

T-194-97
2003 FC 873

T-194-97
2003 CF 873

Canadian Imperial Bank of Commerce (Plaintiff)

Banque Canadienne Impériale de Commerce (demanderesse)

v.

c.

The Owners and all other Interested Parties in the Ships *Le Chene No. 1, L'Orme No. 1, Le Saule No. 1* and the *W. M. Vacy Ash* (Defendants)

Les propriétaires et toutes les autres parties ayant un intérêt dans les navires *Le Chêne N° 1, L'Orme N° 1, Le Saule N° 1* et le *W. M. Vacy Ash* (défendeurs)

INDEXED AS: CANADIAN IMPERIAL BANK OF COMMERCE v. LE CHÊNE NO. 1 (THE) (F.C.)

RÉPERTORIÉ: BANQUE CANADIENNE IMPÉRIALE DE COMMERCE c. LE CHÊNE N° 1 (LE) (C.F.)

Federal Court, Snider J.—Toronto, June 2; Ottawa, July 14, 2003.

Cour fédérale, juge Snider—Toronto, 2 juin; Ottawa, 14 juillet 2003.

Maritime Law — Liens and Mortgages — Employee claiming unpaid wages for service on defendant ships — Amounts allegedly secured by maritime lien against proceeds of sale of ships — Could not claim annual bonuses but entitled to damages for wrongful dismissal — Scope of admiralty jurisdiction — Evolution of interpretation of “wages” — Maritime lien arising in respect of damages for wrongful dismissal — Key factor in determining whether maritime lien arises service to ship — Link between service, defendant ships established — Lien attached to ship employee would have been working on, but for wrongful dismissal — Damages for wrongful dismissal to be paid out to employee in priority to claim of CIBC.

Droit maritime — Privilèges et hypothèques — Un employé réclamait des salaires impayés pour ses services sur les navires défendeurs — Ces montants seraient garantis par un privilège maritime grevant le produit de la vente des navires — Il ne pouvait pas réclamer un montant représentant les primes annuelles mais il avait droit à une indemnité pour licenciement abusif — Portée de la compétence en droit maritime — Évolution de l'interprétation du mot «salaire» — Un privilège maritime se rattache à une indemnité pour licenciement abusif — Le facteur clé de la question de savoir si un privilège maritime existe réside dans le service effectué sur le navire — Un lien a été établi entre le service et les navires défendeurs — Le privilège se rattache au navire sur lequel l'employé aurait travaillé s'il n'y avait pas eu licenciement abusif — L'indemnité pour licenciement abusif devra être versée à l'employé en priorité par rapport à la réclamation de la CIBC.

This was a motion to set aside a decision of Prothonotary Lafrenière with respect to bonus payments and a maritime lien claimed by the applicant, Donald MacKenzie. The latter is a chief engineer who served for many years on ships owned and operated by Socanav Inc., a large tanker company in Montréal. He began his employment with Socanav on July 1, 1985. Of the 12 years that passed from that date, the applicant spent eight years as a member of the crew of the defendant ships. At the time of his dismissal, he was serving on the ship *Le Chêne No. 1*. Due to its financial difficulties, Socanav entered into a short-term agreement with a numbered company to operate the defendant ships and to pay all costs relating to their maintenance. The agreement expired in early January 1997 and the applicant's employment was terminated shortly thereafter. Within a few weeks, the Quebec Superior Court in Bankruptcy declared Socanav bankrupt, retroactively to the date of filing

Il s'agissait d'une requête visant à faire infirmer la décision du protonotaire portant sur le paiement de primes et sur un privilège maritime revendiqués par le requérant Donald MacKenzie. Celui-ci est un mécanicien en chef qui a travaillé pendant de nombreuses années sur des navires possédés et exploités par Socanav Inc., grande société commerciale de Montréal qui exploite des pétroliers. Il a commencé à travailler pour Socanav le 1^{er} juillet 1985. Sur les 12 années écoulées depuis ce jour, le requérant a été membre d'équipage des navires défendeurs pendant huit ans. Au moment de son licenciement, il travaillait sur le navire *Le Chêne n° 1*. Étant donné que Socanav avait des difficultés financières, elle a conclu une entente à court terme avec une société à numéros pour l'exploitation des navires défendeurs et le paiement de tous les coûts liés à leur entretien. Cette entente a expiré au début de janvier 1997, et l'emploi du requérant a pris fin peu

of its notice of intention to make a proposal to creditors (September 20, 1996). Following the sale of the defendant ships, the proceeds, in the amount of \$2,700,000 were paid into Court pending satisfaction of third party claims. The applicant claimed unpaid wages for his service which, according to him, are secured by a maritime lien against the proceeds of sale of the defendant ships. His claim competed with that of the plaintiff in the main action, the Canadian Imperial Bank of Commerce (CIBC), who claimed priority based on its mortgages on the defendant ships. The Prothonotary found that the applicant was not entitled to annual bonuses, that he could claim damages for wrongful dismissal and that the amounts claimed did not give rise to a maritime lien.

Held, the motion should be allowed with respect to the maritime lien for the applicant's claim to damages.

The decision of a prothonotary is to be accorded significant deference. Unless it was based upon a wrong principle or a misapprehension of the facts, the decision of Prothonotary Lafrenière in respect of the applicant's entitlement to bonus payments should not be disturbed. However, the issues related to damages for wrongful dismissal and maritime lien, relying for a large part on the correct interpretation of applicable law, should be reviewed *de novo*. As to the Prothonotary's conclusion on the issue of annual bonuses, the applicant was unable to identify any specific error, other than referring to the same evidence considered by the Prothonotary. Therefore, such decision should not be disturbed. Likewise, the Prothonotary was right in concluding that the applicant was entitled to damages for wrongful dismissal since his employment relationship was terminated as a result of the act of the employer, without cause and without notice.

The question of whether the amounts claimed give rise to a maritime lien should be considered in the context of the Admiralty jurisdiction. The scope of Admiralty jurisdiction in respect of the rights of seamen evolved to include such amounts to ensure the fairest treatment possible for those persons who work on board ships. Historically, only wages directly earned on board the ship in question were protected. However, the interpretation of "wages" broadened to meet the changing nature of employment generally and seamen's rights in particular. Thus, the concept of "wages" includes damages for wrongful dismissal, where such damages would arise on the facts. Canadian law appears to have accepted that a maritime

de temps après. Quelques semaines plus tard, la Cour supérieure du Québec, siégeant en matière de faillite, a prononcé la faillite de Socanav, rétroactivement à la date de production de son avis d'intention de présenter une proposition aux créanciers (le 20 septembre 1996). Le produit de la vente des navires défendeurs, soit 2,7 millions de dollars, a été versé à la Cour, en attente du règlement des réclamations des tiers. Le demandeur a réclamé des salaires impayés pour ses services et, selon lui, ces montants sont garantis par un privilège maritime grevant le produit de la vente des navires défendeurs. Sa réclamation était en concurrence avec celle de la demanderesse dans l'action principale, la Banque Canadienne Impériale de Commerce (CIBC) qui prétendait avoir priorité vu ses hypothèques grevant les navires défendeurs. Le protonotaire a décidé que le requérant n'avait pas droit à des primes annuelles, qu'il avait droit à une indemnité pour licenciement abusif et que les montants réclamés ne donnaient pas droit à un privilège maritime.

Jugement: la requête est accueillie quant au privilège maritime revendiqué par le requérant pour la réclamation d'une indemnité.

Il y a lieu de faire preuve d'une grande retenue à l'égard de la décision d'un protonotaire. Sauf si elle s'appuyait sur un principe erroné ou sur une mauvaise compréhension des faits, la décision du protonotaire Lafrenière relativement au droit du requérant au paiement des primes ne devrait pas être modifiée. Cependant, les questions liées à l'indemnité pour licenciement abusif et au privilège maritime, s'appuyant en grande partie sur une interprétation correcte du droit applicable, devraient être examinées de nouveau. Quant à la conclusion du protonotaire sur la question des primes annuelles, le requérant n'a pu déterminer d'erreur précise et n'a fait que mentionner la même preuve que le protonotaire avait examinée. En conséquence, il convient de ne pas infirmer cette conclusion. De même, le protonotaire a conclu à bon droit que le requérant avait droit à une indemnité pour licenciement abusif, étant donné que la relation d'emploi a été terminée du fait de l'employeur, que le licenciement n'était pas motivé et a été fait sans préavis.

La question de savoir si les montants réclamés donnaient droit à un privilège maritime doit être examinée dans le contexte de la compétence en droit maritime. La portée de la compétence en droit maritime relative aux droits des marins s'est élargie dans le but d'assurer le traitement le plus équitable possible des personnes qui travaillent à bord des navires. Dans le passé, seuls les salaires directement gagnés sur les navires en question étaient protégés. Cependant, l'interprétation du mot «salaire» s'est élargie afin de s'adapter à la nature changeante de l'emploi en général et des droits des marins en particulier. Ainsi, le concept de «salaire» comporte une indemnité pour licenciement abusif dans la mesure où cette indemnité découle

lien arises in respect of damages for wrongful dismissal. When read with subsections 22(1), 43(2) and 43(3) of the *Federal Courts Act*, paragraph 22(2)(o) of said Act gives rise to a statutory lien for “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 or her employment”. Damages for wrongful dismissal would generally be included as “other remuneration or benefits”. A maritime lien can arise out of a claim for damages for wrongful dismissal because those damages are part of wages earned on board a vessel. The key factor in determining whether a maritime lien arises is the service to the ship. The lien is not dependent on who hired the seaman and arises independently of the contract. If in the relevant period the claimant was rendering a service to the ship as a member of the crew, he is entitled to a maritime lien in respect of his wages in respect of that period assessed in accordance with his contract. The right to a maritime lien is not contingent on the nature of the seaman’s contractual arrangements. The applicant’s service was referable to one or more of the defendant ships as a member of the crew. The applicant was retained to render service as a crew member on Socanav’s ships and, at the time of his dismissal, he was a member of the crew of one of the defendant ships. These facts established a link between the service of the applicant and the defendant ships. The applicant was entitled to a reasonable notice period when he was dismissed. A maritime lien arose whether the applicant actually worked during the notice period or whether he was given salary in lieu of that notice upon dismissal. In general, the lien would attach to the ship that the applicant would have been working on, but for the wrongful dismissal. In this case, that would be *Le Chêne No. 1* and the lien should attach to that particular vessel. As to the quantum of the damages, the parties have agreed that, should a claim for wrongful dismissal arise on the facts, eight months’ wages in lieu of notice would be appropriate. This amount should be paid out to the applicant in priority to the claim of CIBC.

des faits. Le droit canadien semble avoir accepté qu’un privilège maritime se rattache à une indemnité pour licenciement abusif. Lorsqu’il est lu en corrélation avec les paragraphes 22(1), 43(2) et 43(3) de la *Loi sur les Cours fédérales*, l’alinéa 22(2)o de cette Loi donne naissance à un privilège d’origine législative pour «une demande formulée par un capitaine, un officier ou un autre membre de l’équipage d’un navire relativement au salaire, à l’argent, aux biens ou à toute autre forme de rémunération ou de prestations découlant de son engagement». Les indemnités pour licenciement abusif seraient généralement incluses à titre d’«autre forme de rémunération ou de prestations». Un privilège maritime peut trouver sa source dans une réclamation d’indemnité pour licenciement abusif puisque ces indemnités font partie du salaire gagné à bord d’un navire. Le facteur clé de la question de savoir si un privilège maritime existe réside dans le service effectué sur le navire. Le privilège ne dépend pas de la personne qui a embauché le marin et trouve sa source indépendamment du contrat. Si, durant la période pertinente, le réclamant offrait ses services sur le navire à titre de membre d’équipage, il a le droit de voir un privilège maritime grever son salaire en ce qui concerne la période examinée, conformément à son contrat. Le droit à un privilège maritime ne dépend pas de la nature des arrangements contractuels du marin. Le service du requérant se rapportait à un ou plusieurs des navires défendeurs à titre de membre d’équipage. On a retenu ses services pour travailler à titre de membre d’équipage sur l’un des navires de Socanav et, au moment de son licenciement, il était membre d’équipage de l’un des navires défendeurs. Ces faits établissent un lien entre les services du requérant et les navires défendeurs. Le requérant avait droit à une période d’avis raisonnable lorsqu’il a été licencié. Un privilège maritime existait, peu importe s’il avait réellement travaillé pendant la période d’avis ou s’il avait reçu un salaire à titre d’avis au moment du licenciement. En général, le privilège maritime grève le navire sur lequel le requérant aurait travaillé s’il n’y avait pas eu licenciement abusif. En l’espèce, il s’agit du navire *Le Chêne n° 1*. Pour ce qui est du montant de l’indemnité, les parties se sont entendues pour dire que, si le bien-fondé d’une réclamation pour licenciement abusif était reconnu selon les faits, un salaire de huit mois à titre d’avis serait approprié. Ce montant devrait être versé au requérant en priorité par rapport à la réclamation de la CIBC.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

Bankruptcy and Insolvency Act, R.S.C., 1985, c. B-3 (as am. by S.C. 1992, c. 27, s. 2).
Federal Courts Act, R.S.C., 1985, c. F-7 (as am. by S.C. 2002, c. 8, s. 14), ss. 22(1) (as am. *idem*, s. 31), (2)(o) (as am. *idem*), 43(2) (as am. *idem*, s. 40), (3) (as am. *idem*).

LOIS ET RÈGLEMENTS

Loi sur les Cours fédérales, L.R.C. (1985), ch. F-7 (mod. par L.C. 2002, ch. 8, art. 14), art. 22(1) (mod., *idem*, art. 31), (2)o, 43(2) (mod., *idem*, art. 40), (3) (mod., *idem*).
Loi sur la faillite et l’insolvabilité, L.R.C. (1985), ch. B-3 (mod. par L.C. 1992, ch. 27, art. 2).

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Halcyon Skies, The, [1976] 1 Lloyd's Rep. 461 (Q.B.D.); *Llido v. Lowell Thomas Explorer (The)*, [1980] 1 F.C. 339 (T.D.); *Ever Success, The*, [1999] 1 Lloyd's Rep. 824 (Q.B.).

DISTINGUISHED:

Tacoma City, The, [1991] 1 Lloyd's Rep. 330 (C.A.).

REFERRED TO:

Demetries Karamanlis v. Norsland (The), [1971] F.C. 487 (T.D.); *Canada v. Aqua-Gem Investments Ltd.*, [1993] 2 F.C. 425; [1993] 1 C.T.C. 186; (1993), 93 DTC 5080; 149 N.R. 273 (C.A.); *Holt Cargo Systems Inc. v. ABC Containerline N.V. (Trustees of)* (2000), 16 C.B.R. (4th) 188 (F.C.T.D.).

AUTHORS CITED

Tetley, William. *Maritime Liens and Claims*, 2nd ed. Montréal: International Shipping Publications, 1998.

MOTION to set aside a decision of the Prothonotary ((2003), 41 C.B.R. (4th) 13; 229 F.T.R. 181) finding that the applicant could not claim annual bonuses, that he was entitled to damages for wrongful dismissal and that the amounts claimed did not give rise to a maritime lien. Motion allowed with respect to the maritime lien for the applicant's claim for damages.

APPEARANCES:

Edouard Baudry for plaintiff.
Garri Benjamin Hendell for defendants.

SOLICITORS OF RECORD:

Lavery, de Billy, Montréal, for plaintiff.
Borden Ladner Gervais LLP, Toronto, for defendants.

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

[1] SNIDER J.: Chief Engineer Donald MacKenzie served for many years on ships owned and operated by

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

Halcyon Skies, The, [1976] 1 Lloyd's Rep. 461 (Q.B.D.); *Llido c. Lowell Thomas Explorer (Le)*, [1980] 1 C.F. 339 (1^{re} inst.); *Ever Success, The*, [1999] 1 Lloyd's Rep. 824 (Q.B.).

DISTINCTION FAITE D'AVEC:

Tacoma City, The, [1991] 1 Lloyd's Rep. 330 (C.A.).

DÉCISIONS CITÉES:

Demetries Karamanlis c. Norsland (Le), [1971] C.F. 487 (1^{re} inst.); *Canada c. Aqua-Gem Investments Ltd.*, [1993] 2 C.F. 425; [1993] 1 C.T.C. 186; (1993), 93 DTC 5080; 149 N.R. 273 (C.A.); *Holt Cargo Systems Inc. c. ABC Containerline N.V. (Syndic)* (2000), 16 C.B.R. (4th) 188 (C.F. 1^{re} inst.).

DOCTRINE

Tetley, William. *Maritime Liens and Claims*, 2nd ed. Montréal: International Shipping Publications, 1998.

REQUÊTE visant à faire infirmer la décision du protonotaire ((2003), 41 C.B.R. (4th) 13; 229 F.T.R. 181) portant que le requérant n'avait pas droit à des primes annuelles, qu'il avait droit à une indemnité pour licenciement abusif et que les montants réclamés ne donnaient pas droit à un privilège maritime. La requête est accueillie quant au privilège maritime revendiqué par le requérant pour la réclamation d'une indemnité.

ONT COMPARU:

Edouard Baudry pour la demanderesse.
Garri Benjamin Hendell pour les défendeurs.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

Lavery, de Billy, Montréal, pour la demanderesse.
Borden Ladner Gervais s.r.l., Toronto, pour les défendeurs.

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

[1] LE JUGE SNIDER: Le mécanicien en chef Donald MacKenzie a travaillé pendant de nombreuses années sur

Socanav Inc. (Socanav). He claims that he is entitled to unpaid wages for his service and, further, that such amounts are secured by a maritime lien against the proceeds of sale of *Le Chêne No. 1*, *L'Orme No. 1* and *Le Saule No. 1* (the defendant ships). Mr. MacKenzie's claim competes with that of the plaintiff, the Canadian Imperial Bank of Commerce (CIBC) who claims priority based on its mortgages on the defendant ships.

des navires possédés et exploités par Socanav Inc. (Socanav). Il soutient qu'il a le droit de recevoir des salaires impayés pour ses services et qu'en outre, ces montants sont garantis par un privilège maritime grevant le produit de la vente des navires *Le Chêne n° 1*, *L'Orme n° 1* et *Le Saule n° 1* (les navires défendeurs). La réclamation de M. MacKenzie est en concurrence avec celle de la demanderesse, la Banque Canadienne Impériale de Commerce (la CIBC) qui prétend avoir priorité vu ses hypothèques grevant les navires défendeurs.

[2] At the time the motion was originally brought before Prothonotary Lafrenière by Mr. MacKenzie, the amount in dispute was \$73,286.84, less employment benefits he received, plus interest and costs. That amount consists of two types of payments: an amount for unpaid bonuses and eight months of wages as damages for wrongful dismissal. Prothonotary Lafrenière's decision, dated March 10, 2003 and reported as *Canadian Imperial Bank of Commerce v. Le Chêne No. 1 (The)*, (2003), 41 C.B.R. (4th) 13 (F.C.T.D.), can be summarized as follows:

1. The claim by Mr. MacKenzie to \$12,500 in bonuses was not supported by the evidence and was disallowed.
2. Mr. MacKenzie's claim to damages arising from the failure of his employer to provide adequate notice of termination was allowed.
3. Mr. MacKenzie was not entitled to a maritime lien in respect of his claim to damages for wrongful dismissal.

[3] MacKenzie, in this motion, asks this Court to reverse the decision with respect to the conclusions of Prothonotary on the bonus payments and the maritime lien.

[4] CIBC did not dispute that Mr. MacKenzie is entitled to vacation pay of \$9,878.40 and to reimbursement of personal expenses totalling \$320. Further, it agrees that these amounts are secured by maritime liens and take priority over its mortgages. Second, based on the decision of Pratte J. (as he then

[2] Au moment où la requête a été déposée devant le protonotaire Lafrenière par M. MacKenzie, le montant en litige s'élevait à 73 286,84 \$, moins les avantages reçus au titre de l'emploi, plus les intérêts et les dépens. Le montant consiste en deux types de paiements: une somme pour primes impayées et huit mois de salaires à titre d'indemnité pour licenciement abusif. La décision du protonotaire Lafrenière, en date du 10 mars 2003 et publiée sous le nom *Banque canadienne impériale de commerce c. Le Chêne n° 1 (Le)* (2003), 41 C.B.R. (4th) 13 (C.F. 1^{re} inst), peut être résumée de la façon suivante:

1. La réclamation de 12 500 \$ de M. MacKenzie en primes n'était pas appuyée par la preuve et a été rejetée.
2. La réclamation de M. MacKenzie pour obtenir une indemnité en raison du fait que l'employeur ne lui a pas donné un avis adéquat de cessation d'emploi a été accueillie.
3. M. MacKenzie n'avait pas droit à un privilège maritime en ce qui concerne sa réclamation pour obtenir une indemnité pour licenciement abusif.

[3] M. MacKenzie, dans le cadre de sa requête, demande à cette Cour d'infirmer la décision pour ce qui est des conclusions du protonotaire portant sur le paiement de la prime et le privilège maritime.

[4] La banque CIBC n'a pas contesté le fait que M. MacKenzie a droit au paiement de vacances pour la somme de 9 878,40 \$, ainsi qu'au remboursement de dépenses personnelles pour la somme de 320 \$. De plus, elle admet que ces sommes sont garanties par des privilèges maritimes et ont donc préséance sur ses

was) in *Demetries Karamanlis v. Norsland (The)*, [1971] F.C. 487 (T.D.), CIBC acknowledges that this Court has jurisdiction to award damages for wrongful dismissal. It concedes as well, for the purpose of this motion, that a reasonable notice period would have been eight months. CIBC disagrees, however, that Mr. MacKenzie was wrongfully dismissed, or that he is entitled to recover annual bonuses. Moreover, CIBC maintains that even if the claims are established to be valid, they are not secured by a maritime lien, and consequently, do not rank ahead of CIBC's security.

Issues

[5] The issues before Prothonotary Lafrenière and before me are:

1. Is Mr. MacKenzie entitled to unpaid bonuses on the basis of an implied term of his employment by Socanav?
2. Given that Socanav was declared bankrupt, is Mr. MacKenzie entitled to damages for wrongful dismissal as a result of his eight years of service on the defendant ships?
3. If Mr. MacKenzie is entitled to either or both of the foregoing, do these amounts give rise to a maritime lien when his employment contract employed him to serve "on one of Société Sofati/Socanav ships" rather than on a specifically named ship?

Background

[6] The defendant ships were owned by Socanav, a large tanker company in Montréal. Mr. MacKenzie began his employment with Socanav on July 1, 1985. The one-page letter agreement, dated June 4, 1985 between Société Sofati/Socanav and Mr. MacKenzie stated that "as of July 1, 1985 we hereby offer you a position as Chief Engineer on one of Société Sofati/Socanav's ships." This contract also set out Mr. MacKenzie's daily wages (payable 365 days per year),

hypothèques. Deuxièmement, la banque CIBC admet, au vu de la décision du juge Pratte (siégeant alors à la Section de première instance) dans *Demetries Karamanlis c. Norsland (Le)*, [1971] C.F. 487 (1^{re} inst.), que cette Cour est compétente pour accorder une indemnité pour licenciement abusif. Elle admet aussi, aux fins de la présente requête, qu'en l'instance, huit mois était une période raisonnable pour l'avis de licenciement. Toutefois, la banque CIBC conteste le fait que M. MacKenzie aurait fait l'objet d'un licenciement abusif, ou qu'il aurait droit à des primes annuelles. Elle soutient de plus, que même si les réclamations étaient valables, elles n'ont pas droit à la protection d'un privilège maritime et, par conséquent, elles n'ont pas préséance sur les garanties détenues par la banque CIBC.

Questions en litige

[5] Les questions en litige dont le protonotaire Lafrenière et moi-même étions saisis sont les suivantes:

1. M. MacKenzie a-t-il droit à des primes impayées au motif qu'il s'agit d'une condition implicite de son emploi auprès de Socanav?
2. Étant donné que Socanav a déclaré faillite, M. MacKenzie a-t-il droit à une indemnité pour licenciement abusif en conséquence de ses huit années de service sur les navires défendeurs?
3. Si M. MacKenzie a droit à l'un ou l'autre de ces montants ou aux deux, ceux-ci donnent-ils droit à un privilège maritime alors que son contrat d'emploi prévoyait qu'il travaillerait «sur l'un des navires de Sofati/Socanav» plutôt que sur un navire précis?

Contexte

[6] Les navires défendeurs étaient la propriété de Socanav, une grande société commerciale de Montréal qui exploite des pétroliers. M. MacKenzie a commencé à travailler pour Socanav le 1^{er} juillet 1985. La lettre d'entente d'une page, en date du 4 juin 1985, signée par la Société Sofati/Socanav et M. MacKenzie, précisait que [TRADUCTION] «nous vous offrons par la présente, à compter du 1^{er} juillet 1985, un poste de mécanicien en chef sur l'un des navires de la Société Sofati/Socanav».

his work rotation and his fringe benefits. Of the 12 years that passed from July 1, 1985, Mr. MacKenzie spent 2894 days or eight years as a member of the crew of *Le Chêne No. 1*, *L'Orme No. 1* and *Le Saule No. 1*. At the time he was dismissed, he was serving on the ship *Le Chêne No. 1*.

[7] On September 20, 1996, Socanav filed a notice of intention to make a proposal to creditors pursuant to the *Bankruptcy and Insolvency Act*, R.S.C., 1985, c. B-3 [as am. by S.C. 1992, c. 27, s. 2]. The Quebec Superior Court in Bankruptcy (the Bankruptcy Court) granted Socanav's petition to appoint an interim receiver, with the power to sell certain of its assets and to complete the sale to another company. The sale fell through, however, after one of Socanav's other vessels was seized by unpaid suppliers at a port in France on October 21, 1996.

[8] Due to its continued financial difficulties, Socanav entered into a short-term agreement with a numbered company on November 21, 1996 to operate the defendant ships and to pay all costs relating to their maintenance. The agreement expired in early January 1997 and Mr. MacKenzie's employment was terminated shortly thereafter. Within a few weeks, the Bankruptcy Court declared Socanav bankrupt, retroactively to the date of filing of its notice.

[9] The defendant ships, *Le Chêne No. 1*, *L'Orme No. 1* and *Le Saule No. 1*, were arrested by their mortgagee, CIBC, and ordered to be sold by this Court on March 10, 1997. On April 7, 1997, following the sale of the vessels, the proceeds, in the amount of \$2,700,000 were paid into Court pending satisfaction or disposition of third party claims. All of the claims by other third parties have since been resolved, and a number of payments have been made. Mr. MacKenzie is the sole remaining claimant against the balance of the funds standing to the credit of this action in the amount of \$120,000, plus accrued interest. The monies have been held back from CIBC pending a determination of the quantum of Mr. MacKenzie's claim and its priority in relation to that of

Ce contrat prévoyait également le salaire quotidien de M. MacKenzie (payable 365 jours par année), son quart de travail et ses avantages sociaux. Sur les 12 années écoulées depuis le 1^{er} juillet 1985, M. MacKenzie a été membre d'équipage des navires *Le Chêne n° 1*, *L'Orme n° 1* et *Le Saule n° 1* pendant 2 894 jours ou huit ans. Au moment de son licenciement, il travaillait sur le navire *Le Chêne n° 1*.

[7] Le 20 septembre 1996, Socanav a produit un avis d'intention de présenter une proposition aux créanciers en vertu de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*, L.R.C. (1985), ch. B-3 [mod. par L.C. 1992, ch. 27, art. 2]. La Cour supérieure du Québec, siégeant en matière de faillite (le tribunal des faillites), a accueilli la demande de Socanav visant à nommer un séquestre intérimaire, ayant compétence pour vendre certains actifs et réaliser la vente à une autre société commerciale. Cette vente a toutefois échoué après qu'un des navires de Socanav eut été saisi par des fournisseurs impayés dans un port de France, le 21 octobre 1996.

[8] Étant donné que Socanav avait toujours des difficultés financières, elle a conclu une entente à court terme avec une société à numéros le 21 novembre 1996. Cette entente portait sur l'exploitation des navires défendeurs et prévoyait le paiement de tous les coûts liés à leur entretien. Elle a expiré au début de janvier 1997, et l'emploi de M. MacKenzie a pris fin peu de temps après. Quelques semaines plus tard, le tribunal des faillites a prononcé la faillite de Socanav, rétroactivement à la production de son avis.

[9] Les navires défendeurs, *Le Chêne n° 1*, *L'Orme n° 1* et *Le Saule n° 1* ont été saisis par leur créancière hypothécaire, la banque CIBC, et ils ont fait l'objet d'une ordonnance de vente de cette Cour le 10 mars 1997. Le 7 avril 1997, le produit de la vente des navires, au montant de 2,7 millions de dollars, a été versé à la Cour, en attente du règlement des réclamations des tiers. Toutes les réclamations des tiers, sont maintenant réglées et plusieurs versements ont été faits. M. MacKenzie est le seul réclamant qui vise le solde des fonds en cette affaire, qui est de 120 000 \$ plus les intérêts accumulés. Ces montants n'ont pas été versés à la banque CIBC, en attente de la détermination du montant de la réclamation de M. MacKenzie, ainsi que de son ordre de préséance

CIBC. In light of the substantial shortfall in the Socanav liquidation, it is critical to Mr. MacKenzie that his claim be protected by a maritime wages lien.

Analysis

[10] For the reasons that follow, I am of the view that the analysis and conclusions of Prothonotary Lafrenière were correct with respect to Mr. MacKenzie's entitlement to bonus payments and damages for failure to give notice of termination. However, I conclude that Mr. MacKenzie is entitled to a maritime lien for his claim to damages.

What is the appropriate standard of review?

[11] CIBC submits that since the Prothonotary's rulings dealt with issues of law, those ruling are to be reviewed *de novo* by this Court. Mr. MacKenzie does not expressly disagree, although he argues that the Prothonotary's decision with respect to the bonus payments was based on a misapprehension of the facts.

[12] The decision of a prothonotary of this Court is to be accorded significant deference. The conclusion of Prothonotary Lafrenière in respect of Mr. MacKenzie's entitlement to bonus payments was reached on the basis of the evidence before him. Unless it was based upon a wrong principle or upon a misapprehension of the facts, his decision should not be disturbed (*Canada v. Aqua-Gem Investments Ltd.*, [1993] 2 F.C. 425 (C.A.)). However, the issues related to damages for wrongful dismissal and maritime lien, relying for a large part on the correct interpretation of applicable law, should be reviewed *de novo*.

Is Mr. MacKenzie entitled to annual bonuses?

[13] According to the affidavit evidence of Mr. MacKenzie, bonuses of up to \$5,000 were paid annually to employees from 1986 to 1991. Mr. MacKenzie therefore claims \$12,500, representing the average annual bonuses that he claims should have been paid to

par rapport à la banque CIBC. Au vu du solde négatif important à la suite de la liquidation de Socanav, il est essentiel pour M. MacKenzie que sa réclamation soit protégée par un privilège maritime.

Analyse

[10] Pour les raisons qui suivent, je suis d'avis que l'analyse et les conclusions du protonotaire Lafrenière étaient justes en ce qui concerne le droit de M. MacKenzie au paiement des primes et l'indemnité pour défaut d'un avis de cessation d'emploi adéquat. Cependant, je conclus que M. MacKenzie a droit à un privilège maritime pour protéger sa réclamation en indemnité.

Quelle est la norme de contrôle appropriée?

[11] La CIBC soutient que, comme les décisions du protonotaire portaient sur des questions de droit, elles doivent être examinées de nouveau par cette Cour. M. MacKenzie n'était pas en total désaccord, même s'il soutient que la décision du protonotaire relative au paiement des primes s'appuyait sur une mauvaise compréhension des faits.

[12] Il faut faire preuve d'une grande retenue à l'égard de la décision d'un protonotaire de cette cour. La conclusion du protonotaire Lafrenière relative au droit de M. MacKenzie au paiement des primes était fondée sur la preuve déposée devant lui. Sauf si elle s'appuyait sur un principe erroné ou sur une mauvaise compréhension des faits, sa décision ne devrait pas être modifiée (*Canada c. Aqua-Gem Investments Ltd.*, [1993] 2 C.F. 425 (C.A.)). Cependant, les questions liées à l'indemnité pour licenciement abusif et au privilège maritime, s'appuyant en grande partie sur une interprétation correcte du droit applicable, devraient être examinées de nouveau.

M. MacKenzie a-t-il droit à des primes annuelles?

[13] Selon le témoignage par affidavit de M. MacKenzie, des primes annuelles pouvant atteindre 5 000 \$ ont été payées aux employés entre 1986 et 1991. M. MacKenzie réclame donc un montant de 12 500 \$ représentant les primes annuelles moyennes qui, selon

him over the last five years of the company's operations. The Prothonotary concluded, at paragraph 9, that this claim was not supported by the evidence as follows:

... the evidence falls short of establishing a firm commitment on the part of the employer to reinstate annual bonuses. The fact that the employees did not grieve the employer's failure to pay bonuses over the years suggests that they recognized that such payments were entirely discretionary. Since it has not been established that MacKenzie was entitled to bonuses under his contract of employment, or otherwise, (see *Llido v. The "Lowell Thomas Explorer"*, [1980] 1 F.C. 339), I conclude that this portion of his claim should not be allowed.

[14] Before me, Mr. MacKenzie argues that this decision was based on a misapprehension of the facts. However, other than referring to the same evidence clearly considered by the Prothonotary, he was unable to identify any specific error. Rather, Mr. MacKenzie would have me weigh the evidence differently. I decline to do so. Accordingly, I am not prepared to overturn Prothonotary Lafrenière's conclusion on this issue.

Is Mr. MacKenzie entitled to damages for wrongful dismissal?

[15] Having considered the submissions of parties, I am persuaded that Mr. MacKenzie is entitled to damages for wrongful dismissal. Having heard the submissions of parties, I find that I concur with and adopt the following reasoning and conclusion of Prothonotary Lafrenière, at paragraphs 10 and 11:

MacKenzie claims that it was an implied term of his employment that reasonable notice or pay in lieu would be given in the event of dismissal. There is no dispute that Socanav's assignment in bankruptcy resulted in the termination of MacKenzie's employment. MacKenzie's claim for damages arises from the failure by his employer to provide adequate notice of termination. CIBC contends that Socanav cannot be faulted for failing to give notice of termination to its employees, since public disclosure of its financial difficulties would only have precipitated its demise. It submits that Socanav acted reasonably in its attempts to stave off bankruptcy and to continue its business, and that MacKenzie was therefore not dismissed voluntarily, but rather, that his employment was terminated by operation of law. I disagree.

lui, auraient dû lui être payées au cours des cinq dernières années d'exploitation de la société. Le protonotaire a conclu, au paragraphe 9, que cette réclamation n'était pas appuyée par la preuve:

[. . .] la preuve ne suffit pas à démontrer l'existence d'un engagement ferme de la part de l'employeur de verser à nouveau des bonis annuels. Le fait que les employés n'ont pas logé de griefs suite au défaut de leur employeur de leur verser les bonis au fil des ans indique qu'ils reconnaissent que ces versements étaient totalement discrétionnaires. Étant donné qu'on n'a pas démontré que MacKenzie avait droit aux bonis en vertu de son contrat d'emploi, ou de toute autre considération (voir *Llido c. Le «Lowell Thomas Explorer»*, [1980] 1 C.F. 339), je conclus que cette partie de sa réclamation doit être rejetée.

[14] M. MacKenzie soutient que la décision du protonotaire s'appuyait sur une mauvaise compréhension des faits. Cependant, il n'a pu déterminer d'erreur précise et n'a fait que mentionner la même preuve que le protonotaire avait clairement examinée. M. MacKenzie aurait plutôt voulu m'amener à évaluer la preuve différemment. Je refuse de le faire. En conséquence, je ne suis pas disposée à infirmer la conclusion du protonotaire Lafrenière sur cette question.

M. MacKenzie a-t-il droit à une indemnité pour licenciement abusif?

[15] Ayant examiné les observations des parties, je suis convaincue que M. MacKenzie a droit à une indemnité pour licenciement abusif. Après avoir entendu les observations des parties, je souscris au raisonnement suivant du protonotaire Lafrenière aux paragraphes 10 et 11:

MacKenzie soutient que parmi les conditions implicites de son emploi il y en a une qui prévoit un avis raisonnable, ou un versement de substitution, en cas de licenciement. Il n'y a pas de litige quant au fait que la déclaration de faillite de Socanav est venue mettre fin à l'emploi de MacKenzie. La réclamation de MacKenzie pour obtenir une indemnité à ce titre trouve sa source dans le fait que l'employeur ne lui a pas donné un avis adéquat de cessation d'emploi. La banque CIBC soutient qu'on ne peut reprocher à Socanav de n'avoir pas donné un tel avis à ses employés, étant donné que le fait de rendre ses difficultés financières publiques aurait eu pour conséquence d'accélérer sa chute. Elle soutient que Socanav a agi de façon raisonnable dans une tentative d'éviter la faillite et de continuer ses opérations et, par conséquent, que MacKenzie n'a pas été

At common law, the ability of a terminated employee to seek damages for wrongful dismissal from a bankrupt employer is directly related to the manner in which the employer was assigned in bankruptcy. If the assignment occurred on the petition of a creditor, the employee's right to damages may not exist. However, where the assignment is made voluntarily, in the sense that it was the employer's choice to trigger the bankruptcy, the employer effectively terminates the employment: *Re Kemp Products Ltd.* (1978), 27 C.B.R. (N.S.) 1; *Re Penningtons' Stores Ltd.* (1996), 21 C.C.E.L. (2d) 318; and *In Re Bryant, Isard and Co.* (1922), 3 C.B.R. 352. Based on the evidence before me, I conclude that MacKenzie's employment relationship was terminated as a result of the act of the employer. Since termination was without cause and without notice, MacKenzie is entitled to damages for wrongful dismissal.

Do the amounts claimed give rise to a maritime lien?

[16] As noted earlier, Prothonotary Lafrenière concluded at paragraph 18 that:

. . . although MacKenzie worked 8 out his 12 years with Socanav crewing on the Defendant ships, I am unable to conclude that his claim for severance pay or damages [is] referable to the services he provided on the Defendant ships. . . . I conclude that the claimed wages in lieu of notice or damages for wrongful dismissal give no lien upon the Defendant ships, save and except for the vacation pay and personal expenses that were conceded by CIBC.

[17] With respect, I am unable to agree with this conclusion. As this is an issue to be reviewed *de novo*, there is no need to examine his analysis for specific errors. Rather, I have approached this analysis afresh and reached a different conclusion.

(i) Scope of Admiralty jurisdiction

[18] Since the 1880s, claims for damages for wrongful dismissal have been recognized as claims over which Admiralty courts have had jurisdiction because they were seen as part of "wages". The scope of Admiralty jurisdiction in respect of the rights of seamen evolved to

licencié volontairement mais bien plutôt en vertu de la législation. Je ne suis pas de cet avis.

En common law, la possibilité pour un employé d'obtenir une indemnité pour licenciement abusif d'un employeur en faillite est directement liée à la procédure utilisée pour la mise en faillite. Si la mise en faillite est le fait d'un créancier, le droit de l'employé à une indemnité peut être inexistant. Toutefois, lorsque la mise en faillite est volontaire, au sens où c'est l'employeur qui a décidé de déclarer faillite, ce dernier met effectivement fin à l'emploi: *Re Kemp Products Ltd.* (1978), 27 C.B.R. (N.S.) 1; *Re Penningtons' Stores Ltd.* (1996), 21 C.C.E.L. (2d) 318; et *In Re Bryant, Isard and Co.* (1922), 3 C.B.R. 352. Au vu de la preuve qui m'est présentée, je conclus que la relation d'emploi entre la société et MacKenzie a été terminée du fait de l'employeur. Étant donné que le licenciement n'était pas motivé et qu'il a été fait sans préavis, MacKenzie a droit à une indemnité pour licenciement abusif.

Les montants réclamés donnent-ils droit à un privilège maritime?

[16] Comme il est indiqué ci-dessus, le protonotaire Lafrenière a conclu ce qui suit au paragraphe 18:

[. . .] même si MacKenzie a travaillé huit de ses 12 années de service avec Socanav au sein des équipages des navires défendeurs, je ne peux arriver à la conclusion que sa réclamation d'indemnité de départ ou d'indemnité de licenciement est liée aux services qu'il fournissait sur les navires défendeurs. Pour ces motifs, je conclus que le salaire réclamé à titre d'avis d'indemnité de licenciement abusif ne donne naissance à aucun privilège portant sur les navires défendeurs, sauf pour le salaire de vacances et les dépenses personnelles acceptées par la banque CIBC.

[17] En toute déférence, je ne peux souscrire à cette conclusion. Comme il s'agit d'une question devant être examinée de nouveau, il n'est pas nécessaire d'en faire l'analyse pour trouver des erreurs. J'ai plutôt procédé à une nouvelle analyse et je suis parvenue à une conclusion différente.

(i) Portée de la compétence en droit maritime

[18] Depuis les années 1880, les réclamations d'indemnité pour licenciement abusif ont été reconnues comme des réclamations relevant de la compétence des cours d'amirauté parce qu'elles étaient considérées comme faisant partie d'un «salaire». La portée de la

include such amounts to ensure the fairest treatment possible for those persons who work on board ships. Historically, only wages directly earned on board the ship in question were protected. However, the interpretation of “wages” broadened to meet the changing nature of employment generally and seamen’s rights in particular. This process was described by Brandon J. in *Halcyon Skies, The*, [1976] 1 Lloyd’s Rep. 461 (Q.B.D.), at page 464 where he stated:

Although . . . the Admiralty jurisdiction over claims for wages was limited to wages earned on board the ship, this concept was very broadly interpreted. In particular, the jurisdiction was regularly exercised, both before and after 1861, not only in respect of claims in debt for unpaid wages in the strict sense, but also in respect of claims in damages for wrongful dismissal, including claims for wages lost and for the cost of repatriation (viaticum). [Emphasis added.]

[19] Thus, the concept of “wages” includes damages for wrongful dismissal, where such damages would arise on the facts.

(ii) Maritime lien

[20] In *The Halcyon Skies*, Brandon J. also considered the extent of maritime liens as related to wages and, in particular, the types of payments to crew members that would give rise to such a lien. Although the issue before the Court in *The Halcyon Skies, supra*, was whether a maritime lien attached to pension contributions owed by the ship’s owners, the following reasoning of Brandon J. at page 470, is equally applicable to damages for wrongful dismissal.

As I said earlier, the requirement that wages, in order to be recoverable in Admiralty, should have been earned on board the ship existed, in theory at least, under the law as administered by the High Court of Admiralty before 1861. In practice, however, such limitation was never interpreted strictly and did not prevent that Court, as was recognized in *The British Trade* at pp. 108 to 110, from exercising jurisdiction, under the head of wages, over claims for wrongful dismissal arising out of ordinary mariner’s contracts, or from

compétence en droit maritime relative aux droits des marins s’est élargie dans le but d’assurer le traitement le plus équitable possible des personnes qui travaillent à bord des navires. Dans le passé, seuls les salaires directement gagnés sur les navires en question étaient protégés. Cependant, l’interprétation du mot «salaire» s’est élargie afin de s’adapter à la nature changeante de l’emploi en général et des droits des marins en particulier. Ce processus a été décrit par M. le juge Brandon dans l’affaire *Halcyon Skies, The*, [1976] 1 Lloyd’s Rep. 461 (Q.B.D.), à la page 464 où il a déclaré ce qui suit:

[TRADUCTION] Même si la compétence en droit maritime sur les réclamations de salaire était limitée aux salaires gagnés à bord du navire, ce concept a été interprété de façon très générale. En particulier, la compétence a été régulièrement exercée, avant et après 1861, non seulement à l’égard des demandes pour salaire impayé au sens strict, mais également à l’égard des réclamations pour obtenir une indemnité pour licenciement abusif, y compris les réclamations pour salaire perdu et pour le coût de rapatriement (viatique). [Non souligné dans l’original.]

[19] Ainsi, le concept de «salaire» comporte une indemnité pour licenciement abusif dans la mesure où cette indemnité découle des faits.

(ii) Privilège maritime

[20] Dans l’affaire *The Halcyon Skies*, le juge Brandon a également examiné l’étendue des privilèges maritimes liés aux salaires et, en particulier, les types de paiements versés aux membres d’équipage qui donneraient lieu à ce type de privilège. Même si la Cour dans l’affaire *The Halcyon Skies, précitée*, se demandait si un privilège maritime grevait les cotisations de retraite dues par les propriétaires du navire, le raisonnement suivant du juge Brandon à la page 470 s’applique autant à une indemnité pour licenciement abusif.

[TRADUCTION] Comme je l’ai dit plus tôt, l’exigence selon laquelle les salaires, pour être récupérables devant le tribunal d’amirauté, devaient avoir été gagnés à bord des navires existait, en théorie du moins, en vertu du droit administré par la Haute Cour d’amirauté avant 1861. En pratique, cependant, une telle limitation n’a jamais été interprétée strictement et n’a pas empêché cette Cour, comme on l’a reconnu dans *The British Trade* aux pages 108 à 110, d’exercer sa compétence sur les réclamations pour obtenir une indemnité pour

according to seamen the same maritime lien in respect of such claims as they had in respect of claims for wages in the strict sense. In these circumstances it seems to me reasonable to infer that when the legislature, by s. 10 of the 1861 Act, enlarged the existing jurisdiction over claims for wages due under ordinary mariners' contracts so as to cover similar claims due under special contracts, it intended, despite the use of the hallowed phrase "earned . . . on board the ship" that the enlarged jurisdiction should, so far as concerns the kinds of claims covered, be co-extensive with the existing jurisdiction.

[21] Canadian law also appears to have accepted that a lien arises in respect of damages for wrongful dismissal. In *Llido v. Lowell Thomas Explorer (The)*, [1980] 1 F.C. 339 (T.D.), Marceau J. dealt with a marine engineer's claim for a month's salary allegedly promised near the end of his employment. In deciding that this particular amount was not secured by a maritime lien, Marceau J. stated at pages 352-353:

A maritime lien attaches to a vessel for salaries or wages earned on board [underlining in original] by the master and the crew member. If the additional pay that is the subject matter of the claim here had been a condition 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. [Emphasis added.]

[22] This analysis is consistent with the *Federal Courts Act*, R.S.C., 1985, c. F-7 [as am. by S.C. 2002, c. 8, s. 14]. When read with subsections 22(1) [as am. *idem*, s. 31], 43(2) [as am. *idem*, s. 40] and 43(3) [as am. *idem*], paragraph 22(2)(o) [as am. *idem*, s. 31] gives rise to a statutory lien for "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 or her employment". In my view, damages for wrongful dismissal would generally be included as "other remuneration or benefits".

[23] As a result, I am satisfied that a maritime lien can arise out of a claim for damages for wrongful dismissal

licenciement abusif, au titre de salaire, découlant des contrats des marins ordinaires ni d'accorder aux marins le même privilège maritime à l'égard des réclamations qu'ils avaient à l'égard des réclamations pour salaire au sens strict. Dans ces circonstances, il me semble raisonnable d'inférer que lorsque l'assemblée législative, en vertu de l'article 10 de la Loi de 1861, a étendu la compétence actuelle sur les réclamations pour salaire dû en vertu des contrats des marins ordinaires, de façon à couvrir les réclamations semblables dues en vertu de contrats spéciaux, elle souhaitait, malgré l'utilisation de l'expression consacrée «gagné à bord du navire», que la compétence étendue ait la même portée que la compétence actuelle, en ce qui concerne le type de réclamations couvertes.

[21] Le droit canadien semble avoir accepté qu'un privilège se rattache à une indemnité pour licenciement abusif. Dans l'affaire *Llido c. Lowell Thomas Explorer (Le)*, [1980] 1 C.F. 339 (C.F. 1^{re} inst.), M. le juge Marceau a examiné la réclamation d'un ingénieur maritime pour un mois de salaire qui lui aurait été promis vers la fin de son emploi. En décidant que ce montant n'était pas garanti par un privilège maritime, le juge Marceau a déclaré ce qui suit aux pages 352 et 353:

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

[22] Cette analyse est compatible avec la *Loi sur les Cours fédérales*, L.R.C. (1985), ch. F-7 [mod. par L.C. 2002, ch. 8, art. 14]. Lorsqu'il est lu en corrélation avec les paragraphes 22(1) [mod. *idem*, art. 31], 43(2) [mod., *idem*, art. 40] et 43(3) [mod., *idem*], l'alinéa 22(2)(o) donne naissance à un privilège d'origine législative pour «une demande formulée par un capitaine, un officier ou un autre membre de l'équipage d'un navire relativement au salaire, à l'argent, aux biens ou à toute autre forme de rémunération ou de prestations découlant de son engagement». À mon avis, les indemnités pour licenciement abusif seraient généralement incluses à titre d'«autre forme de rémunération ou de prestations».

[23] En conséquence, je suis convaincue qu'un privilège maritime peut trouver sa source dans une

because those damages are part of wages earned on board a vessel. The question then becomes whether a maritime lien arises on the facts of this case.

(iii) Application to Mr. MacKenzie

[24] Mr. MacKenzie was employed as a Chief Engineer on one of Société Sofati/Soconav's ships. CIBC submits that the fact that his contract did not assign him to any particular ship is the determinative factor. Had Mr. MacKenzie served on one ship only, CIBC agrees that he would have been entitled to a maritime lien for his damages. However, under his contract, Mr. MacKenzie served on a number of vessels. His record of sea service shows significant movement among several ships. Thus, CIBC argues that there "is no link between any particular defendant vessel and any entitlement that Donald [MacKenzie] might have under the Company Service Agreement that could support a maritime lien."

[25] The respondent relies on *Tacoma City, The*, [1991] 1 Lloyd's Rep. 330 (C.A.) as authority for its position that the claim for wrongful dismissal, in this case, does not give rise to a maritime lien. In *The Tacoma City, supra*, the England and Wales Court of Appeal (Civil Division) addressed whether a lien attached to severance payments, as opposed to damages for wrongful dismissal, that arose out of a complex contractual arrangement between a company and affected seamen. As on the facts of this case, there was no particular vessel identified in the contract. In analyzing the nature of the severance payments owed to the seamen, all three judges took great pains to carefully analyze the nature of the severance payments under the contractual arrangements and to distinguish such payments from "wages". Illustrative of the reasoning of the Court are the comments of Lord Justice Dillon who described the severance payments at pages 347 and 348 as follows:

The severance pay is payable when the seaman becomes surplus to the requirements of the shipping company or group, . . . the severance pay is to be calculated by reference to the whole of his service with the company or group in question

réclamation d'indemnité pour licenciement abusif puisque ces indemnités font partie du salaire gagné à bord d'un navire. Cela revient donc à se demander si un privilège maritime trouve sa source dans les faits de la présente affaire.

(iii) Application au cas de M. MacKenzie

[24] M. MacKenzie était employé comme mécanicien en chef sur l'un des navires de la Société Sofati/Soconav. La CIBC soutient que le fait que son contrat ne l'a pas affecté à un navire en particulier constitue un facteur déterminant. Si M. MacKenzie n'avait travaillé que sur un navire, la CIBC aurait été d'accord pour dire que son indemnité aurait été garantie par un privilège maritime. Cependant, selon son contrat, M. MacKenzie a travaillé sur un certain nombre de navires. Son dossier de service en mer indique un déplacement important entre plusieurs navires. Ainsi, la CIBC fait valoir qu'il «n'existe pas de lien entre un navire défendeur précis et un droit que Donald [MacKenzie] pourrait avoir en vertu d'un contrat de service qui pourrait appuyer un privilège maritime».

[25] L'intimée se fonde sur l'affaire *Tacoma City, The*, [1991] 1 Lloyd's Rep. 330 (C.A.) pour faire valoir que la réclamation pour licenciement abusif, en l'espèce, ne donne pas naissance à un privilège maritime. Dans l'affaire *The Tacoma City*, précitée, la England and Wales Court of Appeal (Civil Division) a abordé la question de savoir si un privilège était rattaché à des indemnités de départ, par opposition à des indemnités pour licenciement abusif, qui découlaient d'un arrangement contractuel complexe conclu entre une société et les marins touchés. Comme pour les faits de l'espèce, il n'y avait pas de navire précisément nommé dans le contrat. En analysant la nature des indemnités de départ dues aux marins, les trois juges se sont donné beaucoup de mal pour analyser la nature des indemnités de départ selon les arrangements contractuels et pour distinguer ces indemnités du «salaire». Les commentaires du lord juge Dillon, qui a décrit les indemnités de départ de la façon suivante aux pages 347 et 348, illustrent le raisonnement de la Cour:

[TRADUCTION] L'indemnité de départ est payable lorsque le marin devenait en trop selon les exigences de la société ou du groupe d'expédition [. . .] l'indemnité de départ doit être calculée d'après l'ensemble du service du marin auprès de la

. . . . Indeed it is not paid as remuneration for his services at all; it is paid as compensation for the loss of the expectation he would otherwise have had that because of his long service he would have been offered further employment by the company or group after the end of what was in the event his final voyage in his last ship for the company or group.

Such a payment is therefore not, in my judgment, “wages” even in the extended sense in which that word is used in the context of a maritime lien.

[26] The fundamental finding of the Court in *The Tacoma City*, *supra*, was, in my belief, not that argued before me by CIBC; rather, the Court dealt with the nature of a contractual entitlement to severance payments and concluded that such payments were not, on those facts, “wages”. The case should not, in my view, be extended to a conclusion that wages earned under an umbrella contract cannot enjoy the benefit of a maritime lien. The conclusions in *The Tacoma City*, *supra*, should be limited to its unusual facts.

[27] However, an interesting secondary aspect of *The Tacoma City*, *supra*, was a claim by three of the seamen for wages in lieu of notice. The Court was not required to address whether a maritime lien attached to this claim since, on the facts, there was no entitlement to damages for wrongful dismissal. It is significant that the bank mortgagee did not dispute that a maritime lien could attach to damages for wrongful dismissal in this case provided the facts supported the claims to wages in lieu of notice.

[28] In the case before me, in contrast to that before the Court in *The Tacoma City*, *supra*, I am dealing, not with severance pay, but with a claim for an amount that would represent the wages that Mr. MacKenzie would have earned for his service as a member of the crew had his employment continued. This is directly assessed and quantified as wages referable to the ship on which he served and, as such, is the very type of payment for which a maritime lien should arise to protect Mr. MacKenzie and other seamen in his position.

société ou du groupe en question [. . .] En effet, elle n’est pas du tout versée à titre de rémunération pour les services de ce dernier. Elle est versée à titre de compensation pour la perte de l’espérance qu’il aurait eu par ailleurs parce que, en raison de son long service, il aurait obtenu un nouvel emploi auprès de la société ou du groupe après la fin de ce qui était en l’occurrence son dernier voyage sur le navire de la société ou du groupe.

Un tel paiement n’est donc pas, selon moi, un «salaire» même au sens large dans lequel ce mot est utilisé dans le contexte du privilège maritime.

[26] La conclusion fondamentale de la Cour dans l’affaire *The Tacoma City*, précitée, n’était pas, à mon avis, celle qui a été débattue devant moi par la CIBC. La Cour a plutôt traité de la nature d’un droit contractuel à des indemnités de départ et a conclu que ces paiements n’étaient pas, en réalité, des «salaires». On ne devrait pas en conclure, à mon avis, que le salaire gagné en vertu d’un contrat d’application générale ne peut bénéficier d’un privilège maritime. Les conclusions de l’affaire *The Tacoma City*, précitée, ne devraient s’appliquer qu’à ses faits inhabituels.

[27] Cependant, un aspect secondaire intéressant de l’affaire *The Tacoma City*, précitée, consistait en une réclamation présentée par trois des marins pour obtenir un salaire à titre d’avis. La Cour n’était pas tenue de se demander si un privilège maritime était rattaché à cette réclamation puisqu’il n’y avait pas de droit à une indemnité pour licenciement abusif. Il importe de noter que la banque créancière n’a pas contesté la possibilité qu’un privilège maritime grève la réclamation pour licenciement abusif en l’espèce dans la mesure où les faits appuyaient les réclamations de salaire à titre d’avis.

[28] Dans le cas dont je suis saisie, contrairement à celui qui était devant la Cour dans l’affaire *The Tacoma City*, précitée, je dois me prononcer, non pas sur une indemnité de départ, mais bien sur une réclamation en vue d’obtenir un montant qui représenterait le salaire que M. MacKenzie aurait gagné pour ses services en tant que membre d’équipage si son emploi s’était poursuivi. Cela est directement évalué et quantifié en tant que salaire relativement au navire sur lequel il a travaillé et, à ce titre, il s’agit du type même de paiement donnant naissance à un privilège maritime en vue de la protection de M. MacKenzie et d’autres marins dans sa position.

[29] The key factor in determining whether a maritime lien arises is the service to the ship (W. Tetley, *Maritime Liens and Claims*, 2nd ed. (Montréal: International Shipping Publications, 1998); *The Tacoma City*, *supra*). The lien is not dependent on who hired the seaman (*Maritime Liens and Claims*, *supra*) and arises independently of the contract (*The Tacoma City*, *supra*; *Ever Success The*, [1999] 1 Lloyd's Rep. 824 (Q.B.)). The proper approach is to ask "whether in the relevant period the claimant was rendering a service to the ship as a member of the crew. If he was, he is entitled to a maritime lien in respect of his wages in respect of that period assessed in accordance with his contract" (*The Ever Success*, *supra*, at page 824).

. . . whether in the relevant period the claimant was rendering a service to the ship as a member of the crew: if he was, he was entitled to a maritime lien in respect of his wages in respect of that period assessed in accordance with his contract. . . .

[30] Was Mr. MacKenzie's service referable to one or more of the defendant ships as a member of the crew? In my view, it was. Contrary to the submissions of CIBC, the right to a maritime lien is not contingent on the nature of the seaman's contractual arrangements. The fact that the specific ships were not named in the contract is not, in my view, sufficient to deprive Mr. MacKenzie of the protection of a maritime lien in respect of amounts owed to him. Under the simple and clear terms of the letter agreement, Mr. MacKenzie was hired by Socanav to work as a Chief Engineer on one of Socanav's ships. In other words, he was retained to render service as a crew member on Socanav's ships. At the time of his dismissal, he was a member of the crew of one of the defendant ships, *Le Chêne No. 1*. In my view, these facts establish a link between the service of Mr. MacKenzie and the defendant ships. Mr. MacKenzie was entitled to a reasonable notice period when he was dismissed. If he had received this notice, he would have worked an additional period of time and earned wages for his work. A maritime lien arises whether Mr. MacKenzie actually worked during the notice period or whether he was given salary in lieu of that notice upon dismissal.

[29] Le facteur clé de la question de savoir si un privilège maritime existe réside dans le service effectué sur le navire (W. Tetley, *Maritime Liens and Claims*, 2^e éd. (Montréal: International Shipping Publications, 1998; l'affaire *The Tacoma City*, précitée). Le privilège ne dépend pas de la personne qui a embauché le marin (*Maritime Liens and Claims*, précité) et trouve sa source indépendamment du contrat (l'affaire *The Tacoma City*, précitée; *Ever Success, The*, [1999] 1 Lloyd's Rep. 824 (Q.B.)). L'approche appropriée consiste à se demander «si, durant la période pertinente, le réclamant offrait ses services sur le navire à titre de membre d'équipage. Si c'était le cas, il a le droit de voir un privilège maritime grever son salaire en ce qui concerne la période examinée, conformément à son contrat» (l'affaire *The Ever Success*, précitée, à la page 824).

[TRADUCTION] [. . .] si, durant la période pertinente, le réclamant offrait ses services sur le navire à titre de membre d'équipage. Si c'était le cas, il a le droit de voir un privilège grever son salaire en ce qui concerne la période examinée, conformément à son contrat.

[30] Le service de M. MacKenzie se rapportait-il à un ou plusieurs des navires défendeurs à titre de membre d'équipage? À mon avis, c'était le cas. Contrairement aux observations de la CIBC, le droit à un privilège maritime ne dépend pas de la nature des arrangements contractuels du marin. Le fait qu'un navire n'a pas été précisément nommé dans ce contrat ne suffit pas selon moi à priver M. MacKenzie de la protection d'un privilège maritime en ce qui concerne les montants qui lui sont dus. En vertu des conditions simples et claires de la lettre d'entente, M. MacKenzie a été embauché par Socanav afin de travailler à titre de mécanicien en chef sur l'un de ses navires de Socanav. En d'autres termes, on a retenu ses services pour travailler à titre de membre d'équipage sur l'un de ses navires. Au moment de son licenciement, il était membre d'équipage de l'un des navires défendeurs, *Le Chêne n° 1*. À mon avis, ces faits établissent un lien entre les services de M. MacKenzie et les navires défendeurs. M. MacKenzie avait droit à une période d'avis raisonnable lorsqu'il a été licencié. S'il avait reçu cet avis, il aurait travaillé pendant encore une certaine période et il aurait gagné un salaire pour son travail. Un privilège maritime existe, peu importe si M. MacKenzie a réellement travaillé pendant la période

d'avis ou s'il a reçu un salaire à titre d'avis au moment du licenciement.

(iv) Attachment and Quantum

[31] In general, the maritime lien would attach to the ship that received the benefit upon which the claim is based (*Holt Cargo Systems Inc. v. ABC Containerline N.V. (Trustees of)* (2001), 16 C.B.R. (4th) 188 (F.C.T.D.)). Accordingly, the lien would attach to the ship that Mr. MacKenzie would have been working on, but for the wrongful dismissal. In this case, that would be *Le Chêne No. 1*, the ship on which he was serving at the time of his dismissal. Although under his contract, he could have been reassigned to other ships, there was no evidence before me that he would not have continued as Chief Engineer aboard *Le Chêne No. 1*. Accordingly, I would attach the lien to that particular vessel.

[32] The quantum of the damages for wrongful dismissal would be calculated with reference to the contract between Mr. MacKenzie and Socanav. In this case, the parties have agreed that, should a claim for wrongful dismissal arise on the facts, eight months' wages in lieu of notice would be appropriate. I conclude that this amount should be paid out to Mr. MacKenzie in priority to the claim of CIBC.

ORDER

This court orders that:

1. The amount of \$50,588 representing eight months' pay in lieu of notice for his dismissal, plus accrued interest, together with vacation pay of \$9,878.40 and personal expenses of \$320, plus accrued interest, shall be paid out to Donald MacKenzie in priority to the claim of CIBC.
2. Parties shall have 15 days from the date of this order to serve and file written submissions with respect to the costs of this motion and the motion below and 5 days thereafter to serve and file written submissions in reply.

(iv) Saisie et montant

[31] En général, le privilège maritime grève le navire qui a reçu le bénéfice sur lequel s'appuie la réclamation (*Holt Cargo Systems Inc. c. ABC Containerline N.V. (Syndic)*, (2000), 16 C.B.R. (4th) 188 (C.F. 1^{re} inst.)). En conséquence, le privilège se rattache au navire sur lequel M. MacKenzie aurait travaillé s'il n'y avait pas eu licenciement abusif. En l'espèce, il s'agit du navire *Le Chêne n° 1* sur lequel il travaillait au moment de son licenciement. Malgré le fait qu'en vertu de son contrat il aurait pu être affecté sur d'autres navires, rien dans la preuve déposée devant moi n'indique qu'il n'aurait pas continué à travailler comme mécanicien en chef à bord du navire *Le Chêne n° 1*. En conséquence, j'attache le privilège à ce navire.

[32] Le montant de l'indemnité pour licenciement abusif sera calculé en fonction du contrat conclu entre M. MacKenzie et Socanav. En l'espèce, les parties se sont entendues pour dire que, si le bien-fondé d'une réclamation pour licenciement abusif était reconnu selon les faits, un salaire de huit mois à titre d'avis serait approprié. Je conclus que ce montant devrait être versé à M. MacKenzie en priorité par rapport à la réclamation de la CIBC.

ORDONNANCE

La Cour ordonne que:

1. Le montant de 50 588 \$, représentant une paie de huit mois à titre d'avis de licenciement, plus les intérêts accumulés, ainsi qu'une paie de vacances de 9 878,40 \$ et des dépenses personnelles de 320 \$, plus les intérêts accumulés, soient versés à Donald MacKenzie en priorité par rapport à la réclamation de la CIBC.
2. Les parties disposent de 15 jours, à compter de la date de la présente ordonnance, pour signifier et produire des observations écrites quant aux dépens de la présente requête et de la précédente, et de cinq jours par la suite pour signifier et produire des observations écrites en guise de réponse.