipage» serait plus restrictive que le vocable «marin». L’intervenante soutient que l’alinéa 22(2)(o), où l’on retrouve l’expression «membre de l’équipage», devrait de même recevoir une interprétation étroite.

*a Jugement*: les créanciers ont tous deux droit au paiement, prélevé sur les fonds consignés en justice, d’un montant de 9 000 \$, avec intérêts, au taux convenu, courant du 3 septembre 1983 au 13 janvier 1984, en préférence aux autres créanciers.

L’argument de l’intervenante ne saurait être retenu.

*b* Deux marins peuvent, même en l’absence d’un capitaine, d’officiers, etc., dans des circonstances comme celles-ci, constituer un équipage. La saisie en elle-même n’emporte pas dissolution automatique de «l’équipage». La jurisprudence américaine citée par l’intervenante doit être écartée parce que distincte, en fonction des textes qu’elle interprète, s’agissant d’une loi d’indemnisation excluant certaines catégories de gens bien définies.

L’alinéa 22(2)(o) n’est qu’une simple illustration de la compétence fort large que possède la Cour en tant que juridiction d’amirauté et non une quelconque restriction, comme il semblerait que ce soit maintenant le cas au Royaume-Uni. Comme il est dit expressément dans la disposition liminaire du paragraphe 22(2), l’énumération des demandes dont on peut saisir la Cour n’est donnée qu’à titre d’exemple et n’exclut ni ne restreint la compétence de principe attribuée par le paragraphe 22(1) et la définition de «marin» de l’article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Se fondant sur ces dispositions, les créanciers en l’espèce peuvent, en vertu du droit maritime canadien actuel, faire valoir une créance pour salaire de marin et cela, indépendamment de toute qualification comme «membres de l’équipage».

#### JURISPRUDENCE

##### DÉCISION APPLIQUÉE:

*Jorgensen v. The Chasina* (1925), 37 B.C.R. 24 (Adm.).

##### DÉCISIONS EXAMINÉES:

*Jane and Matilda Chandler* (1823), 1 Hag. Adm. 187 (H.C. of Adm.); *Reg. v. City of London Court (Judge of) and Owners of S.S. Michigan* (1890), 25 Q.B.D. 339; *Connor v. The “Flora”* (1898), 6 R.C.É. 131; *Tropwood A.G. et autres c. Sivaco Wire & Nail Co. et autres*, [1979] 2 R.C.S. 157.

##### DÉCISIONS CITÉES:

*Demetries Karamanlis c. Le Norsland*, [1971] C.F. 487 (1<sup>re</sup> inst.); *Antares Shipping Corporation c. Le Navire “Capricorn” et autres*, [1980] 1 R.C.S. 553.

##### AVOCATS:

*Sandra Banister* pour le créancier O’Dwyer.  
*Lorraine Shore* pour le créancier Josefsson.  
*S. R. Ross* pour l’intervenante.  
*L. M. Cohen* pour Ports Canada, Revenu  
 Canada et Transports Canada.  
*M. J. Edwards* pour Al Malaikah Temple.

## SOLICITORS:

*Laxton, Pidgeon & Company*, Vancouver, for claimant O'Dwyer.

*McTaggart, Ellis & Company*, Vancouver, <sup>a</sup> for claimant Josefsson.

*Swinton & Company*, Vancouver, for intervenor.

*Deputy Attorney General of Canada* for Canada Ports, Revenue Canada and Transport Canada. <sup>b</sup>

*Edwards & Michalski*, New Westminster, British Columbia, for Al Malaikah Temple (K. Boucher).

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

COLLIER J.: The *Prince George* is a cruise vessel. In 1981, 1982 and 1983 she sailed from Vancouver into Alaskan waters. On August 20, 1983 she returned to Vancouver from a cruise voyage to Alaska. Her next sailing was scheduled for September 3. On that day she was arrested by several, of many, claimants. On February 24, 1984, this Court directed she be sold. An offer to purchase, of \$1,000,000 was approved on April 30, 1984. The purchase monies were paid into Court.

The *Prince George* was never, at any material time, released from arrest.

The present claimants, on the two motions before me, are Robin Josefsson and Jack O'Dwyer. They were, prior to September 3, 1983, seamen, and members of the *Prince George's* crew.

Josefsson signed articles on July 9, 1983. He served as an oiler. He made six return trips. He signed off his articles on August 20, 1983. It was agreed he would rejoin the vessel, for its next voyage, on September 3, 1983. He came to Vancouver that day to find the vessel arrested. But he signed on again on that date. <sup>i</sup>

O'Dwyer was employed on the *Prince George* during the 1981, 1982 and 1983 cruise seasons. In 1983 he worked as Housekeeper and Assistant Purser. His 1983 articles commenced May 7, <sup>j</sup>

## PROCUREURS:

*Laxton, Pidgeon & Company*, Vancouver, pour le créancier O'Dwyer.

*McTaggart, Ellis & Company*, Vancouver, pour le créancier Josefsson.

*Swinton & Company*, Vancouver, pour l'intervenante.

*Le sous-procureur général du Canada* pour Ports Canada, Revenu Canada et Transports Canada.

*Edwards & Michalski*, New Westminster (Colombie-Britannique), pour Al Malaikah Temple (K. Boucher).

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

LE JUGE COLLIER: Le *Prince George* est un bâtiment de croisière. En 1981, 1982 et 1983, avec Vancouver comme port d'attache, il effectuait des croisières dans les eaux de l'Alaska. Le 20 août 1983, il rentrait à Vancouver, revenant de l'une de ses croisières en Alaska. Il devait appareiller de nouveau le 3 septembre. Mais, ce jour-là, plusieurs de ses nombreux créanciers l'ont saisi-arrêté. Le 24 février 1984, notre Cour en ordonnait la vente. Une offre d'achat de 1 000 000 \$ était approuvée le 30 avril 1984 et le prix en était consigné à la Cour. <sup>d</sup>

Le *Prince George* n'a, à aucun moment, fait l'objet d'une mainlevée.

Je suis saisi de deux requêtes; les créanciers en cause sont MM. Robin Josefsson et Jack O'Dwyer. Ils étaient, avant le 3 septembre 1983, marins et membres de l'équipage du *Prince George*.

Josefsson s'est inscrit au rôle d'équipage le 9 juillet 1983, comme graisseur. Il a participé à six voyages. Il a donné son congé le 20 août 1983. Il était convenu qu'il s'embarquerait à nouveau au prochain voyage, le 3 septembre 1983. Il ne s'est rendu à Vancouver ce jour-là que pour trouver le navire saisi-arrêté. Mais il a signé quand même un nouveau contrat d'engagement le même jour. <sup>e</sup>

O'Dwyer a travaillé à bord du *Prince George* au cours des saisons 1981, 1982 et 1983. En 1983, il a exercé les fonctions d'intendant et de commissaire adjoint. Son contrat d'engagement de 1983 prenait <sup>f</sup>

1983. He has never signed off, or surrendered, those articles.

Josefsson and O'Dwyer were, on September 3, 1983, engaged as watchkeepers on the vessel. They were paid \$500 per week. The arrangement was made through Frederick Wright, the president and general executive officer of the owners and operators of the vessel. They are still employed in that capacity. Besides security watch, they performed various other services in respect of the general welfare and upkeep of the vessel during her layup and arrest.

The two claimants have never been paid by the owners and operators.

Effective January 13, 1984, the Continental Bank of Canada, the intervenor, took over management of the vessel. O'Dwyer and Josefsson were kept on. They performed the identical duties previously carried out for the vessel's owners and operators. There is some dispute as to the rate of pay in the initial few weeks of the new arrangement. The claimants say they were to be paid at the former rate of \$500 per week. The intervenor maintains the original arrangement was for \$250 per week.

On the hearing of these motions, I said I would only deal with the two claims up to the date of the new engagement with the intervenor. The amount there involved for each claimant is \$9,000 plus interest.

As to the remaining amount claimed by the claimants, \$1,250 or, possibly, \$750 each, I directed an application could be made for directions as to the trial of an issue, failing resolution, among the parties, of the dispute.

Counsel for the Bank agreed the services, performed by the two claimants between September 3, 1983 and January 13, 1984, including the watchkeeping services, were services falling into the category of those rendered by "seamen".

Undoubtedly, the claimants would, under United Kingdom law prior to 1956, and Canadian law prior to 1971, be entitled to enforce their claim as one for seamen's wages; they would be entitled to a maritime lien giving them priority, in this

effet le 7 mai de la même année. Il n'a jamais donné son congé ni résilié ce contrat.

Josefsson et O'Dwyer ont été, le 3 septembre 1983, engagés à titre de gardiens du bâtiment. On les payait 500 \$ par semaine. L'arrangement est intervenu grâce aux bons offices de Frederick Wright, président-directeur général des armateurs. Ils sont toujours sous contrat d'engagement à ce titre. Outre leur veille de sécurité, ils effectuent diverses autres fonctions d'entretien général à bord du bâtiment tant que dureront son désarmement et sa saisie.

Les deux créanciers n'ont jamais été payés par les armateurs.

À compter du 13 janvier 1984, la Banque Continentale du Canada, intervenante, a assumé la gestion du bâtiment. O'Dwyer et Josefsson ont continué leur poste et continué d'exercer les fonctions qu'ils exerçaient antérieurement pour le compte des armateurs du bâtiment. Le montant de leur salaire, pour les premières semaines du nouvel arrangement, est contesté. Les créanciers disent qu'on leur doit toujours leur ancien salaire, soit 500 \$ par semaine. L'intervenante soutient qu'initialement l'arrangement avait été pour 250 \$ par semaine.

À l'audition des requêtes, j'ai dit que je ne traiterais que des deux créances en souffrance au moment du nouvel engagement avec l'intervenante. Les sommes en cause pour chaque créancier s'élèvent à 9 000 \$ plus les intérêts.

Quant au montant supplémentaire que réclament les créanciers, soit 1 250 \$, ou peut-être 750 \$ chacun, j'ai autorisé, à défaut de règlement amiable entre les parties, la présentation d'une requête pour obtenir des directives sur l'instruction du litige.

L'avocat de la Banque a reconnu que les services rendus par les deux requérants du 3 septembre 1983 au 13 janvier 1984, y inclus les veilles, pouvaient être qualifiés de services rendus par des «marins».

Il ne fait pas de doute que les créanciers devraient, en vertu du droit en vigueur au Royaume-Uni avant 1956, et du droit canadien d'avant 1971, obtenir le paiement de leur créance, une créance pour salaire de marin, laquelle donne

case, over many other claims, including that of the intervenor mortgagee. "Seaman" is defined in the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, as follows:

2. ...  
"seaman" includes

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

That expression, in English and Canadian law, has been given a broad meaning. There are many cases. I need only refer to some.

*The Jane and Matilda Chandler* (1823), 1 Hag. Adm. 187 (H.C. of Adm.): the claimant, a female, claimed seaman's wages as a cook and steward on board the vessel while at sea. She advanced a further claim for wages as a shipkeeper during long periods of time when the vessel was in dock or harbour. Lord Stowell allowed her claim, in both capacities, as seamen's wages.

*Reg. v. City of London Court (Judge of) and Owners of S.S. Michigan* (1890), 25 Q.B.D. 339: the *Michigan* arrived in the port of London. Her crew, including the mate, were paid off. The mate, without signing fresh articles, remained on board to superintend the discharge of inward cargo and the loading of fresh cargo for the next voyage. The ship was also taken in for repairs. The mate remained on board to supervise that work. The Court held the services were maritime services rendered by a seaman; the mate was entitled to claim a maritime lien.

*Connor v. The "Flora"* (1898), 6 Ex.C.R. 131: the plaintiff was employed to look after the confectionery stand on board a passenger vessel. She was held to be a seaman, entitled to claim a maritime lien for her wages.

Mr. Ross, for the intervenor, does not dispute the correctness of these decisions. He contends the claimants here were not "members of the crew"; they cannot assert a claim for wages in this Court; nor are they entitled to a maritime lien giving

lieu à un privilège maritime prenant rang, en l'espèce, avant certaines autres créances, dont celle de la créancière hypothécaire intervenante. La *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, chap. S-9, définit le terme «marin» comme suit:

2. ...  
«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, et

Cette expression, en droit anglais comme en droit canadien, a reçu une interprétation large. La jurisprudence est abondante en la matière; il me suffira de citer quelques précédents.

L'affaire *Jane and Matilda Chandler* (1823), 1 Hag. Adm. 187 (H.C. of Adm.): la créancière réclamait un salaire de marin pour avoir été cuisinière et steward à bord d'un navire en mer. Elle faisait valoir aussi une deuxième créance pour salaire de gardienne pour les longues périodes de temps où le navire avait été au port. Lord Stowell fit droit à sa créance, qualifiée de créance pour salaire de marin, aux deux chefs.

L'arrêt *Reg. v. City of London Court (Judge of) and Owners of S.S. Michigan* (1890), 25 Q.B.D. 339: à l'arrivée du *Michigan* au port de Londres, son équipage, y compris un certain lieutenant, furent payés et reçurent leur congé. Ce lieutenant, sans signer aucun nouveau contrat d'engagement, demeura à bord pour surveiller le déchargement de la cargaison transportée et le chargement d'une nouvelle cargaison pour le voyage suivant. Le navire devait aussi subir certaines réparations. Le lieutenant demeura à bord pour surveiller les travaux. La Cour jugea qu'il s'agissait là de services de nature maritime rendus par un marin; le lieutenant pouvait faire valoir un privilège maritime.

L'affaire *Connor v. The "Flora"* (1898), 6 R.C.É. 131: la demanderesse était responsable de la confiserie à bord d'un paquebot. On la considéra comme un marin et sa créance pour salaire fut jugée garantie par un privilège maritime.

M<sup>e</sup> Ross, qui représente l'intervenante, ne conteste pas le bien-fondé de ces précédents. Il soutient plutôt que les créances en cause en l'espèce ne sont pas celles de «membres de l'équipage»; il s'ensuivrait que les créanciers ne pourraient saisir

priority over other claims. Subsection 22(1) and paragraph 22(2)(o) of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10 are relied on:

22. (1) The Trial Division has concurrent original jurisdiction as well between subject and subject as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

(2) Without limiting the generality of subsection (1), it is hereby declared for greater certainty that the Trial Division has jurisdiction with respect to any claim or question arising out of one or more of the following:

(o) any claim by a master, officer or member of the crew of a ship for wages, money, property or other remuneration or benefits arising out of his employment;

The intervenor relies, as well, on United States decisions where the phrase "a master or member of a crew of any vessel" was considered. Those words came from a compensation Act forbidding payment in respect of disability or death of someone falling within that terminology. The cited American cases concluded a person performing watchman services, while a vessel was in layup, was not a member of a crew.

The United States decisions are, in my view, distinguishable. They are based on particular wordings, founded in a compensation statute, excluding particularly defined persons.

The comments of D. R. Thomas, the author of *Maritime Liens*, (1980, Vol. 14, British Shipping Laws), at paragraph 327 were referred to. He points out the *Administration of Justice Act, 1956*, [4 & 5 Eliz. 2, c. 46] in England, in defining admiralty jurisdiction,

... does not perpetuate the expression "seaman" adopted in earlier statutes but introduces a new formulation by which the court is given jurisdiction to determine a claim for wages instituted by a "member of the crew."

The author goes on to speculate that the phrase "member of the crew" is more confined in its ambit than the term "seaman".

Counsel for the intervenor contended paragraph 22(2)(o) of the *Federal Court Act* should, accordingly, be given a restricted interpretation; the

la Cour d'une créance pour salaire et qu'ils n'auraient pas droit à un privilège maritime leur donnant préférence sur les autres créances. À cette fin, il invoque le paragraphe 22(1) et l'alinéa 22(2)o) de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 10:

22. (1) La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

(2) Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1), il est déclaré pour plus de certitude que la Division de première instance a compétence relativement à toute demande ou à tout litige de la nature de ceux qui sont ci-après mentionnés:

o) toute revendication de salaires, d'argent, de biens ou d'une autre forme de rémunération ou de prestations découlant de son engagement faite par un capitaine, un officier ou un autre membre de l'équipage d'un navire;

L'intervenante cite aussi les décisions américaines traitant de l'expression [TRADUCTION] «un capitaine ou un membre de l'équipage de tout bâtiment». Cette expression est tirée d'une loi d'indemnisation interdisant le paiement d'une indemnité d'invalidité ou de décès pour les personnes de cette catégorie. La jurisprudence américaine citée conclut que le gardien d'un navire désarmé n'est pas un membre de l'équipage.

La jurisprudence américaine peut, à mon avis, être écartée parce que distincte, en fonction des textes, s'agissant d'une loi d'indemnisation excluant certaines catégories de gens bien définies.

On a cité D. R. Thomas, l'auteur de *Maritime Liens*, (1980, vol. 14, British Shipping Laws), dont le paragraphe 327. Il rappelle qu'en Angleterre l'*Administration of Justice Act, 1956* [4 & 5 Eliz. 2, chap. 46], dans sa définition de la juridiction d'amirauté,

[TRADUCTION] ... ne conserve pas le terme «marin» qu'utilisaient les lois antérieures, introduisant plutôt une nouvelle expression qui confère au tribunal la compétence de connaître des créances pour salaire d'un «membre de l'équipage».

L'auteur se demande alors si l'expression «membre de l'équipage» ne serait pas plus restrictive que le vocable «marin».

L'avocat de l'intervenante soutient que l'alinéa 22(2)o) de la *Loi sur la Cour fédérale* devrait de même recevoir une interprétation étroite; les

claimants here were not members of any crew; they were merely two persons hired as watchkeepers; there was, on the facts here, no semblance of a crew.

The intervenor's contention cannot, to my mind, for two reasons, succeed.

First, and least weighty, I think Josefsson and O'Dwyer can be classed as members of the crew of a ship. I see no reason why two seamen cannot, even absent master, officers and other complement, in circumstances such as these, be a crew. The *Prince George* was on layup between voyages. She happened to be arrested. Mere arrest does not mean there is an automatic disbandment of "crew". See *Demetries Karamanlis v. The Norsland*, [1971] F.C. 487 (T.D.), at pages 489-491. In *Jorgensen v. The Chasina* (1925), 37 B.C.R. 24 (Adm.), Martin Lo. J.A. said, at page 25, in commenting on the *City of London Court (Judge of)* case:

I note that there is an error in the judgment of Wills, J. in *The Queen v. Judge of City of London Court and Owners of S.S. Michigan* (1890), 25 Q.B.D. 339 at p. 342, wherein he says that the claimant in the *Jane* case "acted as caretaker" only, instead of in the conjoint capacities which are carefully set out by Lord Stowell and hereinbefore indicated, and this oversight has unfortunately created some misunderstanding, because it is clear from the whole case that the claimant was at all times upon the ship's articles, or if not at least a member of the crew, however small. [My underlining.]

If it were necessary so to hold, I would find Josefsson and O'Dwyer were each "a member of the crew".

More importantly, paragraph 22(2)(o) is, to my mind, a mere illustration, or example, of the wide admiralty jurisdiction of this Court. Not a possible restriction, as now appears to be the case in the United Kingdom. The drafter of the *Federal Court Act*, in paragraph 22(2)(o), seems to have borrowed the key words from the English legislation. But, as specifically stated in the opening words of subsection 22(2), the enumeration of illustrative jurisdictional claims does not exclude, or inhibit, the general jurisdiction given by subsection 22(1) and the definition in section 2. Under that canopy, the claimants here can, under existing Canadian

créanciers en l'espèce n'auraient pas été membres d'un équipage mais de simples gardiens dont on aurait retenu les services; dans le cas d'espèce, il n'y aurait pas eu d'équipage.

À mon avis, l'argument de l'intervenante ne saurait, pour deux raisons, être retenu.

Pour ce qui est du premier argument, le plus faible, je pense que Josefsson et O'Dwyer peuvent être considérés comme membres de l'équipage d'un navire. Je ne vois aucune raison qui empêche que deux marins constituent, même en l'absence d'un capitaine, d'officiers, etc., dans des circonstances comme celles-ci, un équipage. Le *Prince George* était désarmé entre ses voyages. Il se trouve qu'il avait été saisi. La saisie en elle-même n'emporte pas dissolution automatique de «l'équipage». Voir *Demetries Karamanlis c. Le Norsland*, [1971] C.F. 487 (1<sup>re</sup> inst.), aux pages 489 à 491. Dans l'affaire *Jorgensen v. The Chasina* (1925), 37 B.C.R. 24 (Adm.), le juge Martin, juge local en amirauté, s'est prononcé en ces termes à la page 25, en citant l'affaire *City of London Court (Judge of)*:

[TRADUCTION] On notera qu'il y a une erreur dans l'arrêt *The Queen v. Judge of City of London Court and Owners of S.S. Michigan* (1890), 25 Q.B.D. 339, à la p. 342, du juge Wills; il écrit que le créancier dans l'affaire du navire *Jane* «avait agi comme concierge» uniquement, et non en cette double qualité, soigneusement exposée par lord Stowell, qui vient d'être indiquée, et cet oubli a malheureusement été source d'un malentendu car l'ensemble des faits de l'espèce montre clairement que le créancier avait toujours été inscrit sur le rôle d'équipage du navire, ou à tout le moins avait été un membre de l'équipage, si petit fût-il. [C'est moi qui souligne.]

S'il était nécessaire de juger dans ce sens, je dirais donc que Josefsson et O'Dwyer étaient tous deux «membres de l'équipage».

Plus important peut-être, l'alinéa 22(2)o n'est, à mon sens, qu'une simple illustration, un exemple, de la compétence fort large que possède notre juridiction d'amirauté et non une quelconque restriction, comme il semblerait que ce soit maintenant le cas au Royaume-Uni. Le rédacteur de la *Loi sur la Cour fédérale*, à l'alinéa 22(2)o, semble avoir emprunté les termes qui nous intéressent à la législation anglaise. Mais, comme il est dit expressément dans la disposition liminaire du paragraphe 22(2), l'énumération qui est faite des demandes dont on peut saisir la Cour n'est donnée qu'à titre d'exemple et n'exclut ni ne restreint la

maritime law, assert a claim for seamen's wages. That, quite apart from any categorization as "a member of the crew".

In *Tropwood A.G. et al. v. Sivaco Wire & Nail Co. et al.*, [1979] 2 S.C.R. 157, the Supreme Court of Canada expressed the view that there was a broader spectrum of applicable and existing maritime law under subsection 22(1), rather than under the specific jurisdictional heads set out in subsection 22(2).<sup>1</sup>

In summary then, I am of the view the claimants are each entitled to be paid out of the funds in Court, \$9,000 plus interest at the agreed rate, in priority to the other present claimants. I presume counsel can agree on the amount of interest on \$9,000 from September 3, 1983 to January 13, 1984. That done, and the figure communicated to the Registry, I shall then issue a formal pronouncement.

The claimants are entitled to their costs, after taxation, out of the monies in Court.

<sup>1</sup> I am aware of a body of opinion that there is conflict between *Tropwood* and the later Supreme Court of Canada decision, *Antares Shipping Corporation v. The Ship "Capricorn" et al.*, [1980] 1 S.C.R. 553. See, for example, W. Wylie Spicer, *Canadian Maritime Law and the Offshore: A Primer* (Working Paper 6, Canadian Continental Shelf Law 3, March 1984), pp. 4-6 (The Canadian Institute of Resources Law, Faculty of Law, University of Calgary).

compétence de principe attribuée par le paragraphe 22(1) et la définition de l'article 2. Sous ce chapitre, les créanciers en l'espèce peuvent, en vertu du droit maritime canadien actuel, faire valoir une créance pour salaire de marin et cela, indépendamment de toute qualification de «membre de l'équipage».

Dans l'arrêt *Tropwood A.G. et autres c. Sivaco Wire & Nail Co. et autres*, [1979] 2 R.C.S. 157, la Cour suprême du Canada a jugé que les termes «droit maritime positif applicable» composaient un spectre plus large lorsqu'ils étaient employés au paragraphe 22(1) que ne l'étaient les différentes rubriques attributives de compétence du paragraphe 22(2).<sup>1</sup>

En somme, je suis d'avis que les créanciers ont tous deux droit au paiement, prélevé sur les fonds consignés en justice, d'un montant de 9 000 \$, avec intérêts, au taux convenu, de préférence aux autres créanciers actuels. Je présume que les avocats pourront s'entendre sur le montant de l'intérêt couru sur ces 9 000 \$ entre le 3 septembre 1983 et le 13 janvier 1984. Quand ce sera chose faite, et que le montant aura été communiqué au greffe, je procéderai au prononcé formel du jugement.

Les créanciers auront droit à leurs dépens, après taxation, à prélever sur les sommes consignées en justice.

<sup>1</sup> On se rappellera que certains soutiennent qu'il y a conflit entre l'arrêt *Tropwood* et l'arrêt ultérieur de la Cour suprême du Canada *Antares Shipping Corporation c. Le Navire "Capricorn" et autres*, [1980] 1 R.C.S. 553. Voir, par exemple, W. Wylie Spicer, *Canadian Maritime Law and the Offshore: A Primer* (Working Paper 6, Canadian Continental Shelf Law 3, mars 1984), aux pp. 4 à 6 (The Canadian Institute of Resources Law, Faculté de droit, Université de Calgary).