

T-2406-86

T-2406-86

**Elias Metaxas, et al. (Plaintiffs)**

v.

**The Ship "Galaxias" and all others interested in the Ship "Galaxias" (Defendants)**

INDEXED AS: METAXAS v. GALAXIAS (THE) (T.D.)

Trial Division, Addy J.—Vancouver, January 18; Ottawa, March 8, 1990.

*Conflict of laws — Choice of law — Maritime law — Severance pay — Greek ship, manned by Greek crew, arrested in Vancouver — Crew released from employment — Entitled to severance pay — Appeal from referee's report on reference as to quantum ordered by Trial Division Judge — Whether referee erred in law in calculating quantum in accordance with lex loci contractus (Greek law) rather than lex fori, (Canadian maritime law) — Appeal dismissed — General conflict of laws principle quantification of damages in ordinary contract cases to be decided as procedural matter in accordance with lex fori — However, Code of Greek Maritime Law (CGML), s. 76, providing fixed formula for determining amount payable to crewmen upon termination of employment according to distance from home port, constituting integral part of substantive law governing crew's rights — Therefore, according to Canada Shipping Act, s. 274, calculation of compensation must be governed by CGML, s. 76 — To preserve and promote international trade, admiralty courts should, whenever possible, apply law of flag to determine rights of crew with regard to employers as crew essential and integral part of ship — Unjust if crews' conditions of employment and compensation for breach of contract vary from port to port — Proper application of conflict of laws to recognize right of Greek citizens hired in Greece as crew aboard Greek ship to protection by Greek maritime law — Application of Greek law herein not offending public policy of Canada and not so manifestly unjust as to require Court to intervene under equitable jurisdiction.*

*Maritime law — Contracts — Severance pay — Greek ship, manned by Greek crew, arrested in Vancouver — Crew released from employment — Entitled to severance pay — Appeal from referee's report on reference as to quantum ordered by Trial Division Judge — Appeal dismissed — According to conflict of laws principles, Code of Greek Maritime Law, s. 76, providing fixed formula for determining severance pay according to distance from home port, must govern calculation of compensation — Application of lex fori unjust as crew's conditions of employment and compensation upon severance would vary from port to port.*

**Elias Metaxas, et autres (demandeurs)**

c.

**Le navire «Galaxias» et toutes les autres personnes ayant un droit sur ledit navire (défendeurs)**RÉPERTORIÉ: METAXAS c. GALAXIAS (LE) (1<sup>re</sup> inst.)

b Section de première instance, juge Addy—Vancouver, 18 janvier; Ottawa, 8 mars 1990.

*Conflits de lois — Choix du droit applicable — Droit maritime — Indemnité de départ — Un navire grec, dont les membres d'équipage sont grecs, a été saisi à Vancouver — Ceux-ci ont été mis à pied — Droit reconnu à une indemnité de départ — Appel ordonné par un juge de la Section de première instance à l'encontre d'un rapport d'un arbitre portant sur un renvoi concernant le montant à accorder — L'arbitre a-t-il commis une erreur de droit en calculant le montant conformément à la lex loci contractus (droit grec) plutôt que la lex fori (droit maritime canadien)? — Appel rejeté — Selon le principe général en matière de conflit de lois, la quantification des dommages-intérêts dans les affaires contractuelles ordinaires est une question de procédure et doit être tranchée conformément à la lex fori — Cependant, l'art. 76 du Code de droit maritime grec (CDMG), qui prévoit une formule pour déterminer les sommes payables aux membres d'équipage en cas de départ selon la distance du port d'attache, fait partie intégrante du droit fondamental régissant les droits de l'équipage — Par conséquent, selon l'art. 274 de la Loi sur la marine marchande du Canada, le calcul de l'indemnité est régi par l'art. 76 du CDMG — Pour protéger et promouvoir le commerce international, les cours d'amirauté devraient, dans la mesure du possible, appliquer le droit de l'État dont le navire bat pavillon afin de déterminer les droits de l'équipage eu égard à leur employeur car l'équipage d'un navire en fait partie intégrante — Il serait injuste que les conditions de travail et l'indemnité des membres d'équipage en cas d'inexécution de contrat varient d'un port à un autre — Il faut appliquer les règles en matière de conflits de loi de manière à reconnaître aux citoyens grecs embauchés en Grèce comme membres d'équipage d'un navire grec le droit à la protection qui leur est conférée par le droit maritime grec — L'application du droit grec en l'espèce ne porte pas atteinte à l'ordre public au Canada et n'est pas si manifestement injuste qu'elle oblige la Cour à invoquer sa compétence en equity.*

*Droit maritime — Contrats — Indemnité de départ — Un navire grec, dont les membres d'équipage sont grecs, a été saisi à Vancouver — Ceux-ci ont été mis à pied — Droit reconnu à une indemnité de départ — Appel ordonné par un juge de la Section de première instance à l'encontre d'un rapport d'un arbitre portant sur un renvoi concernant le montant à accorder — Appel rejeté — Selon les principes régissant les conflits de lois, l'art. 76 du Code de droit maritime grec qui prévoit une formule pour fixer l'indemnité de départ selon la distance du port d'attache régit le calcul de l'indemnité — L'application de la lex fori est injuste car les conditions de travail et l'indemnité de départ des membres d'équipage d'un navire varient d'un port à un autre.*

## STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

*Canada Labour Code*, R.S.C. 1970, c. L-1.  
*Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 274.  
*Code of Greek Maritime Law*, ss. 74, 76, 78.  
*Interpretation Act*, R.S.C., 1985, c. I-21, ss. 10, 11, 12.

## CASES JUDICIALLY CONSIDERED

## APPLIED:

*The "Nonpareil"* (1864), BR. & L. 354; *Fernandez v. "Mercury Bell" (The)*, [1986] 3 F.C. 454; (1986), 27 D.L.R. (4th) 641; 66 N.R. 361 (C.A.).

## CONSIDERED:

*Chaplin v. Boys*, [1969] 2 All E.R. 1085 (H.L.); *Livesley v. Horst*, [1924] S.C.R. 605; [1925] 1 D.L.R. 159; *D'Almeida (J.) Araujo Lda. v. Sir Frederick Becker & Co. Ltd.*, [1953] 2 Q.B. 329; *The "Leoborg"*, [1963] 2 Lloyd's Rep. 128 (Adm. Div.).

## AUTHORS CITED

Castel J.-G. *Canadian Conflict of Laws* 2nd ed. Toronto: Butterworths, 1986.  
 Cheshire G. C. *Private International Law* 4th ed. Oxford: Clarendon Press, 1952.

## COUNSEL:

*David F. McEwen* for Baseline Industries Ltd.  
*Marshall Bray* and *Bradley M. Caldwell* for the crew of the Galaxias.  
*A. S. Marinakis* for Naftikon Apomachicon Tameion—N.A.T.

## SOLICITORS:

*McEwen & Company*, Vancouver, for Baseline Industries Ltd.  
*McMaster & Company*, Vancouver, for the crew of the Galaxias.  
*Marinakis & Company*, Vancouver, for Naftikon Apomachicon Tameion—N.A.T.

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

ADDY J.: One of the claimants against the proceeds paid into court in this action, namely Baseline Industries Limited, is appealing a report on a reference in this matter held pursuant to an order of Mr. Justice Joyal of December 10, 1987.

## LOIS ET RÈGLEMENTS

*Code canadien du travail*, S.R.C. 1970, chap. L-1.  
*Code de droit maritime grec*, art. 74, 76, 78.  
*Loi d'interprétation*, L.R.C. (1985), chap. I-21, art. 10, 11, 12.  
*Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, chap. S-9, art. 274.

## JURISPRUDENCE

## DÉCISIONS APPLIQUÉES:

*The «Nonpareil»* (1864), BR. & L. 354; *Fernandez c. «Mercury Bell» (Le)*, [1986] 3 C.F. 454; (1986), 27 D.L.R. (4th) 641; 66 N.R. 361 (C.A.).

## DÉCISIONS EXAMINÉES:

*Chaplin v. Boys*, [1969] 2 All E.R. 1085 (H.L.); *Livesley v. Horst*, [1924] R.C.S. 605; [1925] 1 D.L.R. 159; *D'Almeida (J.) Araujo Lda. v. Sir Frederick Becker & Co. Ltd.*, [1953] 2 Q.B. 329; *The «Leoborg»*, [1963] 2 Lloyd's Rep. 128 (Adm. Div.).

## DOCTRINE

Castel J.-G. *Canadian Conflict of Laws* 2<sup>e</sup> éd. Toronto: Butterworths, 1986.  
 Cheshire G. C. *Private International Law* 4<sup>e</sup> éd. Oxford: Clarendon Press, 1952.

## AVOCATS:

*David F. McEwen* pour Baseline Industries Ltd.  
*Marshall Bray* et *Bradley M. Caldwell* pour l'équipage du Galaxias.  
*A. S. Marinakis* pour Naftikon Apomachicon Tameion—N.A.T.

## PROCUREURS:

*McEwen & Company*, Vancouver, pour Baseline Industries Ltd.  
*McMaster & Company*, Vancouver, pour l'équipage du Galaxias.  
*Marinakis & Company*, Vancouver, pour Naftikon Apomachicon Tameion—N.A.T.

*Voici les motifs du jugement rendus en français par*

LE JUGE ADDY: L'une des parties qui réclame le produit de la vente consigné à la Cour en l'espèce, Baseline Industries Limited, interjette appel d'un rapport portant sur un renvoi ordonné par le juge Joyal en date du 10 décembre 1987.

The learned referee, Charles E. Stinson, produced a detailed and well-reasoned report in which the facts and the applicable legal principles were reviewed and analyzed at some length.

The facts, as they relate to this appeal, are undisputed. The defendant ship was registered in Greece and the crew were all hired there and sailed with the ship to Canada to be employed at the Expo '88 in Vancouver. The ship was subsequently arrested in Vancouver and as a result the crew were released there from their employment.

The sole issue under appeal is whether the referee erred in law in calculating the amounts due and payable to the crew upon severance of their contracts of employment in accordance with the *lex loci contractus*, namely Greek law, or whether calculations should have been made according to the *lex fori*, i.e., Canadian maritime law. Expert evidence was led as to Greek law and there is no dispute as to its provisions. The specific area of dispute relates solely to what is termed quantification of the amount, in other words, how the actual amount to be paid on severance is to be calculated.

The question of precisely where the line is to be drawn between procedural and substantial aspects of damages still remains somewhat hazy and the principles governing the application of the *lex loci*, as opposed to the *lex fori*, have not been rendered any clearer by the oft-quoted case of *Chaplin v. Boys*, [1969] 2 All E.R. 1085 (H.L.). What amounts to a *jesuitical distinguisho* would be of great help in attempting to reconcile the principles of conflict of laws, which the learned law lords appear to have accepted in principle, with their ultimate finding to the effect that the heads of damages were to be determined according the *lex fori*.

As stated by Duff J. in *Livesley v. Horst*, [1924] S.C.R. 605: The concept of procedure is a comprehensive concept and involves not only process and evidence but also methods of execution, rules re limitations, etc. In the case of *D'Almeida (J.) Araujo Lda. v. Sir Frederick Becker & Co. Ld.*, [1953] 2 Q.B. 329, Pilcher J., quoting with approval from Cheshire's *Private International Law*, 4th ed., at pages 659-660 states that in

L'arbitre, Charles E. Stinson, a produit un rapport détaillé et motivé dans lequel il a longuement examiné et analysé les faits et les principes juridiques applicables.

<sup>a</sup> Les faits relatifs au présent appel ne sont pas contestés. Le navire défendeur a été immatriculé en Grèce et c'est là que tous les membres de l'équipage ont été engagés; c'est également à bord dudit navire qu'ils se sont rendus au Canada pour travailler à Expo '88 à Vancouver. Le navire a subséquemment été saisi à Vancouver et c'est là par conséquent qu'ils ont été mis à pied.

<sup>c</sup> La seule question en l'espèce est de savoir si l'arbitre a commis une erreur de droit en calculant les sommes payables à l'équipage à titre d'indemnité de départ conformément à la *lex loci contractus*, c'est-à-dire le droit grec, ou si les calculs auraient dû être faits conformément à la *lex fori*, c'est-à-dire le droit maritime canadien. Un témoin expert a parlé du droit grec dont les dispositions ne sont pas contestées. Le conflit porte uniquement sur ce qu'on entend par quantification de la somme, en d'autres termes comment il faut calculer la somme qui doit être versée à titre d'indemnité de départ.

<sup>f</sup> La question de savoir où il faut tracer la ligne de démarcation lorsqu'on examine les dommages-intérêts quant à la forme et au fond demeure quelque peu nébuleuse et la cause souvent citée de *Chaplin v. Boys*, [1969] 2 All E.R. 1085 (H.L.) n'a pas clarifié les principes régissant l'application de la *lex loci* par opposition à la *lex fori*. Ce qu'on appelle une distinction jésuitique aiderait grandement à tenter de concilier les principes régissant les conflits de lois, que les lords semblent avoir acceptés en principe en concluant que les catégories de dommages-intérêts devaient être établies conformément à la *lex fori*.

<sup>i</sup> Comme l'a déclaré le juge Duff dans l'arrêt *Livesley v. Horst*, [1924] R.C.S. 605, la procédure est un concept général qui englobe non seulement l'instruction et la preuve mais également les moyens d'exécution, les règles en matière de prescription, etc. Dans l'affaire *D'Almeida (J.) Araujo Lda. v. Sir Frederick Becker & Co. Ld.*, [1953] 2 Q.B. 329, le juge Pilcher, citant l'ouvrage de Cheshire *Private International Law*, 4<sup>e</sup> éd., aux pages

contracts, remoteness of damage and heads of damage are governed by foreign law but quantification of damage, that is, the method by which compensation for an actionable loss is calculated is governed by the law of the forum. This is the rule normally applied by our courts in general contract cases.

In the present case, it is fully admitted that the issue of whether severance would be payable to the crew was properly decided by the referee in accordance with the Greek law since it is a substantive matter. What counsel for the appellant is objecting to, is that the amounts were calculated in accordance with the law of the flag. He argued that, as this was strictly a procedural question, the *lex fori* should prevail. There are English authorities regarding ordinary contract cases to which the appellant referred which do support this proposition. General approval of the principle can also be found in Castel's *Canadian Conflict of Laws*, 2nd ed., page 134, paragraph 73. Counsel for the appellant argues therefore that the referee should have ignored evidence on what quantum payable on severance would have been allowed in Greece and consider only the appropriate quantum which Canadian courts might allow as severance pay for employment in similar situations.

According to the Greek statutory provisions of the *Code of Greek Maritime Law*, there is a fixed formula for determining in terms of additional days pay, the amount of monies payable to crewmen in addition to ordinary earned pay, in the event of severance. The amount varies according to the distance from the home port. The formula applies to all cases regardless of circumstances and the law provides that the fixed number of additional days payable for severance are to be considered as if they were days actually worked on the ship. Compensation provisions applicable to the present case are to be found in articles 74, 76 and 78 of the *Code of Greek Maritime Law*. Article 76, which is the most relevant, reads as follows:

Compensation under the preceding article shall amount to fifteen days' wages.

If the contract of engagement is terminated abroad, the compensation shall be doubled in respect of a port in the Mediterranean, the Black Sea, the Red Sea or Europe, and trebled in the case of any other port.

659 et 660 et y souscrivant, précise que dans les contrats, les dommages indirects et les catégories de dommages-intérêts sont régis par le droit étranger mais la quantification des dommages-intérêts, c'est-à-dire la façon de calculer la réparation d'une perte recouvrable est régie par le droit du tribunal saisi. C'est la règle que nos tribunaux appliquent normalement en matière contractuelle.

En l'espèce, il est admis que l'arbitre a tranché correctement la question de savoir si une indemnité de départ était payable à l'équipage en se fondant sur le droit grec puisqu'il s'agit d'une question de fond. Ce à quoi l'avocat de l'appelante s'oppose, c'est que les sommes ont été calculées conformément au droit de l'État dont le navire bat pavillon. Selon lui, puisqu'il s'agissait strictement d'une question de procédure, la *lex fori* a préséance. L'appelante a cité des autorités anglaises concernant des cas ordinaires de contrat, qui appuient ce principe. Celui-ci trouve également un appui dans l'ouvrage de Castel intitulé *Canadian Conflict of Laws*, 2<sup>e</sup> éd., page 134, paragraphe 73. L'avocat de l'appelante soutient par conséquent que l'arbitre aurait dû ne pas tenir compte de la preuve concernant la question de savoir quelle indemnité aurait dû être allouée en Grèce et considérer uniquement le montant que les tribunaux canadiens pouvaient accorder à titre d'indemnité de départ pour un emploi semblable.

Selon les dispositions du *Code de droit maritime grec*, il y a une formule établie pour calculer, au titre de jours additionnels rémunérés, les sommes payables aux membres de l'équipage en plus de leur rémunération ordinaire, en cas de départ. Le montant varie selon la distance du port d'attache. La formule s'applique dans tous les cas, quelles que soient les circonstances et la loi prévoit qu'il faut considérer le nombre fixé de jours additionnels payables à titre d'indemnité de départ comme des jours de travail effectué sur le navire. Les dispositions en matière d'indemnisation applicables en l'espèce figurent aux articles 74, 76 et 78 du *Code de droit maritime grec*. L'article 76, qui est le plus pertinent, dispose:

[TRADUCTION] L'indemnité prévue à l'article précédent équivaut à un salaire de quinze jours.

Si le contrat d'embauche prend fin à l'étranger, l'indemnité est multipliée par deux lorsqu'il s'agit d'un port situé dans la Méditerranée, la mer Noire, la mer Rouge ou l'Europe, et par trois pour tout autre port.

The entitlement to extra days' pay as compensation for severance under Greek law does not arise out of a contractual entitlement to same in the form of either liquidated damages or a penalty but, on the contrary, the Greek statutory provisions governing the fixed amount of days to be paid for severance applies to all Greek ships without exception, regardless of contract stipulations to the contrary.

The basic reason for requiring that procedural matters be determined by the law of the forum is that judges and court officials as well as counsel are not trained or equipped to conduct trials otherwise than by applying such matters as the rules of practice and procedure and the rules of evidence that they have at their disposal. This surely cannot be the reason here. It is difficult to conceive a simpler manner of determining compensation for severance than that provided for in article 76 of *Code of Greek Maritime Law*.

One finds the following passages in Castel's *Canadian Conflict of Laws*, 2nd ed., paragraphs 58 and 59:

#### 58. Nature of procedure

The concept of procedure refers to the "mode of proceeding by which a legal right is enforced as distinguished from the law which gives or defines the right, and which by means of the proceeding the court is to administer, the machinery as distinguished from the product.

#### 59. Characterization

The characterization of a particular rule, whether foreign or domestic, as substantive or procedural, cannot be done in the abstract. The solution depends upon the objectives to be achieved by the court in the case that is pending before it. The general objectives of conflict of laws must also be taken into consideration. Procedure and substance are not clear-cut and unalterable categories. Their contents may vary from case to case. The line that may be drawn between substance and procedure is not the same for all times and for all purposes. Logical analysis is of little help here. Practical and policy considerations seem to be paramount.

In *The Leoborg*, [1963] 2 Lloyd's Rep. 128 (Adm. Div.), which involved claims by a Swedish crew from a Swedish ship, Mr. Justice Hewson, sitting in admiralty, applied the Swedish law throughout for the detailed calculations and quantification of the compensation due seamen for wages including severance claims. No mention was

Le droit à des jours additionnels rémunérés à titre d'indemnité de départ sous le régime du droit grec n'est pas conféré par un contrat sous forme de dommages-intérêts déterminés ou d'une peine mais au contraire, la législation grecque régissant le nombre de jours payables en cas de départ s'applique à tous les navires grecs sans exception, indépendamment des clauses contractuelles à l'effet contraire.

La raison fondamentale pour laquelle les questions de procédure doivent être tranchées par le droit du tribunal saisi est que les juges, les fonctionnaires de la cour et les avocats ne sont formés pour instruire des procès qu'en utilisant des documents tels que les règles de pratique et de procédure et les règles de preuve qu'ils ont à leur disposition. Cette raison ne peut certainement pas être invoquée en l'espèce. Il est difficile de concevoir une façon plus simple de déterminer une indemnité de départ que celle qui est prévue à l'article 76 du *Code de droit maritime grec*.

Voici des extraits de l'ouvrage de Castel, *Canadian Conflict of Laws*, 2<sup>e</sup> éd., paragraphes 58 et 59:

#### [TRADUCTION] 58. Nature de la procédure

Le concept de procédure désigne le «processus par lequel un droit reconnu par la loi est exercé par opposition à la loi qui confère ou définit le droit, processus que le tribunal est tenu d'administrer, le mécanisme par opposition au produit.

#### 59. Caractérisation

La caractérisation d'une règle particulière, qu'elle soit étrangère ou interne, comme une règle de fond ou de procédure, ne peut se faire dans l'abstrait. La solution dépend des objectifs que le tribunal doit atteindre dans l'affaire dont il est saisi. Les objectifs généraux des conflits de lois doivent également entrer en ligne de compte. La procédure et le fond ne sont pas des catégories nettement définies et inaltérables. Leur contenu peut varier dans chaque cas. La ligne qui peut être tracée entre le fond et la procédure varie selon les époques et les objets. L'analyse logique est peu utile en l'espèce. Les considérations d'ordre pratique et de principe semblent être plus importantes.

Dans l'affaire *The Leoborg*, [1963] 2 Lloyd's Rep. 128 (Adm. Div.), qui concernait des réclamations faites par l'équipage suédois d'un navire suédois, M. le juge Hewson, siégeant en amirauté, a appliqué le droit suédois intégralement en calculant l'indemnité due aux marins à titre de salaires et d'indemnités de départ. Il n'a pas été fait men-

made of English law. The persuasiveness of this authority, however, might be somewhat diminished by the fact that the claims of the seamen were undefended and the motion was for a judgment by default.

Damages arising out of employment contracts, as distinct from damages arising out of ordinary tort or contract claims, are normally recognized by our legislators and our courts as constituting a special branch of the law. A great many employment claims are covered by special labour legislation and the contractual rights themselves are frequently founded on collective agreements. Seamen's wages and emoluments have been considered as constituting an even more distinct category. We find for instance in *The "Nonpareil"* case (1864), BR. & L. 354, the following statement at page 356:

If there be a doubt as to the interpretation of a seaman's contract, the contract is to be interpreted favourably to the seaman.

Section 274 of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, which might well constitute a codification of the common law, reads as follows:

274. Where in any matter relating to a ship or to a person belonging to a ship there appears to be a conflict of laws, then, if there is in this Part any provision on the subject that is hereby expressly made to extend to that ship, the case shall be governed by that provision; but if there is no such provision, the case shall be governed by the law of the port at which the ship is registered.

Whether it be a codification of the common law or not, section 274 is now a statutory provision of our maritime law. It is to be noted that the section stipulates that the case shall be governed by the law of the port at which the ship is registered.

The case of *Fernandez v. "Mercury Bell" (The)*, [1986] 3 F.C. 454 (C.A.), involved a claim in Canada by Philippine sailors engaged as a crew aboard a Liberian ship. One of the questions to be decided was whether the *Canada Labour Code* [R.S.C. 1970, c. L-1] should govern in lieu of the law of the flag. Marceau J., in delivering reasons in which Hugessen J. and Lacombe J. concurred, had this to state at page 459 of the report:

tion du droit anglais. Le fait que les réclamations des marins n'étaient pas contestées et que la requête visait à obtenir un jugement par défaut pourrait toutefois rendre cette décision un peu moins convaincante.

Nos législateurs et nos tribunaux reconnaissent habituellement que les dommages-intérêts découlant de contrats de travail, par opposition à ceux qui découlent de poursuites délictuelles ou contractuelles ordinaires, constituent une branche particulière du droit. Un grand nombre de poursuites en matière d'emploi sont régies par des lois spéciales en ce domaine et les droits contractuels eux-mêmes se fondent souvent sur des conventions collectives. On a considéré que les salaires et les émoluments des marins constituaient une catégorie encore plus distincte. Nous trouvons par exemple l'extrait suivant dans l'arrêt *The «Nonpareil»*, (1864), BR. & L. 354, à la page 356:

[TRADUCTION] S'il existe un doute quant à l'interprétation d'un contrat conclu avec un marin, ledit contrat doit être interprété en faveur du marin.

L'article 274 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, chap. S-9, qui pourrait bien constituer une codification de la *common law*, dispose:

274. Lorsque, dans une question relative à un navire ou à une personne appartenant à un navire, il semble y avoir conflit de lois, alors si la présente Partie renferme une disposition sur ce point qui y soit expressément déclarée applicable audit navire, l'affaire est régie par cette disposition; sinon, elle est régie par la loi du port où le navire est immatriculé.

Qu'il s'agisse ou non d'une codification de la *common law* l'article 274 fait désormais partie de notre droit maritime. Il faut souligner qu'aux termes de cet article, l'affaire est régie par la loi du port où le navire est immatriculé.

L'affaire *Fernandez c. «Mercury Bell» (Le)*, [1986] 3 C.F. 454 (C.A.), concernait une réclamation faite au Canada par des marins philippins engagés à titre de membres d'équipage d'un navire libérien. L'une des questions à trancher était de savoir si on devait appliquer le *Code canadien du travail* [S.R.C. 1970, chap. L-1] plutôt que le droit de l'État dont le navire bat pavillon. Dans ses motifs auxquels les juges Hugessen et Lacombe ont souscrit, le juge Marceau déclare à la page 459 du recueil:

There is no doubt that to determine the rights of seamen against the owners of the ship on which they are serving, which is the subject matter of the action, the law of the ship's port of registry is to be looked at. This is required by "the well-established rule of international law that the law of the flag state ordinarily governs the international[sic]\* affairs of a ship" (a *McCulloch v. Sociedad Nacional de Marineros de Honduras*, 372 U.S. 10 (1963), at page 21), a rule formally confirmed in section 274 of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, as amended, which reads as follows: [His Lordship then quotes section 274 mentioned above]

That this action must be disposed of on the basis of the law of Liberia is therefore without question.

\* "International" in the above quotation from the *McCulloch* case should read "internal".

Section 10 of our *Interpretation Act* [R.S.C., 1985, c. I-21] requires that effect be given to every enactment according to its true spirit. Section 11 indicates that the expression "shall" is to be construed as imperative and section 12 requires that every enactment be given such fair, large and liberal construction and interpretation as best ensures the attainment of its objects.

On reading section 274 of the *Canada Shipping Act* in the light of those principles and bearing in mind that it deals with admiralty matters, I am of the view that where it is stated that the "case shall be governed" by the law of the flag, it must be taken to include article 76 of the *Greek Code of Maritime Law*, notwithstanding the general principle of conflict of laws to the effect that quantification of damages in ordinary contract cases, is to be decided as a procedural matter in accordance with the law of the forum.

I consider that article 76 of the *Greek Code of Maritime Law* constitutes an integral part of the substantive law governing the rights of the crew and I consider it to be the type of law contemplated by section 274 of the *Canada Shipping Act*. Any question of conflict, if any conflict indeed exists, in respect to the amount payable on severance to the crew is removed by the terms of that section.

Altogether apart from the specific provisions of section 274 I feel that, because of the importance

Il ne fait aucun doute que, pour décider des droits que possèdent les marins contre les propriétaires du navire dont ils forment l'équipage—question sur laquelle porte l'action en l'espèce—il faut examiner la loi du port d'immatriculation du navire. Cela découle de [TRADUCTION] «la règle de droit international bien établie suivant laquelle les questions d'ordre international [sic]\* qui se posent à bord d'un navire ressortissent normalement au droit de l'État dont le navire bat pavillon» (*McCulloch v. Sociedad Nacional de Marineros de Honduras*, 372 U.S. 10 (1963), à la page 21). C'est là une règle que l'article 274 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, chap. S-9, et ses modifications, a entériné de façon formelle. Cet article est ainsi libellé: [Sa Seigneurie cite alors l'article 274 susmentionné]

Il est donc indubitable qu'il faut décider de l'action en l'espèce conformément à la loi du Libéria.

\* Le mot «international» figurant dans cet extrait de l'affaire *McCulloch* devrait être remplacé par «interne».

Selon l'article 10 de la *Loi d'interprétation* [L.R.C. (1985), chap. I-21], il faut que le texte produise ses effets selon son esprit. L'article 11 indique que l'obligation s'exprime essentiellement par l'indicatif présent du verbe porteur de sens principal et l'article 12 prévoit que tout texte s'interprète de la manière la plus équitable et la plus large qui soit compatible avec la réalisation de son objet.

En lisant l'article 274 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* à la lumière de ces principes et tenant compte du fait qu'il porte sur des questions d'amirauté, je suis d'avis que lorsqu'il est dit que «l'affaire est régie» par le droit de l'État dont le navire bat pavillon, il faut y inclure l'article 76 du *Code de droit maritime grec*, nonobstant le principe général en matière de conflit de lois selon lequel la quantification des dommages-intérêts dans les affaires contractuelles ordinaires doit être considérée comme une question de procédure selon le droit du tribunal saisi.

J'estime que l'article 76 du *Code de droit maritime grec* fait partie intégrante du droit fondamental régissant les droits de l'équipage et qu'il s'agit du type de disposition visé par l'article 274 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Les dispositions de cet article éliminent toute possibilité de conflit, si conflit il y a, concernant le montant payable à l'équipage à titre d'indemnité de départ.

Indépendamment des dispositions particulières de l'article 274, parce qu'il est important d'encou-

of encouraging commercial exchanges between nations and of the resulting importance of protecting and preserving the international character of shipping, where the rights of the crew are involved and where there exists any real doubt as to whether the law of the flag or that of the forum is to be applied, admiralty courts should, whenever possible, apply the law of the flag to determine the rights of the crew with regard to their employers for nothing can constitute a more essential or integral part of a ship than the crew which sails it. It would be unjust and unfair for the crews of ships to expect that their conditions of employment and the compensation to which they would be entitled in the event of a breach of contract by the ship's owners or charterers, might vary with each port at which the vessel may call. It would constitute nothing less than a stultification of conflict of laws to refuse to recognize the right of Greek citizens hired in Greece as crew aboard a Greek ship, to the protection specifically conferred upon them by the maritime law of Greece as specifically provided in a statute of that country.

In this particular case the application by this Court of the relevant statutory provisions of Greek law to determine the amount due the crew does not create a situation which might be characterized as offending public policy in Canada or as being so manifestly wrong or unjust as to require the Court to invoke its equitable jurisdiction in order to vary the ultimate result. Even if one were relying on the test of fairness for determining compensation, an extra 45 days' pay as compensation for a crewman who has been dismissed from his employment half way around the globe, could never be considered as unfair.

The appeal will be dismissed with costs of the appeal payable by Baseline Industries Limited. The report of the referee Charles E. Stinson, dated December 27, 1989, is hereby confirmed and the judgment shall issue accordingly.

rager les échanges commerciaux entre les nations et par conséquent de protéger et de préserver le caractère international du transport maritime, j'estime que les cours d'amirauté devraient, dans la mesure du possible, lorsque les droits de l'équipage sont touchés et qu'il y a un doute véritable quant à savoir si on doit appliquer le droit de l'État dont le navire bat pavillon ou celui du tribunal saisi, appliquer celui de l'État dont le navire bat pavillon afin de déterminer les droits de l'équipage eu égard à leur employeur, car l'équipage d'un navire en constitue l'élément le plus important. Il serait injuste pour les membres d'équipage d'un navire que leurs conditions de travail et l'indemnité à laquelle ils auraient droit en cas d'inexécution du contrat par les propriétaires ou les affréteurs du navire puissent varier selon chaque port où le navire pourrait faire escale. Ce serait rendre futiles les règles de droit applicables en matière de conflits de lois que de refuser de reconnaître aux citoyens grecs embauchés en Grèce à titre de membres d'équipage d'un navire grec le droit à la protection qui leur est expressément conférée par le droit maritime grec et qui est prévue par une loi de ce pays.

En l'espèce, le fait que cette Cour applique les dispositions législatives pertinentes du droit grec afin de déterminer le montant dû à l'équipage ne crée pas une situation qui pourrait être considérée comme une atteinte à l'ordre public au Canada ou comme étant si manifestement injuste qu'elle oblige la Cour à invoquer sa compétence en *equity* en vue de modifier le résultat final. Même si on se fondait sur le critère de l'équité pour déterminer l'indemnité, une rémunération équivalant à 45 jours additionnels à titre d'indemnité payable à un marin qui a perdu son emploi alors qu'il se trouvait loin de chez lui ne pourrait jamais être considérée comme injuste.

L'appel sera rejeté et Baseline Industries Limited devra en payer les dépens. Le rapport de l'arbitre Charles E. Stinson, en date du 27 décembre 1989, est confirmé et le jugement sera rendu en conséquence.