

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)*

Trial Division, Rouleau J.—Vancouver, January 4, 5, 6, 7 and 8; Ottawa, April 11, 1988.

*Conflict of laws — Distribution of proceeds of judicial sale of Greek registered vessel — Greek legislation creating maritime lien in favour of Greek seamen's union (NAT) for monies owing for wage deductions, owners contributions, wages advanced and repatriation expenses — Greek law applies to claim as Greece lex loci of contracts — Maritime lien attaching to res when secured obligation incurred — Substantive rights determined according to lex loci — The Halcyon Isle, Privy Council decision holding creation and ranking of claims determined by lex fori, disapproved — Recognition of NAT's right to participate in proceeds in keeping with Canadian public policy — NAT duly constituted public authority of which major claimant, Greek mortgagee, well aware — Canadian maritime law existing partly to acknowledge claims in rem by party providing services to ship which benefit all.*

*Maritime law — Liens and mortgages — Distribution of proceeds of judicial sale of Greek vessel — Greek legislation creating maritime lien in favour of Greek seamen's union — Status of claim under Greek law — Treatment of foreign maritime liens in Canada: 1) whether NAT's rights under Greek law amounting to maritime lien under Canadian law; 2) whether The Ioannis Daskalelis distinguishable; 3) whether Federal Court having jurisdiction over claim; 4) whether crew members' lien for wages and repatriation expenses transferable — Whether nature of employment changed by docking of vessel and operation as floating hotel — Law governing claim by American necessariesmen.*

*Maritime law — Creditors and debtors — Ranking of claims according to established orders of priority and equity — As no obvious injustice, Court not exercising discretion to upset orders of priority — Seamen's claims for gross wages reduced by amounts of contribution to union, and by repatriation expenses or salary advances paid by seamen's union.*

*Federal Court jurisdiction — Trial Division — Maritime matters — Greek legislation creating maritime lien in favour of Greek seamen's union (NAT) for wage deductions and*

**Elias Metaxas et autres (demandeurs)**

c.

**Le navire *Galaxias* et toutes les autres personnes ayant un droit sur le navire *Galaxias* (défendeurs)**RÉPERTORIÉ: *METAXAS c. GALAXIAS (LE)*

Division de première instance, juge Rouleau—Vancouver, 4, 5, 6, 7 et 8 janvier; Ottawa, 11 avril 1988.

*Conflit de lois — Partage du produit de la vente judiciaire d'un navire immatriculé en Grèce — Le droit grec crée un privilège maritime en faveur du syndicat des marins grecs (NAT) pour l'argent dû pour les retenues de salaire, les cotisations des propriétaires, les avances de salaire et les frais de rapatriement — Le droit grec s'applique à la réclamation puisque la Grèce est la lex loci des obligations — Le privilège maritime grève la chose au moment où l'obligation dont il garantit l'exécution est contractée — Les droits positifs doivent être déterminés d'après la lex loci — Désapprobation de la décision rendue par le Conseil privé dans l'arrêt The Halcyon Isle selon laquelle la création et l'ordre de priorité des créances devaient être déterminés d'après la lex fori — La reconnaissance du droit de NAT de participer au produit est conforme à l'ordre public canadien — NAT est un organisme public dûment constitué qu'un demandeur important, le créancier hypothécaire grec, connaissait bien — Le droit maritime canadien existe en partie pour reconnaître les réclamations in rem faites par une partie qui fournit des services à un navire qui profitent à tous.*

*Droit maritime — Privilèges et hypothèques — Partage du produit de la vente judiciaire d'un navire grec — Le droit grec crée un privilège maritime en faveur du syndicat des marins grecs — Statut des réclamations sous le régime du droit grec — Traitement réservé aux privilèges maritimes étrangers au Canada: 1) les droits de NAT en vertu du droit grec équivalent-ils à un privilège maritime sous le régime du droit canadien? 2) L'arrêt The Ioannis Daskalelis est-il susceptible de distinction? 3) La Cour fédérale a-t-elle compétence pour connaître de l'action? 4) Le privilège des membres de l'équipage à l'égard des salaires et des frais de rapatriement est-il transmissible? — La mise à quai du navire et de l'exploitation de ce dernier comme hôtel flottant a-t-elle changé la nature de l'emploi? — Droit régissant les réclamations faites par des pourvoyeurs d'approvisionnement nécessaires américains.*

*Droit maritime — Créanciers et débiteurs — Rang des réclamations selon les ordres de priorité établis et l'équité — Étant donné l'inexistence d'une injustice évidente, la Cour n'exerce pas son pouvoir discrétionnaire pour modifier les ordres de priorité — Il faut retenir sur le salaire brut réclamé par les marins le montant de leur cotisation au syndicat, les frais de rapatriement ou les avances de salaire versées par le syndicat des marins.*

*Compétence de la Cour fédérale — Division de première instance — Affaires maritimes — Le droit grec crée un privilège maritime en faveur du syndicat des marins grecs*

*owners' contributions — Federal Court having jurisdiction over NAT's claim — Three conditions precedent to Federal Court jurisdiction set out in ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al. — Federal Court Act, s. 22 satisfying statutory requirement — Second requirement of "existing body of federal law" met as Federal Court would have jurisdiction over comparable Canadian legislation — As NAT's claim maritime lien recognized by Court, third requirement met.*

*Practice — Costs — Successful party not in contempt of court but guilty of conduct tantamount to blackmail — Ordered to pay costs of party in related action resulting from its misconduct.*

*Practice — Judgments and orders — Enforcement — Successful party guilty of conduct tantamount to blackmail but falling short of contempt of court — Amounts awarded party held by court pending satisfaction of certain requirements.*

This was an action for the distribution of proceeds of sale of a Greek registered vessel, the *Galaxias*. The ship sailed from Greece, stopped in Acapulco to engage a band of musicians and proceeded to Vancouver with a full crew aboard. It berthed in Vancouver Harbour and was established as a floating hotel serving visitors to the "Expo 86" world exhibition. Financial problems arose and the ship was arrested pursuant to a Court warrant. Numerous claims were filed. The most important claim was a maritime lien legislated by the Greek government in favour of the Greek seamen's union, NAT. NAT collects and administers monies received from the owners of Greek registered ships, the monies being used by various programmes benefitting Greek seamen. NAT claimed remittance of such outstanding monies, which included deductions from the crew's wages and a proportionate contribution from the owners, interest on these sums as specified in Greek legislation, wages advanced after the arrest of the ship, and repatriation expenses. The issues with respect to this claim were the status of the NAT lien under Greek law and the treatment of foreign maritime liens in Canadian courts. NAT's entitlement to relief was attacked on the following grounds: 1) the rights accorded to NAT in Greek law did not amount to a maritime lien as it exists in Canadian law; 2) Canadian case law supports a deviation from the principle of *The Ioannis Daskalelis*, wherein it was held that Canadian courts will recognize maritime liens validly created in a foreign jurisdiction. It was argued that the three leading Canadian cases dealing with the recognition of foreign maritime liens could be distinguished because they all arose from the claims of necessariesmen; 3) the Federal Court did not have jurisdiction to hear NAT's claim because it was not a basic maritime claim; 4) the crew members' lien for wages and repatriation expenses was not transferable to NAT.

*(NAT) à l'égard des retenues de salaire et des cotisations des propriétaires — La Cour fédérale a compétence pour connaître de la réclamation de NAT — Trois conditions préalables à compétence de la Cour fédérale ont été posées dans ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autres — L'art. 22 de la Loi sur la Cour fédérale satisfait aux exigences législatives — La deuxième exigence, savoir l'existence d'un ensemble de règles de droit fédérales, a été remplie puisque la Cour fédérale aurait compétence à l'égard d'une législation canadienne comparable — Puisque la Cour a reconnu que le montant réclamé par NAT constituait un privilège maritime, la troisième condition a été remplie.*

*Pratique — Frais et dépens — La partie ayant gain de cause n'est pas coupable d'outrage au tribunal mais de comportement équivalant à un chantage — Il lui est ordonné de payer les frais d'une partie dans une action connexe découlant de son inconduite.*

*Pratique — Jugements et ordonnances — Exécution — La partie ayant gain de cause est coupable de comportement équivalant à un chantage, mais elle n'est pas coupable d'outrage au tribunal — Les sommes qui lui sont adjugées sont conservées jusqu'à ce que certaines exigences aient été remplies.*

Il s'agit d'une action en partage du produit de la vente d'un navire immatriculé en Grèce, le *Galaxias*. Le navire a quitté la Grèce, a fait escale à Acapulco pour engager un orchestre de musiciens et est entré au port de Vancouver avec un équipage complet à bord. Il a mouillé à cet endroit et est devenu un hôtel flottant pour l'agrément des visiteurs de l'exposition mondiale «Expo 86». Des problèmes financiers ont surgi, et le navire a été saisi en vertu d'un mandat de la Cour. De nombreuses réclamations ont été déposées. La plus importante réclamation portait sur un privilège maritime que le gouvernement grec confère par voie législative au syndicat des marins grecs NAT. NAT est chargé de la perception et de l'administration des sommes d'argent que versent les propriétaires des navires immatriculés en Grèce et qui sont affectées à des programmes conçus à l'avantage des marins grecs. NAT réclame la remise de ces sommes d'argent en souffrance, qui comprenaient le montant des retenues opérées sur le salaire de l'équipage et celui des cotisations proportionnelles des propriétaires, les intérêts sur ces sommes selon le droit grec, les avances de salaire et les dépenses reliées au rapatriement. La présente réclamation soulève des questions concernant le statut du privilège de NAT sous le régime du droit grec et le traitement que les tribunaux canadiens réservent aux privilèges maritimes étrangers. Le droit de NAT à des redressements est contesté sur les points suivants: 1) les droits accordés à NAT en droit grec n'équivalent pas à un privilège maritime tel qu'il existe en droit canadien; 2) la jurisprudence canadienne permet de s'écarter du principe dégagé dans l'arrêt *Le Ioannis Daskalelis*, où il a été statué que les tribunaux canadiens reconnaîtraient les privilèges maritimes valablement créés dans un territoire étranger. Il est allégué que les trois arrêts de principe canadiens portant sur la reconnaissance des privilèges maritimes étrangers pourraient faire l'objet d'une distinction, puisqu'ils découlaient tous des réclamations de pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires; 3) la Cour fédérale n'a pas compétence pour connaître de la demande de NAT puisqu'il ne s'agissait essentiellement pas d'une demande maritime; 4) le privilège des membres de l'équipage à l'égard des salaires et des dépenses de rapatriement n'est pas transmissible à NAT.

The Greek crews, masters and seamen, and the musicians also claimed maritime liens for unpaid wages. The issue was whether the fact that the *Galaxias* had docked at Vancouver changed the nature of the musicians' employment. American necessariesmen claimed a maritime lien as providers of necessities for the voyage from Greece to Canada. They alleged that their claims were given the status of maritime liens under American law and that Canadian courts have recognized this status. The issue was whether American, Canadian or Greek law applied to this claim. There was also a possessory lien claim by the wharfinger for services rendered to the ship including berthage and repairs. Canadian necessariesmen filed claims *in rem* for provision of supplies and repairs, medical and promotional services. The National Bank of Greece S.A. claimed pursuant to five preferred mortgages. Finally, the Deputy Marshall claimed the costs of the sale from the fund. As the claims exceeded the proceeds of the sale, ranking of the claims was necessary. At issue was whether the established orders of priority should be upset to prevent injustice.

*Held*, the claims should be ranked as follows:

- 1) Marshal's costs
- 2) seamen's maritime lien
- 3) NAT's maritime lien with respect to balance of outstanding contributions accruing before arrival in Canada
- 4) wharfinger's possessory lien with respect to repairs only
- 5) mortgage claim
- 6) claims of necessariesmen *in rem*.

Greek law applies to NAT's claim, even to those portions of the claim which arose in Vancouver Harbour. The maritime lien attaches to the *res* when the obligation which it secures is incurred. The *lex loci* of the contracts with respect to the *Galaxias*, the crew and the Greek owners was Greece. It was established by the evidence of a Greek lawyer and the Greek *Code of Maritime Law* that under Greek maritime law the wage deductions and owners' contributions owing to NAT are given the same "privilege" as seamen's wages. Such privilege corresponds to the rights enjoyed by a Canadian maritime lienholder. *The Ioannis Daskalelis* and *The Strandhill*, Supreme Court of Canada cases, and *The Har Rai*, a Federal Court of Appeal case, have held that the maritime liens of American necessariesmen, which were granted by American statute, would be recognized and ranked as such in Canada, although Canadian necessariesmen only have a right *in rem*. This is then subject to the law for the ranking of such claims in the *lex fori*. It was argued that those cases were distinguishable because American legislation merely enhanced the status of claims of American necessariesmen, whereas the Greek legislation in question gave NAT a completely different claim, thus extending the principle enunciated by the Supreme Court beyond all logical limits. It is well established that the substan-

L'équipage grec, capitaines et marins, et les musiciens revendiquent également des privilèges maritimes pour les salaires impayés. La question se pose de savoir si le fait que le *Galaxias* a mouillé à Vancouver a changé la nature de l'engagement des musiciens. Des pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires américains revendiquent un privilège maritime parce qu'ils ont fourni le nécessaire pour le voyage de la Grèce au Canada. Ils prétendent que leur créance se voit reconnaître le statut de privilège maritime par le droit américain, et que les tribunaux canadiens ont reconnu ce statut. Il y a à déterminer si le droit américain, canadien ou grec s'applique à la présente réclamation. Il y a également le privilège possessoire revendiqué par le gardien de quai pour des services rendus au navire dont le mouillage et les réparations. Des pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires canadiens ont déposé des réclamations *in rem* pour la fourniture d'approvisionnements, des réparations, des services médicaux et des services de promotion. La Banque nationale de Grèce S.A. prétend qu'elle détenait cinq créances hypothécaires privilégiées. En dernier lieu, le prévôt adjoint réclame les coûts de la vente. Les réclamations dépassant le produit de la vente, un ordre de priorité des réclamations s'impose. Il y a lieu d'examiner si les ordres de priorité établis devraient être modifiés pour empêcher une injustice.

*Jugement*: l'ordre de priorité des créances devrait être le suivant:

- 1) Les frais du prévôt
- 2) Le privilège maritime des marins
- 3) Le privilège maritime revendiqué par NAT à l'égard du solde des cotisations accumulées avant l'arrivée au Canada
- 4) Le privilège possessoire revendiqué par le gardien de quai à l'égard seulement des réparations
- 5) La créance hypothécaire
- 6) Les créances *in rem* des pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires.

Le droit grec s'applique à la réclamation de NAT, même en ce qui concerne les éléments de cette réclamation qui sont nés dans le port de Vancouver. Le privilège maritime grève la chose au moment où l'obligation dont il garantit l'exécution est contractée. Pour ce qui est du *Galaxias*, de l'équipage et des propriétaires grecs, la *lex loci* des obligations est la Grèce. Il ressort du témoignage d'un avocat grec et du *Code de droit maritime* grec que les retenues salariales et les cotisations des propriétaires dues à NAT se voient accorder le même «privilege» que celui dont jouit le salaire des marins. Ce privilège correspond aux droits dont jouit le titulaire de privilège maritime canadien. Dans les arrêts *Le Ioannis Daskalelis* et *The Strandhill* de la Cour suprême du Canada et dans l'arrêt *Har Rai* de la Cour d'appel fédérale, il a été statué que les privilèges maritimes des pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires américains, prévus par la loi américaine, étaient reconnus et prenaient rang en tant que tels au Canada, bien que les pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires canadiens n'aient qu'un droit *in rem*. Ce sont ensuite les règles de droit de la *lex fori* qui établissent l'ordre de priorité de ces créances. Il est allégué que ces affaires étaient susceptibles de distinction parce que la loi américaine n'a fait qu'élever le statut des créances des pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires américains alors que la loi grecque en question a donné à NAT une créance complètement différente, ce qui donne au principe une extension qui dépasse toute logique. Il est bien établi que

tive rights of the parties are to be determined by reference to the *lex loci*. The treatment which Canadian domestic law would accord such a claim is irrelevant.

The British Privy Council held in *The Halcyon Isle* that both the creation and ranking of claims against the *res* are determined by the *lex fori*. *The Halcyon Isle* was a clear departure from an earlier British case, *The Colorado* and was based on a misconception of the significance of the case. The Privy Council's decision does not reflect current Canadian maritime law. Furthermore, the decision in *The Halcyon Isle* was not unanimous, two of the five members having dissented.

It is a basic tenet of conflict of laws that foreign law which is proven to be contrary to the positive law of a country will not be applied by the latter's courts. But NAT is a duly constituted public authority charged with the administration of certain funds for the benefit of Greek seamen. The major claimant is a Greek mortgagee (National Bank of Greece) which is well acquainted with NAT. The recognition of NAT and its right to participate in the proceeds would not be contrary to Canadian public policy. Canadian maritime law exists partly to acknowledge claims *in rem* by a party who provides services to a ship. Those who maintain a ship and keep her productive create a benefit to all. Other claims are therefore subordinated to those of seamen and repairers in possession. It is in keeping with Canadian public policy that claims for wages be recognized as giving rise to a lien as the Greek government purports to have done. That the Canadian government has not created an analogous lien does not affect the validity of NAT's claim.

The Federal Court has jurisdiction in maritime matters if the three conditions set out by the Supreme Court of Canada in *ITO* are met. Section 22 of the *Federal Court Act* satisfies the purely statutory requirements of the tripartite test. With respect to the requirement that there be an "existing body of federal law" which is essential to the disposition of the case and which nourishes the statutory grant of jurisdiction, the proper issue to consider is whether the Federal Court would have had jurisdiction had a comparable Canadian enactment existed. This Court would surely have jurisdiction over a Canadian body created by federal statute analogous to the NAT. A simpler way of viewing the issue of jurisdiction is that if Canadian law requires a decision as to whether a claim amounts to a maritime lien according to the *lex loci* of the claim, the Federal Court must have jurisdiction over what Canadian conflicts of law has dictated must amount to a maritime lien. In any event, the NAT claim is somewhat analogous to subsections 284(1) and (2) of the *Canada Shipping Act*, which create maritime liens in favour of a public authority which pays for seamen's medical needs. *The Acrux*, upon which the attack on the Court's jurisdiction was based, involved a similar fact situation, but the underlying law was totally different. As to the third requirement for establishing jurisdiction (law in question must be a law of Canada), NAT's claim is a maritime lien which is recognized by this Court and will be ranked accordingly. There was no merit to the argument

les droits positifs des parties doivent être déterminés d'après la *lex loci*. Le traitement que le droit interne canadien accorderait à cette créance n'entre pas en ligne de compte.

Le Conseil privé britannique a statué dans l'arrêt *The Halcyon Isle* que la création et l'ordre de priorité des créances contre la chose étaient déterminés d'après la *lex fori*. La décision *The Halcyon Isle* s'écarterait manifestement d'une décision britannique antérieure, *The Colorado*, et était fondée sur une conception erronée de la portée de cette affaire. La décision du Conseil privé ne reflète pas l'état du droit maritime canadien actuel. Qui plus est, la décision rendue dans l'affaire *The Halcyon Isle* n'était pas unanime, deux des cinq membres étaient dissidents.

Un des principes fondamentaux du droit international privé veut que lorsqu'on prouve qu'il va à l'encontre du droit positif d'un pays, le droit étranger ne sera pas appliqué par les tribunaux de ce pays. Mais NAT est un organisme public dûment constitué qui est chargé d'administrer certains fonds à l'avantage des marins grecs. Le demandeur le plus important est un créancier hypothécaire grec (Banque nationale de Grèce) qui connaît bien NAT. La reconnaissance de NAT et de son droit de participer au produit de la vente n'irait pas à l'encontre de l'ordre public canadien. Le droit maritime canadien existe en partie pour reconnaître les réclamations *in rem* faites par une partie qui fournit des services à un navire. Ceux qui s'occupent de l'entretien d'un navire et qui le gardent productif créent un avantage qui profite à tous. D'autres créances sont donc subordonnées à celles des marins et des personnes qui effectuent des réparations sur le navire et qui en ont la possession. Le fait que les réclamations de salaire soient reconnues comme donnant lieu à un privilège, comme le gouvernement est censé l'avoir fait, s'accorde parfaitement avec l'ordre public canadien. Le fait que le gouvernement canadien n'ait pas créé un privilège analogue n'a aucune incidence sur la validité de la créance de NAT.

La Cour fédérale a compétence en matière maritime si les trois conditions énoncées par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *ITO* sont remplies. L'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* satisfait aux exigences purement législatives du critère à trois volets. Pour ce qui est de l'exigence selon laquelle il doit exister un «ensemble de règles de droit fédérales» qui est essentiel à la solution du litige et qui constitue le fondement de l'attribution légale de compétence, il y a lieu d'examiner si la Cour fédérale aurait eu compétence si un texte législatif canadien comparable avait existé. Cette Cour aurait sûrement compétence à l'égard d'un organisme canadien créé par une loi fédérale analogue à NAT. Il existe une façon plus simple d'envisager la question de la compétence: si le droit canadien exige une décision sur la question de savoir si une créance équivaut à un privilège maritime d'après la *lex loci* de la créance, la Cour fédérale doit avoir compétence sur ce que le droit international privé canadien considère comme un privilège maritime. En tout état de cause, la réclamation de NAT est quelque peu analogue aux paragraphes 284(1) et (2) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui créent des privilèges maritimes en faveur d'une autorité qui paye les dépenses afférentes aux besoins médicaux des marins. L'affaire *The Acrux*, sur laquelle la contestation de la compétence de la Cour repose, portait sur une situation de fait similaire, mais les règles de droit sous-jacentes étaient totalement différentes. Quant à la troisième question pour l'établissement de la compétence (la loi

that the seamen's liens for wages paid after seizure and repatriation expenses were extinguished when NAT paid them because such action was required by Greek law. The entire amount of NAT's claim is protected by maritime lien.

The terms "seamen" and "member of the crew" in the *Canada Shipping Act* and *Federal Court Act* should be given broad interpretations. A band of musicians engaged to entertain passengers at sea are part of the crew. The terms of the engagement did not distinguish between the time at sea and the time docked. The band members were also included on crew lists. As the docking did not affect other crew members, the musicians were entitled to a maritime lien with respect to wages earned during the full term of their employment, including repatriation expenses and interest. The rest of the crew was also entitled to a maritime lien.

The American necessariesmen did not meet the onus of establishing that their claim was a valid maritime lien under the relevant American law. Therefore the choice of law of the contract should be determined according to the laws of Canada. In the absence of an express or implied provision relating to the choice of laws, it must be determined by the law with which the transaction has the closest and most real connection. In the absence of convincing proof to the contrary, this was the law of the flag of the *Galaxias*, Greece. Nothing indicated that in Greek law the provider of necessaries is accorded a maritime lien. The claims of the American and Canadian necessariesmen were *in rem*. The wharfinger's possessory lien extended only to the sum expended on repairs and maintenance of the ship. The balance of the claim is with respect to necessaries, the subject of a claim *in rem*.

The rules with respect to ranking of liens as set out in *Comeau's Sea Foods Ltd. v. The "Frank and Troy"* are subject to many exceptions. Although equitable considerations are important in the ranking of claims, the Court's discretion to upset the orders of priority should only be exercised where necessary to prevent an obvious injustice. As such a result was not readily apparent, the Court did not disturb the ranking of the claims. It was noted that had the American necessariesmen proven their liens, they should not rank *pari passu* with the seamen's wages. The seamen's claims for gross wages should be reduced by the amount of their contribution to NAT as such sums are part of NAT's maritime liens. For the same reason, any repatriation expenses or additional salaries already paid by NAT to or for the benefit of seamen must be deducted from the claims made by the seamen.

NAT's behaviour as a party precluded the equitable consideration of the Court in either an award of costs or interest. It

en question doit être une loi du Canada), la créance de NAT est un privilège maritime qui est reconnu par cette Cour et qui prendra rang en conséquence. Est dénué de fondement l'argument selon lequel les privilèges des marins à l'égard des salaires payés après la saisie et des frais de rapatriement se sont éteints a lorsque NAT les a versés parce que le droit grec exigeait une telle mesure. Le montant de la créance de NAT est entièrement protégé par un privilège maritime.

Les termes «marin» et «membre de l'équipage» qu'on trouve dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la *Loi sur la Cour fédérale* devraient recevoir une interprétation large. Un orchestre de musiciens engagés pour divertir en mer les passagers fait partie intégrante de l'équipage. Les conditions de l'engagement ne faisaient pas la distinction entre la période en mer et la période de mise à quai. Les noms de membres de l'orchestre figuraient également sur le rôle d'équipage. Puisque la mise à quai n'a pas affecté d'autres membres de l'équipage, c les musiciens avaient droit à un privilège maritime à l'égard du salaire qu'ils ont gagné pendant toute la durée de l'emploi, y compris les frais de rapatriement et les intérêts. Le reste de l'équipage avait également droit à un privilège maritime.

Les pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires américains ne se sont pas acquittés de leur obligation d'établir que leur créance constituait un privilège maritime en vertu des règles de droit américaines applicables. En conséquence, le choix de la loi du contrat devrait être déterminé selon les règles de droit du Canada. En l'absence d'une disposition expresse ou tacite sur le choix des règles de droit applicables, celui-ci doit être déterminé d'après le droit avec lequel l'opération entretient les rapports les plus étroits et les plus réels. En l'absence de toute preuve contraire convaincante, il s'agissait du droit du pavillon du *Galaxias*, en l'occurrence, le droit grec. Rien n'indique qu'en droit grec le pourvoyeur d'approvisionnements nécessaires se voit conférer un privilège maritime. Les créances des pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires américains et canadiens sont des créances *in rem*. Le privilège possessoire du gardien de quai ne vaut que jusqu'à la concurrence de la somme dépensée pour réparer et entretenir le navire. Le reste de la créance concerne les approvisionnements nécessaires et fait l'objet d'une créance *in rem*.

Les règles relatives à l'ordre de priorité des privilèges dégagées dans le jugement *Comeau's Sea Foods Ltd. c. Le "Frank and Troy"* souffre plusieurs exceptions. Certes, les considérations d'équité sont importantes dans l'établissement de l'ordre de priorité des créances; mais le pouvoir discrétionnaire de la Cour de modifier l'ordre de priorité ne devrait être exercé que lorsque cela est nécessaire pour empêcher une injustice flagrante. Puisqu'une telle conséquence ne s'est pas produite, la Cour ne modifie pas l'ordre de priorité des créances. Il a été souligné que si les pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires américains avaient prouvé leurs privilèges, on ne devrait pas colloquer ceux-ci *pari passu* avec le salaire des marins. Il y a lieu de retenir sur le salaire brut réclamé par les marins le montant de leur cotisation au NAT, car ces sommes font partie des privilèges maritimes réclamés par NAT. Pour la même raison, les frais de rapatriement ou les salaires supplémentaires déjà payés par NAT ou pour leur profit doivent être retranchés des créances réclamées par les marins.

Le comportement qu'a adopté NAT comme partie empêche la Cour de tenir compte de l'équité dans l'adjudication des

delayed in indicating that the issuance of a certificate of deletion (enabling the purchaser to register the ship in Greece) was outside its power, and that the Minister of Merchant Marine would likely refuse it. Such conduct resulted in additional expenses to many parties. Although NAT's conduct did not amount to contempt of court, it was tantamount to blackmail. In a related action NAT was, for that reason, ordered to pay both the Deputy Marshal's and the purchaser's costs. NAT was not entitled to interest on the unpaid owners' contributions after the seizure, as the *lex fori* governs. However, the full claim for interest as provided by Greek law must be allowed up to the date of arrest, even though the provisions are almost usurious, as that part of the claim is governed by the *lex loci*. The foregoing limitation did not apply to the repatriation expenses, salary advances or monies owed to NAT by the crew. All amounts owing to NAT should be paid into Court pending the delivery of a certificate of deletion sufficient to release the ship from all outstanding claims against her in the Greek Registry. Furthermore, should the purchaser so elect the *Galaxias* shall be reregistered in Greece at NAT's expense.

dépens ou dans le versement d'intérêts. Il a différé à faire savoir que la délivrance d'un certificat de radiation (permettant à l'acquéreur d'immatriculer le navire en Grèce) ne relevait pas de son pouvoir, et que le ministre de la Marine marchande refuserait probablement d'accéder à sa demande. Ce comportement a causé des dépenses additionnelles à plusieurs parties. Bien que le comportement de NAT ne constitue pas un outrage au tribunal, il équivaut à un chantage. Dans une action connexe, il a été ordonné à NAT de payer, pour la même raison, les frais du prévôt adjoint et de l'acquéreur. NAT n'a pas droit à un intérêt sur les cotisations des propriétaires impayées après la saisie, parce que c'est la *lex fori* qui s'applique. Toutefois, la totalité de la demande d'intérêt, intérêt prévu par le droit grec, doit être accueillie jusqu'à la date de la saisie même si les dispositions donnent lieu à un taux presque usuraire, cette partie de la réclamation étant régie par la *lex loci*. Cette restriction ne s'applique pas aux dépenses de rapatriement, aux avances de salaire ni aux sommes dues à NAT par l'équipage. Toutes les sommes dues à NAT devraient être consignées à la Cour en attendant la délivrance d'un certificat de radiation qui suffirait à libérer le navire de toutes les créances impayées inscrites contre lui au Bureau d'immatriculation grec. De plus, si l'acquéreur le désire, l'immatriculation du *Galaxias* aura lieu en Grèce aux frais de NAT.

#### STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

*Administration of Justice Act, 1956* (U.K.), 4 & 5 Eliz. 2, c. 46, s. 1(1)(o).  
*Canada Shipping Act, R.S.C. 1952, c. 29.*  
*Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 284(1),(2).*  
*Code of Maritime Law, Act No. 381611958, Art. 205.*  
*Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 22, 43.*  
*Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, R. 1008.*

#### CASES JUDICIALLY CONSIDERED

##### NOT FOLLOWED:

*Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corpn. (The Halcyon Isle)*, [1981] A.C. 221 (P.C.).

##### APPLIED:

*Todd Shipyards Corp. v. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] S.C.R. 1248; *Strandhill, The v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] S.C.R. 680; *Marlex Petroleum, Inc. v. The Ship "Har Rai"*, [1984] 2 F.C. 345 (C.A.); *The Colorado*, [1923] P. 102 (C.A.); *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*, [1986] 1 S.C.R. 752; *Montreal Dry Docks Co. v. Halifax Shipyards* (1920), 69 S.C.R. 359; *Comeau's Sea Foods Ltd. v. The "Frank and Troy"*, [1971] F.C. 556 (T.D.); *Osborn Refrigeration Sales and Services Inc. v. The Atlantean I*, [1979] 2 F.C. 661 (T.D.).

#### LOIS ET RÈGLEMENTS

*Administration of Justice Act, 1956* (R.-U.), 4 & 5 Eliz. 2, chap. 46, art. 1(1)(o).  
*Code de droit maritime, Loi n° 381611958, art. 205.*  
*Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970, (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 10, art. 22, 43.*  
*Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1952, chap. 29.*  
*Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, chap. S-9, art. 284(1),(2).*  
*Règles de la Cour fédérale, C.R.C., chap. 663, Règle 1008.*

#### JURISPRUDENCE

##### DÉCISION NON SUIVIE:

*Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corpn. (The Halcyon Isle)*, [1981] A.C. 221 (P.C.).

##### DÉCISIONS APPLIQUÉES:

*Todd Shipyards Corp. c. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] R.C.S. 1248; *Strandhill, The v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] R.C.S. 680; *Marlex Petroleum, Inc. c. Le navire «Har Rai»*, [1984] 2 C.F. 345 (C.A.); *The Colorado*, [1923] P. 102 (C.A.); *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*, [1986] 1 R.C.S. 752; *Montreal Dry Docks Co. v. Halifax Shipyards* (1920), 69 R.C.S. 359; *Comeau's Sea Foods Ltd. c. Le «Frank and Troy»*, [1971] C.F. 556 (1<sup>re</sup> inst.); *Osborn Refrigeration Sales and Services Inc. c. Le Atlantean I*, [1979] 2 C.F. 661 (1<sup>re</sup> inst.).

## DISTINGUISHED:

*Laane & Baltser v. Estonian S.S. Line*, [1949] S.C.R. 530; [1949] 2 D.L.R. 641; *The Acrux*, [1965] 2 All E.R. 323 (H.C. Adm. Div.); *The Tolten. United Africa Co., Ltd. v. Owners of M.V. Tolten*, [1946] 2 All E.R. 372 (C.A.); *Macbeth & Co. v. Chislett*, [1910] A.C. 220 (H.L.); *Llido v. The Lowell Thomas Explorer*, [1980] 1 F.C. 339 (T.D.).

## CONSIDERED:

*Household Finance Corp. of Canada v. Hill; C.N.R. Co., Garnishee* (1970), 13 D.L.R. (3d) 737 (P.E.I. S.C.).

## REFERRED TO:

*Balodis et al. v. The Ship "Prince George"*, [1985] 1 F.C. 890 (T.D.); *Connor v. The "Flora"* (1898), 6 Ex.C.R. 131; *Can. Steamship Lines v. The "Rival"*, [1937] 3 D.L.R. 148 (Ex.Ct.); *Fernandez v. "Mercury Bell" (The)*, [1986] 3 F.C. 454, (*sub nom.* "*Mercury Bell" (The Ship) v. Amosin et al.*) 27 D.L.R. (4th) 641 (C.A.).

## AUTHORS CITED

Castel, J.-G. *Conflict of Laws: cases, notes and materials*, 2nd ed. Toronto: Butterworths, 1968.  
 Morris, J.H.C. & Others, *Dicey's Conflict of Laws*, 7th ed., London: Stevens & Sons Ltd. (1958).  
 Thomas, D.R. *British Shipping Laws*, vol. 14, London: Stevens & Sons, 1980.

## COUNSEL:

*M. Bray* for plaintiffs.  
*Bradley M. Caldwell* for Aqua-Clean Ships Ltd. and A & A Anderson Tank Service Ltd.  
*A. Barry Oland* for National Bank of Greece S.A.  
*A. S. Marinakis* for NAT (Naftikon Apomachikon Tameion).  
*David F. McEwen* for Baseline Industries Ltd.  
*J. B. Ramsay* for Ministry of Labour and Consumer Services of Province of British Columbia.  
*C. J. O'Connor* for Global Cruises.  
*J. E. Gouge* and *K. A. G. Bridge* for Sheriff and Attorney General of British Columbia.

## SOLICITORS:

*McMaster, Bray, Cameron & Jasich*, Vancouver, for plaintiffs.  
*Bradley M. Caldwell*, Vancouver, for Aqua-Clean Ships Ltd. and A & A Anderson Tank Service Ltd.

## DISTINCTION FAITE AVEC:

*Laane & Baltser v. Estonian S.S. Line*, [1949] R.C.S. 530; [1949] 2 D.L.R. 641; *The Acrux*, [1965] 2 All E.R. 323 (H.C. Adm. Div.); *The Tolten. United Africa Co., Ltd. v. Owners of M.V. Tolten*, [1946] 2 All E.R. 372 (C.A.); *Macbeth & Co. v. Chislett*, [1910] A.C. 220 (H.L.); *Llido c. Le Lowell Thomas Explorer*, [1980] 1 C.F. 339 (1<sup>re</sup> inst.).

## DÉCISION EXAMINÉE:

*Household Finance Corp. of Canada v. Hill; C.N.R. Co., Garnishee* (1970), 13 D.L.R. (3d) 737 (C.S. Î.P.-É.).

## DÉCISIONS CITÉES:

*Balodis et al. v. The Ship "Prince George"*, [1985] 1 F.C. 890 (T.D.); *Connor v. The "Flora"* (1898), 6 Ex.C.R. 131; *Can. Steamship Lines v. The "Rival"*, [1937] 3 D.L.R. 148 (Ex.Ct.); *Fernandez v. "Mercury Bell" (The)*, [1986] 3 F.C. 454, (*sub nom.* "*Mercury Bell" (The Ship) v. Amosin et al.*) 27 D.L.R. (4th) 641 (C.A.).

## DOCTRINE

Castel, J.-G. *Conflict of Laws: cases, notes and materials*, 2nd ed. Toronto: Butterworths, 1968.  
 Morris, J.H.C. & Others, *Dicey's Conflict of Laws*, 7th ed., London: Stevens & Sons Ltd. (1958).  
 Thomas, D.R. *British Shipping Laws*, vol. 14, London: Stevens & Sons, 1980.

## AVOCATS:

*M. Bray* pour les demandeurs.  
*Bradley M. Caldwell* pour Aqua-Clean Ships Ltd. et A & A Anderson Tank Service Ltd.  
*A. Barry Oland* pour la Banque nationale de Grèce S.A.  
*A. S. Marinakis* pour NAT (Naftikon Apomachikon Tameion).  
*David F. McEwen* pour Baseline Industries Ltd.  
*J. B. Ramsay* pour le ministre du Travail et de la Consommation de la Colombie-Britannique.  
*C. J. O'Connor* pour Global Cruises.  
*J. E. Gouge* et *K. A. G. Bridge* pour le shérif et le procureur général de la Colombie-Britannique.

## PROCUREURS:

*McMaster, Bray, Cameron & Jasich*, Vancouver, pour les demandeurs.  
*Bradley M. Caldwell*, Vancouver, pour Aqua-Clean Ships Ltd. et A & A Anderson Tank Service Ltd.

*A. Barry Oland*, Vancouver, for National Bank of Greece S.A.

*Marinakis and Company*, Vancouver, for NAT (Naftikon Apomachikon Tameion).

*McEwen & Co.*, Vancouver, for Baseline Industries Ltd. <sup>a</sup>

*Ministry of Attorney General* for Ministry of Labour and Consumer Services of Province of British Columbia.

*Ladner Downs*, Vancouver, for Global Cruises. <sup>b</sup>

*Lawson, Lundell, Lawson & McIntosh*, Vancouver, for Sheriff and Attorney General of British Columbia. <sup>c</sup>

*A. Barry Oland*, Vancouver, pour la Banque nationale de Grèce S.A.

*Marinakis and Company*, Vancouver, pour NAT (Naftikon Apomachikon Tameion).

*McEwen & Co.*, Vancouver, pour Baseline Industries Ltd.

*Ministère du Procureur général* pour le ministère du Travail et de la Consommation de la Colombie-Britannique.

*Ladner Downs*, Vancouver, pour Global Cruises.

*Lawson, Lundell, Lawson & McIntosh*, Vancouver, pour le shérif et le procureur général de la Colombie-Britannique.

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

ROULEAU J.: This action involves the distribution of proceeds following the arrest and judicial sale of a Greek registered vessel, the ship *Galaxias*, in the Port of Vancouver. As is frequently encountered, the claims against the *Galaxias* far exceed the proceeds of the sale so the ranking of the respective claims will in some cases determine whether they are to be satisfied at all.<sup>1</sup> One of the most difficult and novel claims to be analysed and ranked by this Court is the one asserted by the Naftikon Apomachicon Tameion ("NAT"), a public corporate institution created by Greek law and somewhat akin to a Canadian Crown corporation. It administers pensions and other social benefits on behalf of Greek seamen.

The cruise ship *Galaxias* sailed from Piraeus, Greece, in the spring of 1986. It proceeded through the Panama Canal and sailed up the western seaboard of North America having stopped in Acapulco, to engage a band of musicians. In June of 1986, the *Galaxias* sailed into Vancouver Harbour with a full crew aboard. It berthed there during the summer of 1986 and by means of certain connections to the shore was

<sup>1</sup> By order dated February 2, 1987, the style of cause in this action was abridged for the purpose of expediency and therefore several parties will be referred to throughout who do not appear in the style of cause.

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

LE JUGE ROULEAU: La présente action concerne le partage du produit de la vente judiciaire effectuée à la suite de la saisie d'un navire immatriculé en Grèce, le *Galaxias*, dans le port de Vancouver. Comme il arrive souvent, les réclamations produites contre le *Galaxias* dépassent de beaucoup le produit de la vente, de telle sorte que la satisfaction de certaines d'entre elles dépendra de leur ordre de priorité respectif<sup>1</sup>. L'une des réclamations les plus difficiles et les plus récentes que la Cour doit analyser et dont elle doit déterminer l'ordre de priorité est celle que fait valoir Naftikon Apomachicon Tameion («NAT»), un organisme public doté de la personnalité morale qui est créé par le droit grec et qui ressemble quelque peu à une société d'État canadienne. Cet organisme administre des pensions et d'autres avantages sociaux pour le compte des marins grecs.

Le navire de croisière *Galaxias* a quitté Le Pirée, en Grèce, au printemps de 1986. Il a traversé le canal de Panama et a remonté le littoral ouest de l'Amérique du Nord, après avoir fait escale à Acapulco pour engager un orchestre de musiciens. En juin 1986, le *Galaxias* est entré au port de Vancouver avec un équipage complet à bord. Il a mouillé à cet endroit pendant l'été de 1986 et, au moyen de certains raccords à la

<sup>1</sup> Par ordonnance en date du 2 février 1987, l'intitulé de cause de la présente action a été abrégé par souci de commodité. Plusieurs parties seront donc mentionnées sans que leur nom figure dans l'intitulé de cause.



established as a "floating hotel" for the enjoyment of visitors to the world exhibition in Vancouver, called "Expo 86", being hosted by that city.

In the late summer of 1986, financial problems developed with respect to the continued operation of the *Galaxias* and the ship was arrested on September 1, 1986 pursuant to a warrant issued by this Court on the application of the wharfinger Baseline Industries Ltd. ("Baseline"), on September 1, 1986. Since that date numerous claims have come to light including several wage claims (Elias Metaxas et al., T-2406-86, Villanueva-Velasquez et al., T-2325-86, and Katerelos et al., T-318-87), a possessory lien claim (Baseline, a wharfinger), a mortgage claim (National Bank of Greece S.A.), and most importantly the substantial claim for a maritime lien legislated by the Greek government in favour of the Greek seamen's union, NAT.

In addition numerous claims were filed by both Canadian and U.S. providers of necessities. The U.S. necessitiesmen allege that their claims are given the status of maritime liens by operation of statute in the United States, and that this status has been recognized by Canadian courts in the distribution of proceeds following a judicial sale. The Canadian necessitiesmen are making a claim *in rem* with respect to goods and services provided to the *Galaxias* in Vancouver.

After one false start, (the *Galaxias* was offered for sale and no appropriate tender was received), the Deputy Marshal of the Federal Court, S. R. Krochenski, arranged for the re-advertisement of the *Galaxias* in several international newspapers pursuant to the order of Madam Justice Reed dated April 27, 1987 (this order, as subsequently amended, is referred to as the order for sale). As a result of the advertisement, an offer of \$1.1 million was received from Global Cruises S.A. ("Global"), and this offer, the highest tender, was accepted. A bill of sale was drawn up pursuant to the order for sale, which has included the following terms:

rive, est devenu un «hôtel flottant» pour l'agrément des visiteurs de l'exposition mondiale de Vancouver, connue sous le nom d'«Expo 86», dont cette ville était l'hôte.

<sup>a</sup> À la fin de l'été de 1986, des problèmes financiers ont surgi relativement à l'exploitation du *Galaxias*. Le navire a été saisi le 1<sup>er</sup> septembre 1986 en vertu d'un mandat délivré par notre Cour à la demande de la gardienne de quai Baseline Industries Ltd. («Baseline»), le 1<sup>er</sup> septembre 1986. Depuis cette date, de nombreuses réclamations sont apparues, y compris plusieurs réclamations de salaire (Elias Mataxas et autres, T-2406-86, Villanueva-Velasquez et autres, T-2325-86 et Katerelos et autres, T-318-87), une revendication de privilège possessoire (Baseline, une gardienne de quai), une créance hypothécaire (Banque nationale de Grèce S.A.) et surtout l'important privilège maritime que le gouvernement grec confère par voie législative au syndicat des marins grecs NAT.

<sup>e</sup> Par ailleurs, de nombreuses réclamations ont été produites tant par des pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires canadiens qu'américains. Les pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires américains allègent qu'aux États-Unis, leur créance se voit reconnaître le statut de privilège maritime par l'effet de la loi et que ce statut a été reconnu par les tribunaux canadiens en matière de partage du produit d'une vente judiciaire. Les pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires canadiens présentent une réclamation *in rem* à l'égard des biens et services fournis au *Galaxias* à Vancouver.

<sup>h</sup> Après un faux départ, (le *Galaxias* a été offert en vente et aucune soumission appropriée n'a été reçue), le prévôt adjoint de la Cour fédérale, S. R. Krochenski, a fait le nécessaire pour annoncer à nouveau la vente du *Galaxias* dans plusieurs journaux internationaux, conformément à l'ordonnance prononcée le 27 avril 1987 par Madame le juge Reed (cette ordonnance, qui a été par la suite modifiée, est désignée sous le nom d'ordonnance de vente). À la suite de l'annonce, une offre de 1,1 million de dollars a été faite par Global Cruises S.A. («Global»), et cette offre, qui constituait la soumission la plus élevée, a été acceptée. Un acte de vente a été rédigé en conformité de l'ordonnance de vente, laquelle comprenait les modalités suivantes:

5. The M.V. Galaxias shall be sold, where is, as is, with all faults as they now lie, without any allowance for deficiency in length, weight, quantity or quality or any defect or error whatsoever, particulars not guaranteed, free and clear of all encumbrances.

6. The Deputy Marshal of the Federal Court of Canada shall be vested with the right to execute a Bill of Sale, transferring the vessel to the successful purchaser of the vessel, free and clear of all encumbrances.

7. The proceeds of the sale of the vessel shall be paid into this Court to the credit of all actions in rem, against the vessel, of creditors who have filed Affidavits of Claim in the Registry of this Honourable Court on or before April 23, 1987. [My emphasis.]

Problems arose shortly thereafter. Closing of the sale was extended several times as the purchaser encountered difficulties in arranging the financing of the balance of the purchase price. The purchaser became uneasy with respect to the attitude taken by the Greek Minister of Merchant Marine regarding the reregistration of the *Galaxias* in the Greek Registry of Shipping at Piraeus. There was evidence that following the issuance of the bill of sale, the Minister objected to the issuance of the necessary deletion certificate and made it contingent on the success of NAT in receiving satisfaction for its claims in this Court. As a result of this situation, a show cause hearing was held with respect to a possible contempt of court on the part of NAT having not complied with the Court order to register the deletion certificate and transfer title of the vessel without encumbrances. It was heard on January 4, 1988, along with argument concerning the balance of the claims. The show cause hearing has been dealt with separately.

In addition, the Deputy Marshal commenced Court Action No. T-2297-87 against the purchaser Global, and all the claimants from the proceeds of the sale and sought a declaration from this Court that he has fulfilled his duties with respect to the order of sale, and for direction from the Court with respect to the disbursement of the proceeds. The Deputy Marshal is also of course a claimant from the fund with respect to the cost of the sale and other charges occasioned by the carrying out of the order of sale. Global filed a defence in Court Action No. T-2297-87 and also counterclaimed

[TRANSLATION] 5. Le M.V. Galaxias sera vendu en l'état et à l'endroit où il mouille avec tous les défauts qu'il comporte actuellement, sans qu'il soit tenu compte de quelque insuffisance que ce soit en ce qui concerne la longueur, le poids, la quantité, la qualité ou de quelque vice ou erreur que ce soit, l'exactitude des détails n'étant pas garantie, libre de toute charge.

6. Le prévôt adjoint de la Cour fédérale du Canada est habilité à signer un acte de vente et à transférer le navire à l'acheteur, libre de toute charge.

7. Le produit de la vente du navire sera consigné à la Cour au crédit de toutes les actions in rem intentées contre le navire par les créanciers qui auront déposé des affidavits de réclamation au greffe de la Cour au plus tard le 23 avril 1987. [C'est moi qui souligne.]

Des problèmes ont surgi peu de temps après. La conclusion de la vente a été repoussée à plusieurs reprises, car l'acquéreur avait de la difficulté à arranger le financement du solde du prix d'achat. L'acquéreur a commencé à s'inquiéter de l'attitude adoptée par le ministre de la Marine marchande de Grèce au sujet de la réinscription du *Galaxias* au Bureau grec d'immatriculation des navires du Pirée. Suivant la preuve, à la suite de la signature de l'acte de vente, le ministre s'est opposé à la délivrance du certificat de radiation exigé et en a subordonné la délivrance au succès qu'obtiendrait NAT devant notre Cour relativement au paiement de ses créances. En raison de cette situation, la Cour a tenu une audience de justification au sujet de la possibilité que NAT se soit rendu coupable d'outrage au tribunal pour ne pas avoir respecté l'ordonnance par laquelle la Cour lui avait prescrit d'enregistrer un certificat de radiation et de transférer le titre du navire libre de toute charge. L'audience de justification a eu lieu le 4 janvier 1988, ainsi que les débats concernant les autres réclamations. L'audience de justification a été traitée séparément.

Par ailleurs, le prévôt adjoint a introduit l'action n° T-2297-87 contre l'acquéreur Global et contre tous ceux qui ont des prétentions sur le produit de la vente. Le prévôt adjoint a demandé à la Cour de prononcer un jugement déclaratoire portant qu'il avait rempli les obligations que l'ordonnance de vente lui imposait et a demandé à la Cour des directives au sujet du partage du produit de la vente. Le prévôt adjoint réclame évidemment une partie de la masse disponible relativement au coût de la vente et aux autres frais occasionnés par l'exécution de l'ordonnance de vente. Global a

with respect to all the costs and damages which it alleges have occurred due to the failure of the Deputy Marshal to convey the ship to it "free and clear of all encumbrances", sufficient to allow the ship to be registered in the Greek Registry. NAT was made a third party to the action.

By a report dated December 31, 1987, Charles E. Stinson, Referee, disposed of many of the sale-related expenses of the Deputy Marshal and recommended that the charges relating to berthage, security and fuel be paid. An order confirming his report was issued.

The parties have concurred that my findings on the classification and hence priority of their respective claims might well dispense with the need of proving quantum. Therefore, these reasons will only refer to amounts for the purpose of dealing with a claim that is not an indivisible mass. Any quantum referred to will have to be fully proven in due course.

I will therefore proceed to consider the following issues:

- (i) the claim made by NAT to the benefit of a maritime lien;
- (ii) the wage claim made by the Greek crews, master and seamen;
- (iii) the wage claim made by the band of musicians engaged in Acapulco;
- (iv) the claim made by American necessariesmen to a maritime lien recognized in American law;
- (v) the claim made by Baseline to a possessory lien;
- (vi) the claim made by the Canadian necessariesmen;
- (vii) the claim made by the National Bank of Greece S.A. as a mortgagee;
- (viii) the entitlement of all of the above to claim from the fund, and the priority of the claim.

produit une défense dans l'action n° T-2297-87 et a également présenté une demande reconventionnelle à l'égard de tous les frais et dommages qu'elle prétend avoir subis en raison du défaut du prévôt adjoint de lui transmettre le navire «libre de toute charge», afin de permettre au navire d'être inscrit au Bureau d'immatriculation de Grèce. NAT a été mise en cause dans cette action.

Dans son rapport du 31 décembre 1987, l'arbitre Charles E. Stinson a statué sur bon nombre des dépenses afférentes à la vente qui ont été engagées par le prévôt adjoint. L'arbitre a recommandé que les frais relatifs au mouillage, à la garde et au mazout soient acquittés. Une ordonnance ratifiant ce rapport a été prononcée.

Les parties conviennent que mes conclusions sur la classification et, partant, sur l'ordre de priorité de leur créance respective pourraient fort bien les dispenser de la nécessité de prouver le montant de leur créance. Par conséquent, dans les présents motifs, je ne mentionnerai les montants que pour examiner une créance qui ne constitue pas une masse indivisible. Tout montant mentionné devra être établi en bonne et due forme en temps utile.

Je passe donc à l'examen des questions suivantes:

- (i) le privilège maritime revendiqué par NAT;
- (ii) le salaire réclamé par les membres d'équipage, le capitaine et les marins grecs;
- (iii) le salaire réclamé par l'orchestre de musiciens engagé à Acapulco;
- (iv) le privilège maritime reconnu en droit américain que revendiquent les pourvoyeurs américains d'approvisionnements nécessaires;
- (v) le privilège possessoire revendiqué par Baseline;
- (vi) la réclamation présentée par les pourvoyeurs canadiens d'approvisionnements nécessaires;
- (vii) la réclamation présentée par la Banque nationale de Grèce S.A. à titre de créancière hypothécaire;
- (viii) le droit de toutes les personnes précitées de réclamer une partie de la somme à distribuer et l'ordre de priorité de leur créance.

(i) THE CLAIM OF NAT

Naftikon Apomachicon Tameion is a public body created by statute in the Republic of Greece. Although it operates with some degree of autonomy it ultimately falls under the supervision and control of the Greek Minister of Merchant Marine. NAT is charged with the collection and administration of monies received from the owners of Greek registered ships. These funds are made up from a percentage deducted by the owners from the wages of the ship's crew as well as a proportionate contribution from the owners.

The amounts owing to NAT by both seamen and shipowners are calculated based on a percentage of the seamen's wages, which percentage is determined from time to time by statute. Any shipowner who is in default of his obligations to NAT is further assessed every six months for an additional charge of interest, which is also dictated by statute. For every year that the shipowner is in default, the amount of interest on the overdue sum increases, to reach a maximum of 75% of the original amount owing.

The monies which are collected are applied either directly by NAT or by several subsidiary organizations to a broad range of activities designed for the benefit of Greek seamen, including pensions, repatriation expenses and training programmes.

NAT asserts before this Court that it is owed four separate and distinct claims:

outstanding remittance of deductions made by the owners from the seamen's wages and as well as their proportionate contributions (some of which are more than five years overdue);

interest on these sums calculated in accordance with the formula referred to above;

more than one month's wages advanced to the crew of the *Galaxias* after the arrest of the ship;

the monies expended by NAT to effect the repatriation of the crew who were stranded in Vancouver.

(i) LA RÉCLAMATION DE NAT

Naftikon Apomachicon Tameion est un organisme public créé par une loi de la République de Grèce. Bien qu'il agisse avec un certain degré d'autonomie, il est en fin de compte assujéti à la surveillance et au contrôle du ministre grec de la Marine marchande. NAT est chargé de la perception et de l'administration des sommes d'argent que versent les propriétaires des navires immatriculés en Grèce. Ces sommes correspondent à un pourcentage que les propriétaires retiennent sur le salaire des membres de l'équipage des navires, ainsi qu'à la cotisation proportionnelle que versent les propriétaires.

Les sommes dues à NAT tant par les marins que par les propriétaires de navires sont calculées en fonction d'un pourcentage du salaire des marins, lequel pourcentage est fixé à l'occasion par la loi. Tout propriétaire de navire qui manque à ses obligations envers NAT doit également payer tous les six mois des frais supplémentaires d'intérêts qui sont également fixés par la loi. Chaque année où le propriétaire en défaut donne lieu à un accroissement des intérêts sur le montant en souffrance, jusqu'à concurrence de 75 % du montant initial dû.

Les sommes perçues sont affectées directement par NAT ou par plusieurs organismes affiliés à une vaste gamme d'activités conçues à l'avantage des marins grecs, et notamment à des pensions, à des frais de rapatriement et à des programmes de formation.

NAT affirme devant notre Cour qu'elle possède quatre créances distinctes:

le montant impayé des retenues opérées par les propriétaires sur le salaire des marins, ainsi que leurs cotisations proportionnelles (dont certaines sont en souffrance depuis plus de cinq ans);

les intérêts sur les sommes calculées conformément à la formule ci-dessus mentionnée;

plus d'un mois en avances de salaire consenties aux membres de l'équipage du *Galaxias* après la saisie du navire;

les sommes d'argent dépensées par NAT pour procéder au rapatriement des membres de l'équipage qui avaient été laissés à Vancouver.

The claim, according to the preliminary documents filed on behalf of NAT, appears to be in excess of \$500,000.

Bearing in mind that after June, 1986, the *Galaxias* was no longer in Greek waters, it becomes necessary to determine whether the validity of the NAT lien continued to be subject to the laws of Greece even with respect to claims to contributions which arose long after the *Galaxias* set sail. The maritime lien attaches to the *res* when the obligation which it secures is incurred. The *lex loci* of the contracts with respect to the *Galaxias*, the crew and the Greek owners of the ship was undoubtedly Greece. It is therefore my view that Greek law applies to NAT's claim, even to those portions of the claim which arose in Vancouver Harbour.

Evidence of Greek law relating to the treatment of NAT's claims in that country was given to the Court by a Mr. George Bournis of the Piraeus Bar. Despite some difficulties I encountered due to the language barrier, I was generally satisfied that I was given sufficient information concerning Greek law as it relates to NAT and its claims.

The evidence of Mr. Bournis is that the monies owing to NAT, wage deductions and owner's contributions, are bestowed the same "privilege" in Greek maritime law as seamen's wages. This is confirmed by the translation provided to the Court of Article 205 of the *Code of Maritime Law*, Act No. 381611958 of the Republic of Greece:

[TRANSLATION] Article 205—The following privileged claims have priority on the ship and cargo in the following order:

(a) The legal costs incurred in the common interest of all creditors, dues and charges on the ship, taxes in connection with the navigation, watchman and maintenance costs incurred since the ship's arrival at the last port.

(b) The claims of the master and crew members arising out of an employment contract: also the claims of the seamen's pension fund (Naftikon Apomachicon Tameion).

(c) The expenses arising out of salvage.

(d) The amounts owing to the ship, passengers or cargoes due to collision.

Suivant les documents préliminaires produits pour le compte de NAT, la réclamation semble dépasser 500 000 \$.

a Si l'on tient compte du fait qu'après juin 1986, le *Galaxias* ne se trouvait plus dans les eaux territoriales grecques, il devient nécessaire d'établir si la validité du privilège de NAT continuait à être assujettie aux lois de la Grèce, même en ce qui concerne les cotisations dont le paiement est réclamé et qui sont nées longtemps après que le *Galaxias* eut pris la mer. Le privilège maritime grève la chose au moment où l'obligation dont il garantit l'exécution est contractée. En ce qui concerne le *Galaxias*, l'équipage et les propriétaires grecs du navire, la *lex loci* des obligations est indubitablement la Grèce. Je suis donc d'avis que le droit grec s'applique à la réclamation de NAT, même en ce qui concerne les éléments de cette réclamation qui sont nés dans le port de Vancouver.

e M<sup>e</sup> George Bournis, du Barreau du Pirée, a témoigné devant la Cour au sujet des règles de droit grec relatives à la façon dont les créances de NAT sont traitées dans ce pays. En dépit des quelques difficultés que j'ai éprouvées à cause de la barrière linguistique, on m'a de façon générale convaincu qu'on m'a fourni suffisamment de renseignements au sujet des règles de droit grec applicables à NAT et à ses créances.

f Selon M<sup>e</sup> Bournis, les sommes dues à NAT, les retenues salariales et les cotisations des propriétaires se voient accorder le même «privilège» en droit maritime grec que celui dont jouit le salaire des marins. Cela est confirmé par la traduction fournie à la Cour de l'article 205 du *Code de droit maritime*, Loi n<sup>o</sup> 381611958 de la République de Grèce:

[TRADUCTION] Article 205—Les créances privilégiées suivantes ont priorité sur le navire et la cargaison dans l'ordre suivant:

a) Les frais de justice engagés dans l'intérêt commun de tous les créanciers, les droits et les frais afférents au navire, les taxes afférentes à la navigation, les frais de gardien et d'entretien engagés depuis l'arrivée du navire au dernier port.

b) Les créances du capitaine et des membres de l'équipage découlant d'un contrat de travail, ainsi que les créances relatives à la caisse de retraite des marins (Naftikon Apomachicon Tameion).

c) Les dépenses découlant du sauvetage.

d) Les sommes dues au navire, aux passagers ou aux cargaisons en raison d'une collision.

The above privileges take priority over the Mortgage. [Emphasis added.]

After listening to Mr. Bournis' evidence, I am satisfied that the words "privileged claims" in Article 205 should be translated in English as "liens". The word "lien" corresponds to the civil law concept of "*privilège*" and Greece is a civil law jurisdiction.

The rights afforded to the holder of these "privileged claims" or liens as I shall call them, correspond to the rights enjoyed by the lienholder in Canadian maritime law—the right to the pursue the *res* into the hands of the innocent purchaser at a public auction and the right to priority in ranking over the mortgage holder. I therefore find that the Greek Parliament has created by operation of statute a maritime lien which is in substance analogous to a maritime lien in Canadian law.

Having determined for the purposes of this action the status of the claim asserted by NAT in Greek law, I will now address the issue of how a Canadian court will deal with a maritime lien which has been validly created by the statutory enactment of another jurisdiction.

This area of the law has been considered on two occasions by the Supreme Court of Canada, and in a further instance by the Federal Court of Appeal, which decision was affirmed without reasons by the Supreme Court. All three cases dealt with claims asserted by American necessariesmen. In the United States, the claim of the necessariesmen is granted the protection of a maritime lien by operation of statute. Under Canadian maritime law the claim of the necessariesmen is given a right *in rem* only.

In all three decisions, the Supreme Court of Canada, and the Federal Court of Appeal respectively held that the maritime lien of the American claimant would be recognized and ranked as such in Canada, with all the benefits and priority accorded to maritime liens in this country.

Les privilèges ci-dessus mentionnés priment l'hypothèque. [C'est moi qui souligne.]

Après avoir écouté le témoignage de M<sup>e</sup> Bournis, je suis persuadé que les mots «créances privilégiées» qu'on trouve à l'article 205 se traduisent en anglais par le mot «*liens*». Le mot «*lien*» correspond au concept de «*privilège*» du droit civil et la Grèce est un pays de droit civil.

Les droits conférés au titulaire de ces «créances privilégiées» ou de ce que j'appellerai «*privilèges*» correspondent aux droits dont jouit le titulaire de privilège en droit maritime canadien—le droit de suivre la chose entre les mains de l'acheteur de bonne foi qui l'acquiert aux enchères publiques et le droit d'être préféré au titulaire d'une hypothèque. J'en viens donc à la conclusion que le législateur grec a créé par l'effet de la loi un privilège maritime qui est essentiellement analogue au privilège maritime du droit canadien.

Ayant défini pour les besoins de la présente action le statut de la réclamation que fait valoir NAT en droit grec, j'en viens maintenant à la question de savoir comment un tribunal canadien se prononcera sur un privilège maritime qui a été valablement créé par le texte législatif d'un autre pays.

Ce domaine du droit a été examiné à deux reprises par la Cour suprême du Canada, ainsi que par la Cour d'appel fédérale, dont l'arrêt a été confirmé sans motifs par la Cour suprême. Ces trois affaires concernaient toutes des réclamations formulées par des pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires américains. Aux États-Unis, la réclamation du pourvoyeur d'approvisionnements nécessaires se voit accorder la protection d'un privilège maritime par l'effet de la loi. En droit maritime canadien, la réclamation du pourvoyeur d'approvisionnements nécessaires ne se voit accorder qu'un droit *in rem*.

Dans ces trois décisions, la Cour suprême du Canada et la Cour d'appel fédérale ont respectivement statué que le privilège maritime du créancier américain était reconnu et qu'il prenait rang en tant que tel au Canada, avec tous les avantages et le droit de préférence conférés aux privilèges maritimes dans ce pays.

It would appear therefore that these three cases have established that in Canada, when the *lex loci* of the ship (either the country of registration or the proper law applicable to the contract in question) creates a maritime lien in favour of a party, the latter is entitled to claim the benefits of a maritime lien under the *lex fori*. This is then subject to the law for the ranking of such claims or liens in the *lex fori*. The cases supporting this proposition are *Todd Shipyards Corp. v. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] S.C.R. 1248 (*The Ioannis Daskalelis*); *Strandhill, The v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] S.C.R. 680 (*The Strandhill*); *Marlex Petroleum, Inc. v. The Ship "Har Rai"*, [1984] 2 F.C. 345 (C.A.); aff'd [1987] 1 S.C.R. 57 (*The Har Rai*).

Although these three cases would appear to have definitively addressed the treatment of foreign maritime liens in Canadian courts, counsel for Baseline Industries Ltd. has launched an attack on NAT's entitlement to the relief it claims on three grounds:

- I. the rights accorded to NAT in Greek law do not amount to a maritime lien;
- II. Canadian jurisprudence supports either a distinction or a deviation from the principle in *The Ioannis Daskalelis*;
- III. the Federal Court does not have jurisdiction to hear and adjudicate any claim *inter partes* that is not a basic maritime claim.

#### I

The first ground of attack is that the rights accorded to NAT in Greek law do not amount to a maritime lien as it exists in Canadian maritime law, or any right analogous thereto. As a result, NAT cannot assert a right *in rem* with respect to its claim before this Court. For the reasons given above, this argument cannot succeed. In my view, NAT's claim in Greek law is equivalent to a Canadian maritime lien, and counsel did not profer any evidence or authority which would permit me to conclude otherwise in the face of the uncontradicted statements by Mr. Bournis in this regard.

Il semblerait donc que ces trois arrêts ont établi le principe qu'au Canada, lorsque la *lex loci* du navire (soit le pays d'immatriculation ou le droit régissant le contrat en question) crée un privilège maritime en faveur d'une personne, celle-ci a le droit de réclamer les avantages d'un privilège maritime en vertu de la *lex fori*. Ce sont ensuite les règles de droit de la *lex fori* qui établissent l'ordre de priorité de ces créances ou privilèges. Les décisions qui appuient cette proposition sont: *Todd Shipyards Corp. c. Altema Compania Maritima S.A.*, [1974] R.C.S. 1248 (*Le Ioannis Daskalelis*); *Strandhill, The v. Walter W. Hodder Co.*, [1926] R.C.S. 680 (*The Strandhill*); *Marlex Petroleum, Inc. c. Le navire «Har Rai»*, [1984] 2 C.F. 345 (C.A.); confirmé à [1987] 1 R.C.S. 57 (*Le Har Rai*).

Bien que ces trois affaires semblent avoir tranché de façon définitive la question du traitement des privilèges maritimes étrangers devant les tribunaux canadiens, l'avocat de Baseline Industries Ltd. conteste le droit de NAT aux mesures de redressement qu'il réclame. Pour ce faire, il invoque trois moyens:

- I. Les droits accordés à NAT en droit grec n'équivalent pas à un privilège maritime;
- II. La jurisprudence canadienne permet soit de faire une distinction avec le principe énoncé dans l'arrêt *Le Ioannis Daskalelis*, soit de s'en écarter;
- III. La Cour fédérale n'a pas compétence pour connaître d'une demande *inter partes* qui n'est pas essentiellement une demande maritime.

#### I

Suivant le premier motif de contestation, les droits accordés à NAT en droit grec n'équivalent pas au privilège maritime qui existe en droit maritime canadien, ou à quelque droit qui y serait analogue. Par conséquent, NAT ne peut faire valoir un droit *in rem* à l'égard de la réclamation dont il a saisi la Cour. Pour les motifs exposés ci-dessus, cet argument ne peut réussir. À mon avis, en droit grec, la réclamation de NAT équivaut à un privilège maritime canadien, et l'avocat n'a soumis aucune preuve ou aucun précédent qui me permettrait de conclure autrement, eu égard aux affirmations non contredites faites par M<sup>e</sup> Bournis à ce sujet.

I hasten to add that counsel was quite correct in his statement of the law, for if he had been able to prove that the claim asserted by NAT was anything less than a maritime lien according to Greek law, I do not believe that NAT would have been entitled to participate in this distribution at all.

## II

The second head of attack mounted by counsel for Baseline is that Canadian jurisprudence supports my making further refinements and distinctions to the principle that "Canadian courts will recognize maritime liens validly created in a foreign jurisdiction". His argument can be summarized as follows:

A maritime lien validly created in the *lex loci* would be recognized as such in the *lex fori* provided it was the proper subject-matter of a maritime lien or a claim *in rem* in the *lex fori* and only then would it be ranked according to the relevant provisions of the *lex fori*.

Counsel for Baseline submits that as the three leading Canadian cases dealing with the recognition of foreign maritime liens all arose from the same narrow fact situation, (necessariesmen), there is room for me to distinguish these cases and therefore to import a restriction into the principle enunciated by the Supreme Court.

In order to fully explore the impact of counsel's argument and its possible ramifications, it is necessary to review at some length not only the Supreme Court decisions, but also an early case decided in the United Kingdom, *The Colorado*, which was followed in *The Strandhill*; and a recent Privy Council decision (*Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corpn. (The Halcyon Isle)*, [1981] A.C. 221 (P.C.)) which appears to pursue a completely different approach than that taken by our courts.

One of the most important early cases dealing with the recognition of maritime rights arising

Je m'empresse d'ajouter que l'avocat avait tout à fait raison dans son exposé du droit, car s'il avait réussi à prouver que la demande formulée par NAT n'était rien de moins qu'un privilège maritime suivant le droit grec, je crois que NAT n'aurait même pas été admis à participer au présent partage.

## II

Dans son deuxième motif de contestation, l'avocat de Baseline affirme que, selon la jurisprudence canadienne, je dois faire d'autres subtilités et d'autres distinctions en ce qui a trait au principe voulant que les «tribunaux canadiens reconnaissent les privilèges maritimes valablement créés dans un territoire étranger». Son argument peut se résumer comme suit:

Un privilège maritime valablement créé dans la *lex loci* sera reconnu comme tel dans la *lex fori*, pourvu qu'il ait régulièrement fait l'objet d'un privilège ou d'une créance maritime *in rem* dans la *lex fori*. Ce n'est qu'alors qu'il prendra rang conformément aux dispositions pertinentes de la *lex fori*.

L'avocat de Baseline fait valoir qu'étant donné que les arrêts de principe canadiens qui portent sur la reconnaissance des privilèges maritimes étrangers découlaient tous les trois de la même situation de fait étroite (les pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires), il y a lieu pour moi de faire une distinction entre ces affaires et, par conséquent, d'apporter une restriction au principe énoncé par la Cour suprême.

Pour bien saisir les répercussions de l'argument de l'avocat et ses ramifications possibles, il est nécessaire d'examiner de façon assez détaillée non seulement les arrêts de la Cour suprême, mais également un arrêt antérieur rendu au Royaume-Uni, l'arrêt *The Colorado*, lequel a été suivi dans l'arrêt *The Strandhill*, ainsi qu'une décision récente du Conseil privé (*Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corpn. (The Halcyon Isle)*, [1981] A.C. 221 (P.C.)), dans laquelle le tribunal semble avoir suivi une approche complètement différente de celle qu'ont adoptée nos tribunaux.

Un des premiers arrêts les plus importants sur la question de la reconnaissance des droits maritimes



from a foreign jurisdiction is *The Colorado*, [1923] P. 102 (C.A.). This case dealt with a French-flagged ship which was subject to a *hypothèque* validly constituted under French civil law. The ship was seized and sold in the United Kingdom at the behest of some Welsh necessariesmen who had performed repairs on *The Colorado* when it was docked at Cardiff. The holder of the *hypothèque* appeared before the Court a full year after the ship had been sold and claimed an interest in the proceeds.

The English Court of Appeal, in upholding the decision of the Trial Judge, held that in maritime matters, the nature of the right asserted is properly analysed under the law of the contract where it arose, whereas the remedy which this right is to be given is determined according to the law of the forum where the claimant seeks relief. Lord Justice Atkin stated, at page 110 of the decision:

Where parties are litigating in this country in respect of rights created elsewhere, to ascertain their rights we may look, in appropriate cases, to the law of the country where the contract was made, or where the thing over which rights are claimed was situate, or where the person claiming the right is domiciled; but to ascertain the remedies which the Court will give to enforce the rights we have to look to the law of this country, the *lex fori*.

The Court of Appeal therefore proceeded to make a determination of the nature of the *hypothèque* under French law. Evidence was given by an expert who stated that under French law, the *hypothèque* created a right *in rem* which entitled the holder of the *hypothèque* to pursue the ship into the hands of innocent purchasers of the *res*. Their Lordships were hence of the opinion that the holder of the *hypothèque* enjoyed rights analogous to the maritime lienholder, and that the claimant must be treated as a lienholder in an English Court.

The Court of Appeal went on to apply English law with respect to the ranking of the respective claims. As the holder of a maritime lien or its equivalent, the holder of the *hypothèque* ranked ahead of the necessariesmen, who were not able to claim the benefit of a possessory lien. It is extremely important to note that in France, the

créés dans un territoire étranger est l'arrêt *The Colorado*, [1923] P. 102 (C.A.). Cette affaire portait sur un navire qui battait pavillon français et qui était grevé d'une hypothèque valablement constituée en droit civil français. Le navire avait été saisi et vendu au Royaume-Uni sur l'ordre de certains pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires gallois qui avaient effectué des réparations sur le *Colorado* alors qu'il mouillait à Cardiff. Le titulaire de l'hypothèque a comparu devant la Cour une année complète après la vente du navire et a réclamé une partie du produit de la vente.

La Cour d'appel d'Angleterre, qui a confirmé la décision du juge de première instance, a statué qu'en matière maritime, la nature du droit revendiqué doit être analysée d'après le droit régissant le contrat dans le territoire où ce dernier a été conclu, tandis que le recours que ce droit confère est établi d'après le droit du lieu où siège le tribunal devant lequel le créancier sollicite un redressement. Le lord juge Atkin a déclaré, à la page 110 de cet arrêt:

[TRADUCTION] Lorsque des parties sont en procès dans notre pays au sujet de droits créés ailleurs, nous pouvons, le cas échéant, pour déterminer leurs droits, nous tourner vers les règles de droit du pays dans lequel le contrat a été conclu ou dans lequel la chose sur laquelle on réclame des droits était située, ou dans lequel la personne qui revendique le droit était domiciliée. Mais pour déterminer les recours que le tribunal accordera pour faire valoir les droits, nous devons nous tourner vers les règles de droit de notre pays, la *lex fori*.

La Cour d'appel a donc procédé à une analyse de la nature de l'hypothèque en droit français. Un expert a témoigné qu'en droit français, l'hypothèque crée un droit *in rem* qui confère au titulaire de l'hypothèque le droit de suivre le navire entre les mains de tout acquéreur de bonne foi de la chose. Leurs Seigneuries se sont donc dites d'avis que le titulaire de l'hypothèque jouissait de droits analogues à ceux du titulaire d'un privilège maritime et que le créancier devait être traité comme un titulaire de privilège (*lienholder*) par les tribunaux anglais.

La Cour d'appel a ensuite appliqué les règles de droit anglaises régissant l'ordre de priorité des différentes créances. Tout comme le titulaire de privilège maritime ou son équivalent, le titulaire de l'hypothèque prend rang devant les pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires, lesquels ne peuvent se prévaloir des avantages d'un privilège pos-

claim of the holder of a *hypothèque* would be subordinated to the claim of necessariesmen in the determination of priorities, but as the right accorded to the claimant was separate from the remedy sought, this did not affect the outcome of the case when heard in an English Court.

*The Colorado* laid the foundation for the logic pursued in *The Strandhill*, and subsequently, *The Har Rai*, and *The Ioannis Daskalelis*. In each of these cases, it was held the contracts for necessities entered into in the United States will be treated before Canadian courts according to the laws of the United States with respect to the substance of the claims asserted, but ranked according to the Canadian law with respect to the priority of this type of claim in a distribution.

It is at this point that counsel for Baseline is attempting to import a limitation into what would appear to be a general rule with respect to the recognition of foreign maritime liens in Canada. Counsel has argued that as the claims of necessariesmen in Canada are recognized as being claims *in rem*, the fact that an American statute enhances the status of these claims into a full blown maritime lien is merely a case of polishing up an apple into a bigger and brighter apple. He extended his analogy to the case before me and stated that the Greek legislation creating a maritime lien in favour of NAT was an attempt to make an orange into an apple, and that this situation could never have been contemplated by the Supreme Court; that it was an extension of the principle beyond all logical limits.

Despite its initial appeal, I cannot agree with the contention that this restriction can be imported into Canadian law. The Supreme Court has clearly stated on several occasions that the substantive rights of the parties are to be determined by reference to the *lex loci*. The treatment which Canada as the forum would accord such a claim in its domestic law does not enter into consideration. As Mr. Justice Ritchie stated in quoting from the

ressoire. Il est extrêmement important de remarquer qu'en France, la créance du titulaire d'une hypothèque serait subordonnée à la créance du pourvoyeur d'approvisionnements nécessaires dans l'établissement de l'ordre de priorité, mais que cela n'a eu aucune incidence sur l'issue de l'affaire dont le tribunal anglais était saisi, étant donné que le droit conféré au créancier est distinct du redressement sollicité.

L'arrêt *The Colorado* a jeté les bases du raisonnement qui a été suivi dans l'arrêt *The Strandhill* et, par la suite, dans les arrêts *Le Har Rai* et *Le Ioannis Daskalelis*. Dans chacun de ces arrêts, il a été statué que les contrats de fourniture d'approvisionnements nécessaires conclus aux États-Unis seraient traités par les tribunaux canadiens selon le droit des États-Unis pour ce qui est du fondement des réclamations présentées, mais que ces contrats prendraient rang conformément aux règles de droit canadiennes pour ce qui est de l'ordre de priorité de ce genre de réclamation dans un partage.

C'est ici que l'avocat de Baseline essaie d'apporter une restriction à ce qui semblerait être une règle générale en matière de reconnaissance de privilèges maritimes étrangers au Canada. L'avocat fait valoir qu'étant donné que les créances des pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires au Canada sont reconnues comme des créances *in rem*, le fait qu'une loi américaine élève le statut de ces créances pour en faire de véritables privilèges maritimes revient simplement à polir une pomme pour la rendre plus grosse et plus brillante. Il étend son analogie à l'affaire dont je suis saisi et affirme que la législation grecque qui crée un privilège maritime en faveur de NAT constitue une tentative de transformer une orange en une pomme et qu'il est impossible que la Cour suprême ait envisagé cette situation. Selon lui, on donne ainsi au principe une extension qui dépasse toute limite logique.

Malgré son attrait premier, je ne peux souscrire à l'argument voulant que cette restriction puisse être introduite dans le droit canadien. La Cour suprême a clairement affirmé à plusieurs reprises que les droits positifs des parties doivent être déterminés d'après la *lex loci*. Le traitement que le Canada, la *lex fori*, accorderait à cette créance en droit interne n'entre pas en ligne de compte. Ainsi que le juge Ritchie l'a déclaré à la page 1252 de

decision at first instance in *The Strandhill*, at page 1252 of *The Ioannis Daskalelis*:

In rendering the judgment at first instance in the Nova Scotia Admiralty District, Mellish L.J.A., said:

If a maritime lien exists, it cannot be shaken off by changing the location of the *res*. A foreign judgment *in rem* creates a maritime lien and even although such a judgment could not have been obtained in the courts of this country, it will be enforced here by an action *in rem*. But a maritime lien may be created by foreign law otherwise than by a judgment *in rem*; and if it be so created I think that it can be equally enforced here in the same way. If the plaintiffs have lawfully acquired the right to the *res* even under foreign law, it would be strange if they had not the liberty to enforce it here in the only court providing relief *in rem*.

It is important at this point to examine the way in which an English Court, in dealing with a virtually identical fact situation, has come to a conclusion radically different from that of the Supreme Court of Canada. In *The Halcyon Isle* (*supra*), the Privy Council dealt with the issue of whether an American necessitiesman is entitled to claim the benefit of a maritime lien in a distribution of a fund following a seizure and sale of a ship in Singapore. The Privy Council specifically rejected the Supreme Court of Canada's reasoning in *The Ioannis Daskalelis* and held that both the creation and ranking of claims against the *res* are to be determined by the *lex fori*, as if the events giving rise to the right had occurred in the United Kingdom, instead of in the jurisdiction where they actually did happen.

In coming to this conclusion, the Privy Council stated that Mr. Justice Ritchie's decision in *The Ioannis Daskalelis* was based on a faulty analysis of *The Colorado* (*supra*). Their Lordships stated that *The Colorado* was not a case dealing with maritime liens at all. In their view, the reference with respect to French law was made only to determine whether or not the *hypothèque* in question could be considered to have been of the same rank as an English mortgage, and not to determine whether it was entitled to the same treatment as a maritime lien. This contention is made despite that fact that Scrutton L.J. quite clearly conducts an analysis of the *hypothèque* in terms of the lan-

l'arrêt *Le Ioannis Daskalelis*, en citant la décision rendue en première instance dans l'affaire *The Strandhill*:

Lorsqu'il a rendu le jugement de première instance dans le district d'amirauté de la Nouvelle-Écosse, le juge Mellish, J.L.A., a dit:

[TRADUCTION] Lorsqu'un privilège maritime existe, on ne peut s'en débarrasser en changeant la chose de place. Un jugement *in rem* rendu à l'étranger crée un privilège maritime et même si les cours de notre pays n'eussent pas rendu un tel jugement, on peut l'exercer ici par voie d'action *in rem*. Mais un privilège maritime peut être créé par le droit étranger autrement que par un jugement *in rem*; et s'il est ainsi créé, je crois qu'on peut également l'exercer ici de la même manière. Si les demandeurs ont juridiquement acquis le droit à la chose elle-même en vertu du droit étranger, il serait étrange qu'ils ne soient pas libres d'exercer ici leur droit en la seule cour qui accorde un redressement *in rem*.

Il est important à ce moment-ci d'examiner la façon dont, saisi d'une situation de fait pratiquement identique, un tribunal anglais en est venu à une conclusion radicalement différente de celle de la Cour suprême du Canada. Dans l'arrêt *The Halcyon Isle* (précité), le Conseil privé s'est penché sur la question de savoir si un pourvoyeur d'approvisionnement nécessaires américain avait le droit de réclamer les avantages d'un privilège maritime lors du partage de la masse constituée à la suite de la saisie et de la vente d'un navire à Singapour. Le Conseil privé a expressément rejeté le raisonnement formulé par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Le Ioannis Daskalelis* et a statué que la création et l'ordre de priorité des créances présentées contre la chose devaient être déterminés d'après la *lex fori*, tout comme si les événements à l'origine du droit s'étaient produits au Royaume-Uni plutôt que dans le territoire où ils s'étaient effectivement produits.

Pour en arriver à cette conclusion, le Conseil privé a affirmé que la décision du juge Ritchie dans l'arrêt *Le Ioannis Daskalelis* reposait sur une analyse erronée de l'arrêt *The Colorado* (précité). Leurs Seigneuries ont déclaré que l'arrêt *The Colorado* ne portait d'aucune façon sur les privilèges maritimes. À leur avis, l'allusion au droit français n'avait pour but que de déterminer si l'hypothèque en question pouvait ou non être considérée comme occupant le même rang qu'un *mortgage* anglais et non d'établir si elle avait droit au même traitement qu'un privilège maritime. Cette affirmation est faite malgré le fait que le lord juge Scrutton analyse manifestement l'hypo-

guage of maritime liens, and not as if the object of the exercise was to determine whether or not the *hypothèque* is analogous to an English mortgage.

With all due respect to their Lordships, I will follow Mr. Justice Ritchie as I believe that the decision in *The Halcyon Isle* is a clear departure from that in *The Colorado* and is based on a misconception of the significance of the case. Any attempt to review the claim asserted by NAT in terms of Canadian law would be a clear departure from the reasoning of the Supreme Court and to follow the Privy Council, would, in my respectful opinion, not be a reflection of Canadian maritime law today.

Moreover, the decision of the Privy Council in *The Halcyon Isle* was by no means unanimous. Two of the five members dissented. During the course of their review of the two competing theories of recognition of foreign maritime liens, the dissenting Lords, Salmon and Scarman, recognized that the route chosen by Canada could be seen as an encouragement to the mounting of spurious claims through the legislative process of other nations, although they ultimately approve of the Canadian approach. As their Lordships stated in their joint dissenting judgment, at page 244:

Whether it be put in terms of the law of the sea or of the rules of private international law, the question has to be asked and answered in this appeal: does English and Singapore law recognise a foreign maritime lien, where none would exist, had the claim arisen in England or Singapore? Whatever the answer, the result is unsatisfactory. If in the affirmative, maritime states may be tempted to pass "chauvinistic" laws conferring liens on a plurality of claims so that the claimants may obtain abroad a preference denied to domestic claimants; if in the negative, claimants who have given the ship credit in reliance upon their lien may find themselves sorely deceived. If the law of the sea were a truly universal code, those dangers would disappear. Unfortunately the maritime nations, though they have tried, have failed to secure uniformity in their rules regarding maritime liens: see the fate of the two Conventions of 1926 and 1967 (*British Shipping Laws*, 2nd ed., vol. 8 (1973), pp. 1392, 1397) each entitled (optimistically) an International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Maritime Liens and Mortgages. Though it signed each of them, the United Kingdom has not ratified either of them: . . . In such confusion policy is an uncertain guide to the law. Principle offers a better prospect for the future.

thèque en fonction de la terminologie des privilèges maritimes et non comme s'il s'agissait de vérifier si l'hypothèque est ou non analogue au *mortgage* anglais.

<sup>a</sup> En toute déférence pour leurs Seigneuries, je me rallie à l'opinion du juge Ritchie, car j'estime que la décision rendue dans l'affaire *The Halcyon Isle* s'écarte manifestement de celle prononcée dans l'affaire *The Colorado* et qu'elle est fondée sur une <sup>b</sup> conception erronée de la portée de cette affaire. En tentant d'examiner la réclamation de NAT selon le droit canadien, on s'écarterait manifestement du raisonnement de la Cour suprême, et en se rangeant à l'opinion du Conseil privé, on ne refléterait pas l'état du droit maritime canadien actuel.

Par ailleurs, précisons que la décision du Conseil privé dans l'affaire *The Halcyon Isle* était loin d'être unanime. Deux des cinq membres étaient <sup>d</sup> dissidents. Dans leur analyse des deux théories opposées qui existent en matière de reconnaissance des privilèges maritimes étrangers, les lords dissidents, lord Salmon et lord Scarman ont, tout en approuvant finalement l'approche canadienne, <sup>e</sup> reconnu que la voie suivie par le Canada pouvait être perçue comme un encouragement à la présentation de réclamations fallacieuses par l'entremise du processus législatif d'autres nations. Ainsi que <sup>f</sup> leurs Seigneuries l'ont déclaré dans leur jugement dissident conjoint, à la page 244:

[TRADUCTION] Qu'on envisage sous l'angle du droit maritime ou sous celui des règles du droit international privé, la question qu'il faut se poser et à laquelle il faut répondre dans le présent appel est la suivante: le droit anglais et le droit de Singapour reconnaissent-ils un privilège maritime étranger alors qu'aucun <sup>g</sup> n'existerait si la créance était née en Angleterre ou à Singapour? Quelle que soit la réponse, le résultat est insatisfaisant. Si l'on répond par l'affirmative, les nations maritimes pourront être tentées d'édicter des lois «chauvines» qui confèrent des privilèges sur un grand nombre de créances, de façon à permettre <sup>h</sup> aux créanciers d'obtenir à l'étranger une préférence qui est refusée aux créanciers nationaux; si l'on y répond par la négative, les créanciers qui ont fait crédit au navire sur la foi de leur privilège risquent de se retrouver amèrement déçus. Si le droit maritime était un véritable code universel, ces dangers disparaîtraient. Malheureusement, les nations maritimes, malgré tous leurs efforts, n'ont pas réussi à uniformiser leurs <sup>i</sup> règles en matière de privilèges maritimes: voir le sort qu'ont connu les deux conventions de 1926 et de 1967 (*British Shipping Laws*, 2<sup>e</sup> éd., vol. 8 (1973), aux pages 1392 et 1397) dont chacune porte (avec optimisme) le titre de Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux <sup>j</sup> privilèges et hypothèques maritimes. Bien qu'il ait signé les deux, le Royaume-Uni n'a ratifié ni l'une ni l'autre. . . . Devant une pareille confusion, la politique est un guide incertain quant aux règles de droit. Les principes offrent de meilleures perspectives d'avenir.

Their Lordships' reservations are commendable in view of the desirability of a uniform approach to international maritime law. The mobility of the ships is such that those engaged in maritime trade ought to be able to do so with the knowledge that they will enjoy uniform rights and obligations wherever their voyage takes them. Until this ideal state is reached however, I would have preferred a more "chauvinistic" result, or at least a sense that Canadian courts are able to safeguard the interests of Canadians who provide services to foreign ships and have no way of ascertaining whether or not the ships are subject to a broad range of charges of which they could have no knowledge.

In reviewing the three Canadian cases referred to, I feel that the result in each case was dictated to some extent by the fact that the claimants were Americans, citizens of a major partner of our country. I can understand that our Courts would be loath to lend their assistance to a party who need simply sail across a river or a lake into Canadian waters to avoid contractual obligations. I am prepared to speculate that the result reached might have been very different in the case of a limited fund where the rights of a Canadian claimant would be subordinated to those of a foreign lienholder whose existence could not have been anticipated. This appears to be the operating principle behind the majority decision in *The Halcyon Isle* (*supra*).

As it happens, in the case before me, the party that stands to lose the most is a Greek mortgagee who was well acquainted with NAT and cannot plead surprise at the discovery of a secret charge.

Despite the analysis used by the Supreme Court of Canada, I do not believe that our courts will be inevitably led to the recognition of spurious claims for maritime liens purportedly created by legislative fiat in a foreign jurisdiction. In *The Strandhill* (*supra*), the limitations to the application of the general principle were discussed. Mr. Justice Newcombe held that a foreign lien would not be enforced in this country when to do so would be

Les réserves de leurs Seigneuries sont louables, vu les avantages que comporte une approche uniforme du droit maritime international. La mobilité des navires est telle que ceux qui se livrent au commerce maritime devraient pouvoir le faire en sachant qu'ils jouiront de droits et d'obligations uniformes quel que soit le lieu où leurs déplacements les conduiront. Toutefois, en attendant que cette situation idéale soit atteinte, j'aurais préféré un résultat plus «chauvin» ou du moins le sentiment que les tribunaux canadiens sont capables de sauvegarder les intérêts des Canadiens qui fournissent des services à des navires étrangers et qui n'ont aucune façon de vérifier si les navires sont ou non grevés à leur insu d'une foule de charges.

En examinant les trois arrêts canadiens précités, j'ai le sentiment que, dans chacun d'entre eux, le résultat était dicté dans une certaine mesure par le fait que les créanciers étaient américains, qu'ils étaient citoyens d'un partenaire commercial majeur de notre pays. Je peux comprendre que nos tribunaux répugneraient à prêter leur concours à une personne qui n'a qu'à traverser un cours d'eau ou un lac et à gagner les eaux canadiennes pour se soustraire à ses obligations contractuelles. Je suis prêt à supposer que le résultat obtenu pourrait être fort différent dans le cas où la masse disponible serait limitée et où les droits d'un créancier canadien seraient subordonnés à ceux d'un titulaire de privilège étranger dont il serait impossible de prévoir l'existence. Voilà, il me semble, le principe directeur à l'origine de la décision de la majorité dans l'affaire *The Halcyon Isle* (précitée).

Dans l'affaire qui m'a été soumise, il s'avère que la partie qui risque de perdre le plus est un créancier hypothécaire grec qui connaissait bien NAT et qui ne peut plaider la surprise à la découverte d'une charge secrète.

Malgré l'analyse utilisée par la Cour suprême du Canada, je ne crois pas que nos tribunaux seront inévitablement amenés à reconnaître les réclamations fallacieuses faites à l'égard de privilèges maritimes censés avoir été créés par voie législative dans un territoire étranger. Dans l'arrêt *The Strandhill* (précité), on a discuté des limites à apporter à l'application du principe général. Le juge Newcombe a statué qu'un privilège étranger

either contrary to Canadian public policy or where the contract in question is void for immorality. Mr. Justice Newcombe stated, at pages 686-687 of *The Strandhill*:

It cannot of course be said that the contract is void on the ground of immorality, nor is it contrary to such positive law as would prohibit the making of it, and therefore I think that the right which has accrued under or incident to it, may be recognized and enforced, if the tribunal to which the plaintiff has resorted has the requisite jurisdiction.

It is a basic tenet of conflict of laws that foreign law which is proven to be contrary to the positive law of a country will not be applied by the latter's courts. The operation of this principle is illustrated in the case of *Laane & Baltser v. Estonian S.S. Line*, [1949] S.C.R. 530; [1949] 2 D.L.R. 641 where the Supreme Court refused to recognize the expropriation of a ship by the decree of a foreign government due to the penal nature of the decree.

In contrast with the *Laane* case (*supra*), NAT is a duly constituted public authority charged with the administration of certain funds for the benefit of Greek seamen who served aboard the *Galaxias* and I do not believe that the recognition of this body and its right to participate in the proceeds would be in any way contrary to Canadian public policy.

If, however, another jurisdiction purported to create maritime liens with respect to the unpaid personal or corporate income tax obligations of the ship's owner, I believe that a Canadian court would refuse to enforce such a lien, and would do so on the grounds that to recognize it would be contrary to Canadian public policy.

Canadian maritime law exists in part to acknowledge claims *in rem* made by any party who provides services to a ship. The purpose of this rule is evidently that those who maintain a ship and keep her productive create a benefit to all those who have an interest in her. Maritime law has determined that the other creditors of the ship

ne pouvait être exercé au Canada lorsque la reconnaissance de ce privilège irait à l'encontre de l'ordre public canadien ou lorsque le contrat en question est nul pour cause d'immoralité. Le juge Newcombe a écrit ce qui suit, aux pages 686 et 687 de l'arrêt *Strandhill*:

[TRADUCTION] Bien sûr, on ne peut pas dire que le contrat est nul pour cause d'immoralité ni qu'il va à l'encontre du droit positif qui l'interdit et j'estime par conséquent que le droit découlant de ce contrat ou créé à titre accessoire peut être reconnu et exercé, si le tribunal auquel le demandeur s'est adressé a la compétence requise.

Un des principes fondamentaux du droit international privé veut que lorsqu'on prouve qu'il va à l'encontre du droit positif d'un pays, le droit étranger ne sera pas appliqué par les tribunaux de ce pays. L'application de ce principe est illustrée par l'arrêt *Laane & Baltser v. Estonian S.S. Line*, [1949] R.C.S. 530; [1949] 2 D.L.R. 641 dans lequel la Cour suprême a refusé de reconnaître l'expropriation d'un navire qui avait été ordonnée aux termes d'un jugement émanant d'un État étranger, en raison de la nature pénale du jugement.

À la différence de la situation en cause dans l'arrêt *Laane* (précité), NAT est un organisme public dûment constitué qui est chargé d'administrer certains fonds à l'avantage des marins grecs qui ont travaillé à bord du *Galaxias* et je ne crois pas que la reconnaissance de cet organisme et de son droit de participer au produit de la vente irait de quelque façon que ce soit à l'encontre de l'ordre public canadien.

Si, toutefois, un autre territoire prétendait créer des privilèges maritimes à l'égard des obligations fiscales personnelles impayées du propriétaire du navire ou de ses obligations impayées en matière d'impôt sur le revenu des sociétés, je crois qu'un tribunal canadien refuserait de faire droit à l'exercice d'un tel privilège et qu'il motiverait son refus par le fait que reconnaître ce privilège irait à l'encontre de l'ordre public canadien.

Le droit maritime canadien existe en partie pour reconnaître les réclamations *in rem* faites par toute personne qui fournit des services à un navire. L'objet de cette règle est évidemment de reconnaître que ceux qui s'occupent de l'entretien d'un navire et qui le garde productif créent un avantage qui profite à tous ceux qui ont des droits sur le

must acknowledge the importance of services rendered to her, and that most other claims are subordinated to those of seamen and repairers in possession.

In *The Strandhill* (*supra*), Newcombe J. stated, at pages 684-685 of his judgment:

In *The Ripon City* ([1897] P.D. 226, at pp. 241, 242, 243, 246), Gorrell Barnes J., in the course of an instructive judgment, adopts Lord Tenterden's definition, and he says:

The definition of a maritime lien as recognized by the law maritime given by Lord Tenterden has thus been adopted. It is a privileged claim upon a thing in respect of service done to it or injury caused by it, to be carried into effect by legal process.

One of the most important claims which has long been recognized as giving rise to a maritime lien is the claim for seamen's wages, including emoluments. It is perfectly in keeping with Canadian public policy that all the incidents of the seamen's right to wages and benefits be recognized as giving rise to a lien as the Greek government purports to have done. The fact that the Canadian government has not created an analogous lien to benefit Canadian sailors does not affect the validity of NAT's claim. For over sixty years, the American necessitiesman has enjoyed rights superior to the Canadian necessitiesman before Canadian courts by operation of the same principle of law. In my opinion, this is not a case where policy should override principle.

### III

The third argument made before me was that I do not have jurisdiction to hear the claim asserted by NAT, as it is not a basic maritime claim. I will deal with this issue by making some general comments with respect to jurisdiction and then relating them specifically to NAT's claim.

navire. Le droit maritime a établi que les autres créanciers du navire doivent reconnaître l'importance des services rendus à celui-ci et que la plupart des autres créances sont subordonnées à celles des marins et des personnes qui effectuent des réparations sur le navire et qui en ont la possession.

Dans l'arrêt *The Strandhill* (précité), le juge Newcombe a déclaré, aux pages 684 et 685 de son jugement:

[TRADUCTION] Dans l'arrêt *The Ripon City* ([1897] P.D. 226, aux p. 241, 242, 243, 246), le juge Gorrell Barnes a dans son jugement instructif adopté la définition de lord Tenterden et a dit:

La définition du privilège maritime reconnue en droit maritime qu'a donnée lord Tenterden a donc été retenue. C'est une créance privilégiée sur une chose en raison d'un service qui lui a été rendu ou d'un dommage qu'elle a pu causer. On lui donne effet par voie judiciaire.

Une des créances les plus importantes qui, selon ce que l'on reconnaît depuis longtemps, donne lieu à un privilège maritime est la créance relative au salaire des marins, lequel comprend leurs émoluments. Le fait que l'on reconnaisse que tous les attributs du droit des marins à leurs salaires et avantages donnent lieu à un privilège, comme le gouvernement grec est censé l'avoir fait, s'accorde parfaitement avec l'ordre public canadien. Le fait que le gouvernement canadien n'ait pas créé une privilège analogue au profit des marins canadiens n'a aucune incidence sur la validité de la créance de NAT. Depuis plus de soixante ans, les pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires américains jouissent de droits supérieurs à ceux des pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires canadiens devant les tribunaux canadiens par application du même principe de droit. À mon avis, il ne s'agit pas d'un cas où la politique devrait l'emporter sur le principe.

### III

Le troisième argument qui a été formulé devant moi veut que je n'aie pas compétence pour connaître de la réclamation que fait valoir NAT, car il ne s'agirait pas fondamentalement d'une réclamation maritime. Pour traiter de cette question, je ferai quelques commentaires d'ordre général sur la question de la compétence et je les appliquerai ensuite précisément à la réclamation de NAT.

The jurisdiction of the Federal Court with respect to maritime law has been exhaustively analysed by the Supreme Court of Canada on several occasions in the last decade. I have reviewed these authorities and it is my understanding that the Federal Court has jurisdiction in maritime matters if the following three conditions are met:

1. There must be a statutory grant of jurisdiction by the federal Parliament.
2. There must be an existing body of federal law which is essential to the disposition of the case and which nourishes the statutory grant of jurisdiction.
3. The law on which the case is based must be "a law of Canada" as the phrase is used in s. 101 of the *Constitution Act, 1867*.

(*ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*, [1986] 1 S.C.R. 752, at page 766 per McIntyre J.)

From the same judgment, it is evident that section 22 of the *Federal Court Act* [R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10] is sufficient to satisfy the purely statutory requirements of the tripartite test. With respect to the second requirement, Mr. Justice McIntyre continued, at page 769 of *ITO*:

To decide if the second requirement is met, it must be determined whether Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class or subject of navigation and shipping is essential to the disposition of the case and nourishes the statutory grant of jurisdiction. On this point, no "other law of Canada" was referred to as being essential to the disposition of the case or as nourishing the statutory claim of jurisdiction of the Federal Court.

Canadian maritime law, as defined in s. 2 of the *Federal Court Act*, can be separated into two categories. It is the law that:

- (1) was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute; or
- (2) would have been so administered if that court had had on its Admiralty side unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters.

At page 774 of the same judgment, McIntyre J. concludes that although jurisdiction in some cases is founded on a historical precedent, in others, a broader approach must be taken. He states:

An historical approach may serve to enlighten, but it must not be permitted to confine. In my view the second part of the s. 2 definition of Canadian maritime law was adopted for the

La compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime a été analysée de façon exhaustive par la Cour suprême du Canada à plusieurs occasions au cours de la dernière décennie. J'ai examiné cette jurisprudence et je crois comprendre que la Cour fédérale a compétence en matière maritime si les trois conditions suivantes sont respectées:

1. Il doit y avoir attribution de compétence par une loi du Parlement fédéral.
2. Il doit exister un ensemble de règles de droit fédérales qui soit essentiel à la solution du litige et constitue le fondement de l'attribution légale de compétence.
3. La loi invoquée dans l'affaire doit être «une loi du Canada» au sens où cette expression est employée à l'art. 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

(Le juge McIntyre dans l'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*, [1986] 1 R.C.S. 752, à la page 766.)

Il est évident, à la lecture de ce même jugement, que l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* [S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.) chap. 10] suffit à satisfaire aux exigences purement législatives du critère à trois volets. En ce qui a trait à la deuxième condition, le juge McIntyre poursuit en écrivant, à la page 769 de l'arrêt *ITO*:

Pour décider si la deuxième condition est remplie, il faut déterminer si le droit maritime canadien ou une autre loi du Canada se rapportant à une matière quelconque relevant de la catégorie ou du sujet que constituent la navigation et les expéditions par eau sont essentiels à la solution du litige et constituent le fondement de l'attribution légale de compétence. Sur ce point, aucune «autre loi du Canada» n'a été mentionnée comme étant essentielle à la solution du litige ou comme constituant le fondement de la prétention qu'il y a attribution légale de compétence à la Cour fédérale.

Le droit maritime canadien, tel qu'il est défini à l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, peut être divisé en deux catégories. Il s'agit du droit:

- (1) dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi; ou
- (2) qui en aurait relevé si cette cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté.

À la page 774 du même jugement, le juge McIntyre conclut que bien que dans certains cas la compétence se fonde sur un précédent historique, dans d'autres, une approche plus large doit être adoptée. Il déclare:

Une méthode historique peut servir à éclairer, mais ne saurait autoriser à limiter. À mon avis, la seconde partie de la définition que donne l'art. 2 du droit maritime canadien a été adoptée



purpose of assuring that Canadian maritime law would include an unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters. As such, it constitutes a statutory recognition of Canadian maritime law as a body of federal law dealing with all claims in respect of maritime and admiralty matters. Those matters are not to be considered as having been frozen by *The Admiralty Act, 1934*. On the contrary, the words "maritime" and "admiralty" should be interpreted within the modern context of commerce and shipping . . .

In order to resolve the question of jurisdiction, it is thus no longer necessary to conduct a minute historical analysis to determine whether or not the claim made by a seamen's pension fund could have been considered to be a maritime claim or lien under English maritime law as it may have existed either in 1891 or 1934.

As early as *The Strandhill, supra*, the Supreme Court recognized that the jurisdiction to give effect to American statutory liens was not founded on the existence of a comparable provision in Canadian legislation. The proper issue to consider was whether the Federal Court (then the Exchequer Court) would have had jurisdiction, had such a comparable enactment been made by a Canadian legislative act. The Court in *The Strandhill* had no doubt on the facts before it that this was so; nor do I believe that it is beyond doubt that if the federal government were to create a body analogous to NAT and secure monies owing to it by means of maritime liens, that this Court would have the jurisdiction to hear and adjudicate claims with respect to liens created in this manner.

There is however a much simpler way of viewing the whole issue of jurisdiction. If Canadian law requires that we decide whether or not a claim amounts to a maritime lien according to the *lex loci* of the claim, I fail to see how the Federal Court could lack jurisdiction over what Canadian conflicts of law has dictated must amount to a maritime lien in this country. I believe that this is the approach taken in *The Har Rai*. Paragraph 22(2)(m) and subsection 43(3) of the *Federal Court Act* would appear to limit the right *in rem* of necessariesmen to the case where the beneficial owner of the ship at the time when the action is brought is the same as at the time when the

afin d'assurer que le droit maritime canadien comprenne une compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté. À ce titre, elle constitue une reconnaissance légale du droit maritime canadien comme ensemble de règles de droit fédérales portant sur toute demande en matière maritime et d'amirauté. On ne saurait considérer ces matières comme ayant été figées par la *Loi d'amirauté, 1934*. Au contraire, les termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau . . .

Pour résoudre la question de la compétence, il n'est donc plus nécessaire de procéder à une analyse historique minutieuse pour déterminer si la réclamation présentée par une caisse de retraite de marins aurait pu être considérée comme une créance ou un privilège maritime en droit maritime anglais, tel qu'il pouvait exister en 1891 ou en 1934.

Déjà dans l'arrêt *The Strandhill*, précité, la Cour suprême reconnaissait que le pouvoir de donner effet aux privilèges légaux américains ne reposait pas sur l'existence d'une disposition comparable dans la législation canadienne. La question à examiner était de savoir si la Cour fédérale (qui s'appelait alors la Cour de l'Échiquier) aurait eu compétence si une disposition législative comparable avait été adoptée par voie législative au Canada. Dans l'arrêt *The Strandhill*, la Cour n'a pas hésité à répondre, suivant les faits qui lui étaient soumis, que c'était le cas. J'estime également que si le gouvernement fédéral devait créer un organisme semblable à NAT et garantir le remboursement des sommes d'argent dues à celui-ci au moyen de privilèges maritimes, notre Cour aurait indubitablement compétence pour connaître des réclamations relatives aux privilèges créés de cette façon.

Il existe toutefois une façon beaucoup plus simple d'envisager toute la question de la compétence. Si le droit canadien exige que nous décidions si une créance équivaut à un privilège maritime d'après la *lex loci* de la créance, je ne vois pas comment la Cour fédérale serait incompétente sur ce que le droit international privé canadien considère comme un privilège maritime dans notre pays. J'estime que c'est l'approche qui a été adoptée dans l'arrêt *Le Har Rai*. L'alinéa 22(2)(m) et le paragraphe 43(3) de la *Loi sur la Cour fédérale* sembleraient limiter le droit *in rem* des pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires au cas où celui qui était propriétaire en *equity* du navire

obligation was incurred. When however an American necessariesman claimed a maritime lien with respect to an obligation which arose where there was not an identity of beneficial owners as required by subsection 43(3), the Court held that it had jurisdiction to receive and give effect to the claim. As Mr. Justice Le Dain stated, at page 355 of *The Har Rai*:

In my view, the jurisdiction to enforce a maritime lien for necessities must be considered to be in addition to the jurisdiction conferred by paragraph 22(2)(m) of the Act with respect to a claim for necessities that is unsecured by maritime lien. Otherwise the limitation imposed by subsection 43(3) of the Act on the *in rem* jurisdiction of the Court with respect to a claim mentioned in paragraph 22(2)(m)—that it shall not be exercised unless at the time of the commencement of the action the ship is beneficially owned by the person who was the beneficial owner at the time when the cause of action arose—would deprive the lien of one of its principal effects.

In essence, the Court drew its jurisdiction from the fact that the claimant enjoyed a maritime lien under American law which could be recognized under the general jurisdiction in subsection 22(1) and not by reason of the enumeration of the claims *in rem* in subsection 22(2).

Even if this analysis is too simplistic, I note that the NAT claim is not entirely without analogy in the Canadian legislative context.

As an example, subsections 284(1) and (2) of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, provide a mechanism whereby a public authority may recover monies disbursed for seamen's medical needs "in the Court and in the manner in which wages may be recovered by seamen". This, in my understanding creates a maritime lien in favour of the appropriate public authority. I note that the Supreme Court of Prince Edward Island has held (*Household Finance Corp. of Canada v. Hill; C.N.R. Co., Garnishee* (1970), 13 D.L.R. (3d) 737) that monies withheld from seamen's wages as pension benefits constitute "emoluments" under an earlier version of the *Canada Shipping Act*, namely R.S.C. 1952, c. 29 and are hence not

au moment de l'introduction de l'action est le même que celui qui en était propriétaire en *equity* au moment où l'obligation a été contractée. Toutefois, dans une affaire dans laquelle un pourvoyeur d'approvisionnements nécessaires américain revendiquait un privilège maritime à l'égard d'une obligation qui était née alors que l'identité de propriétaires en *equity* exigée par le paragraphe 43(3) n'existait pas, la Cour a statué qu'elle avait compétence pour recevoir et donner effet à la réclamation. Ainsi que le juge Le Dain l'a déclaré à la page 355 de l'arrêt *Le Har Rai*:

À mon avis, la compétence pour donner effet à un privilège maritime concernant des approvisionnements nécessaires doit être considérée comme un domaine de compétence qui s'ajoute à celui que confère l'alinéa 22(2)m) de la Loi relativement à une demande relative à des approvisionnements nécessaires qui n'est pas garantie par un privilège maritime. S'il en était autrement, la restriction imposée par le paragraphe 43(3) de la Loi à la compétence en matière réelle de la Cour concernant une demande mentionnée à l'alinéa 22(2)m)—cette compétence ne pouvant être exercée à moins que, au moment où l'action est intentée, le navire n'ait pour propriétaire en *equity* celui qui en était le propriétaire en *equity* au moment où la cause d'action a pris naissance—enlèverait au privilège l'un de ses principaux effets.

Essentiellement, la Cour tirait sa compétence du fait que le créancier jouissait d'un privilège maritime en droit américain et que ce privilège pouvait être reconnu en vertu de la compétence générale conférée par le paragraphe 22(1) et non en raison de l'énumération des demandes *in rem* au paragraphe 22(2).

Même si cette analyse est trop simpliste, je note que la réclamation de NAT n'est pas entièrement sans analogie dans la législation canadienne.

À titre d'exemple, les paragraphes 284(1) et 284(2) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, chap. S-9, prévoient un mécanisme par lequel une autorité peut se faire rembourser des dépenses afférentes aux besoins médicaux des marins «devant la cour où les marins peuvent recouvrer des gages et de la manière prévue en l'espèce». Cela crée à mon sens un privilège maritime en faveur de l'autorité publique appropriée. Je remarque que la Cour suprême de l'Île-du-Prince-Édouard a statué (*Household Finance Corp. of Canada v. Hill; C.N.R. Co., Garnishee* (1970), 13 D.L.R. (3d) 737), que les sommes retenues sur le salaire des marins à titre de prestations de retraite constituaient des «émolu-

subject to garnishment proceedings under provincial law.

The attack mounted by counsel for Baseline on the jurisdiction of this Court to hear NAT's claim was primarily founded on *The Acrux*, [1965] 2 All E.R. 323 (H.C. Adm. Div.). The facts in that case were remarkably similar to those in the case before me. In *The Acrux*, a corporate body created under the law of Italy for the purposes of providing social benefits to Italian sailors, claimed the benefit of a maritime lien with respect to a large sum of overdue contributions of both seamen and owners. Mr. Justice Hewson of the Admiralty Division of the English High Court was of the opinion that the claimant should be entitled to claim a maritime lien (page 331), however, he did not feel that he had jurisdiction to entertain the claim. He reasoned that the claim could not be ranked under paragraph 1(1)(o) of the *Administration of Justice Act, 1956* [(U.K.), 4 & 5 Eliz. 2, c. 46] which is similar to paragraph 22(2)(o) of the *Federal Court Act* ("any claim by a master, officer or member of the crew of a ship for wages, money, property or other remuneration or benefits arising out of his employment"). The claim made by NAT does not come within paragraph 22(2)(o) for the reasons discussed by Mr. Justice Hewson, it is not a claim made "by a master, officer or member of the crew of a ship".

Mr. Justice Hewson then went on to consider an excerpt from *Dicey's Conflict of Laws* (7th ed.) which states that any action *in rem* which is brought in an English Court must relate to a question or claim specified to be within the Admiralty jurisdiction as determined by the domestic law. He stated, at page 331, with reference to Lord Justice Scott's decision in *The Tolten. United Africa Co., Ltd. v. Owners of M.V. Tolten*, [1946] 2 All E.R. 372 (C.A.):

In my view, this particular maritime lien for unpaid insurance contributions is not one which is recognised by this court. In

ments» aux termes d'une version antérieure de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, en l'occurrence, S.R.C. 1952, chap. 29, et qu'elles ne peuvent donc faire l'objet de procédures de saisie-arrêt sous le régime d'une loi provinciale.

La contestation de l'avocat de Baseline selon laquelle notre Cour n'a pas compétence pour connaître de la réclamation de NAT se fonde principalement sur l'arrêt *The Acrux*, [1965] 2 All E.R. 323 (H.C. Adm. Div.). Les faits de cette affaire étaient remarquablement similaires à ceux de l'affaire dont je suis saisi. Dans l'affaire *The Acrux*, une personne morale constituée sous le régime des lois de l'Italie en vue d'accorder des avantages sociaux aux marins italiens revendiquait un privilège maritime à l'égard d'un montant important de cotisations dues par des marins et des propriétaires. Le juge Hewson de la Division d'amirauté de la Haute Cour d'Angleterre s'est dit d'avis que le créancier devait avoir le droit de revendiquer un privilège maritime (à la page 331). Toutefois, il estimait qu'il n'avait pas compétence pour considérer la réclamation. Il a soutenu que la réclamation ne pouvait prendre rang en vertu de l'alinéa 1(1)(o) de l'*Administration of Justice Act, 1956* [(R.-U.), 4 & 5 Eliz. 2, chap. 46], lequel ressemble à l'alinéa 22(2)(o) de la *Loi sur la Cour fédérale* («toute revendication de salaires, d'argent, de biens ou d'une autre forme de rémunération ou de prestations découlant de son engagement faite par un capitaine, un officier ou un autre membre de l'équipage d'un navire»). La réclamation faite par NAT ne tombe pas sous le coup de l'alinéa 22(2)(o), pour les motifs exposés par le juge Hewson. Ce n'est pas une revendication faite «par un capitaine, un officier ou un autre membre de l'équipage d'un navire».

Le juge Hewson a poursuivi en examinant un extrait de l'ouvrage *Dicey's Conflict of Laws* (7<sup>e</sup> édition), dans lequel l'auteur affirme que toute action *in rem* intentée devant un tribunal anglais doit se rapporter à une question ou à une demande qui relève expressément de la compétence en amirauté, telle qu'elle est définie par le droit interne. Il a déclaré à la page 331, au sujet de la décision du lord juge Scott dans l'affaire *The Tolten. United Africa Co., Ltd. v. Owners of M.V. Tolten*, [1946] 2 All E.R. 372 (C.A.):

[TRADUCTION] À mon avis, ce privilège maritime particulier, qui concerne des prestations d'assurance impayées, n'est pas

view of SCOTT, L.J.'s approval of DICEY's pronouncement, I am unable to stretch this court's equitable jurisdiction to include it; that is a matter for the legislature or, it may be, some higher court. No case has been quoted to show, much as I desire to do it, that I may enlarge the jurisdiction to benefit the foreign claimants when English claimants have no similar benefits conferred on them. [Emphasis added.]

In my opinion, this excerpt underscores the difference between the law in the United Kingdom, and the law in Canada.

In the first place, there is ample authority in this country which gives this Court jurisdiction to recognize a maritime lien where a domestic trader would not be entitled to the benefit of one. Furthermore, as the Canadian court determines the nature of the claim according to the *lex loci*, even if the claim is not enumerated in the subsections of subsection 22(2), (as in *The Har Rai*), the very fact that it is validly constituted as a maritime lien in the *lex loci* is sufficient to put it within the jurisdiction of the Federal Court.

*The Acrux* may be based on a similar fact situation but the underlying law is totally different. I do not intend to follow it.

The final requirement of the tripartite test for the establishment of jurisdiction is simply stated by Mr. Justice McIntyre, at page 777 of the *ITO* decision (*supra*):

The third requirement that the law in question must be a law of Canada, as that expression is used in s. 101 of the *Constitution Act, 1867*, is also met because Canadian maritime law and other laws dealing with navigation or shipping come with s. 91(10) of the *Constitution Act, 1867*, thus confirming federal legislative competence.

I therefore find that to the extent to which the amount claimed by NAT can be proven, it is a maritime lien which is recognized by this Court and will be ranked accordingly.

Finally, it was argued before me that the monies expended by NAT in paying the crew's salary after seizure and in repatriating the seamen were paid on a voluntary basis. Although these claims would have been the subject of a maritime lien in

reconnu par notre Cour. Compte tenu de l'approbation que le lord juge SCOTT a fait de l'énoncé de DICEY, je ne peux étendre la compétence en *equity* de notre Cour de façon à l'inclure: c'est au législateur ou peut-être à un tribunal supérieur qu'il appartient de le faire. On ne m'a cité aucune jurisprudence pour démontrer, comme j'aimerais pouvoir le faire, qu'il m'est loisible d'étendre la compétence à l'avantage des créanciers étrangers lorsque les créanciers anglais ne se voient pas conférer des avantages similaires. [C'est moi qui souligne.]

À mon avis, cet extrait fait ressortir la différence qui existe entre les règles de droit du Royaume-Uni et celles du Canada.

En premier lieu, il existe de nombreux précédents dans notre pays qui donnent à notre Cour compétence pour reconnaître un privilège maritime dans le cas où un commerçant national n'aurait pas droit d'en bénéficier. Au surplus, étant donné que le tribunal canadien détermine la nature de la réclamation d'après la *lex loci*, même si la réclamation n'est pas énumérée à l'un ou l'autre des alinéas du paragraphe 22(2) (comme dans l'arrêt *Le Har Rai*), le fait même qu'elle est valablement constituée en tant que privilège maritime dans la *lex loci* suffit à la faire relever de la compétence de la Cour fédérale.

L'affaire *The Acrux* repose peut-être sur une situation de fait similaire, mais les règles de droit sous-jacentes sont totalement différentes. Je n'ai pas l'intention de suivre cet arrêt.

La condition finale du critère à trois volets pour l'établissement de la compétence est exposée en termes simples par le juge McIntyre à la page 777 de l'arrêt *ITO* (précité):

La troisième condition, savoir que la loi en question soit une loi du Canada au sens où cette expression est employée à l'art. 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, est aussi remplie du fait que le droit maritime canadien et les autres lois qui portent sur la navigation et les expéditions par eau relèvent du par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, confirmant ainsi la compétence législative fédérale.

J'en viens donc à la conclusion que dans la mesure où il peut être prouvé, le montant réclamé par NAT constitue un privilège maritime qui est reconnu par notre Cour et qui prendra rang en conséquence.

Finalement, on a prétendu devant moi que les sommes dépensées par NAT pour payer le salaire des membres de l'équipage après la saisie et pour rapatrier les marins avaient été versées de plein gré. Bien que ces créances eussent fait l'objet d'un

the hands of the crewmen involved, counsel argues that a lien cannot be transferred and it was hence extinguished when NAT stepped forward and supplied the money itself. There is no merit in that argument. Evidence was submitted to the effect that providing repatriation expenses and payment of salaries under the extraordinary situation in which the *Galaxias*' crew found themselves was required by Greek law. The words of article 205(b) of the *Code of Maritime Law (supra)* "the claims of the seamen's pension fund", do not exclude monies paid to stranded sailors. The entire amount of NAT's claim is protected by a maritime lien and will be dealt with accordingly.

There is one further argument urged by counsel for Baseline Industries Ltd. and the National Bank of Greece S.A., and it is one which I view in a very serious light: he claims that the maritime lien is not an indelible right, it is one that can be extinguished by behaviour which on the lienholder's part amounts to laches or acquiescence. As this is an issue which properly applies to the question of ranking, it will be discussed in that context below.

(ii) and (iii) SEAMEN'S WAGES, INCLUDING CREWMEMBERS AND MUSICIANS' CLAIMS TO A MARITIME LIEN

Apart from the crew of the *Galaxias* on board the ship from Piraeus (their right to a maritime lien with respect to wages is beyond question), the members of the band "Passport of Acapulco" are also claiming the benefit of a maritime lien. The band members were engaged in Mexico to play aboard the *Galaxias* both en route to Vancouver and once docked there. They are claiming unpaid wages in the amount of \$23,427.20.

I am satisfied that the terms "seaman" and "member of the crew" in the *Canada Shipping Act (supra)* and the *Federal Court Act (supra)* respectively, should be given a very broad interpretation (*Balodis et al. v. The Ship "Prince George"*, [1985] 1 F.C. 890 (T.D.)). It has also long been

privileège maritime entre les mains des hommes d'équipage en cause, l'avocat fait valoir qu'un privilège ne peut être transféré et qu'il s'est donc éteint au moment où NAT s'est porté volontaire et a fourni lui-même l'argent. Cet argument est dénué de tout fondement. On a soumis des éléments de preuve pour démontrer que suivant le droit grec les frais de rapatriement et les salaires doivent être payés dans la situation extraordinaire dans laquelle l'équipage du *Galaxias* se trouvait. Le libellé de l'article 205b) du *Code de droit maritime* (précité) «les créances relatives à la caisse de retraite des marins» n'exclut pas les sommes d'argent versées aux marins immobilisés. Le montant de la créance de NAT est entièrement protégé par un privilège maritime et sera traité en conséquence.

L'avocat de Baseline Industries Ltd. et de la Banque nationale de Grèce S.A. fait valoir un autre argument auquel j'accorde une attention très spéciale: il prétend que le privilège maritime n'est pas un droit indélébile, que c'est un droit qui peut être éteint par un comportement qui, de la part du titulaire du privilège, équivaudrait à une inertie ou à un acquiescement. Étant donné qu'il s'agit d'une question qui concerne à juste titre l'ordre de priorité, j'y reviendrai sous cette rubrique plus loin.

(ii) et (iii) SALAIRES DES MARINS, Y COMPRIS LE PRIVILÈGE MARITIME REVENDIQUÉ PAR LES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE ET PAR LES MUSICIENS

En plus des membres de l'équipage du *Galaxias* qui se trouvaient à bord du navire à partir du Pirée (leur droit à un privilège maritime pour ce qui concerne leur salaire est incontestable), les musiciens de l'orchestre «Passport of Acapulco» revendiquent également un privilège maritime. Les membres de l'orchestre ont été engagés au Mexique pour jouer à bord du *Galaxias* tant en route pour Vancouver qu'une fois que le navire mouillera à cet endroit. Ils réclament 23 427,20 \$ à titre de salaires impayés.

Je suis persuadé que les termes «marin» et «membre de l'équipage» qu'on trouve respectivement dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* (précitée) et dans la *Loi sur la Cour fédérale* (précitée) doivent recevoir une interprétation très large (*Balodis et autres c. Navire «Prince*

recognized that the cruise ship has particular needs with respect to crew, based on the nature of the enterprise (e.g. *Connor v. The "Flora"* (1898), 6 Ex.C.R. 131).

In my opinion a band of musicians engaged by contract for the entertainment of passengers at sea on a cruise ship are as integral a part of the crew as are the galley staff, stewards and cabin boys. It remains to be determined therefore whether the fact that the *Galaxias* subsequently docked at Vancouver and set up connections with the shore for the purpose of establishing a "floating hotel" would have the effect of changing the nature of the musicians' employment so that the wages attributable to the latter part of their services would not be accorded the protection of a maritime lien.

Eric Cohegrus-Montes in his affidavit dated April 13, 1987 filed in support of the claim of all the members of "Passport of Acapulco" states that the band was taken aboard the cruise ship *Galaxy* (sic) on June 17, 1986 and performed until September 28, 1986 when their employment was terminated. He introduces as an exhibit to his affidavit the agreement between the owners' agents and the band and it seems clear that the band was engaged to live and perform on the ship for the time stipulated, with no distinction made between the time at sea and the time when the *Galaxias* was to be docked in Vancouver Harbour. I also note that Elias Metaxas, purser of the *Galaxias*, included the individual members of the band on a crew list under the heading Additional Crew List, and counted them in a "grand total of crew members" on this list (exhibit C to the affidavit of Eric Cohegrus-Montes).

It is my view that the definition of "seaman" is no longer bound by such terminology as "by vocation a seafaring man" and work connected therewith (*Macbeth & Co. v. Chislett*, [1910] A.C. 220 (H.L.), at page 223). I have also reviewed the cases relating to services provided by engineers and nightwatchmen (e.g. *Llido v. The Lowell Thomas Explorer*, [1980] 1 F.C. 339 (T.D.)) and I do not believe that these cases are of assistance

*George*, [1985] 1 C.F. 890 (1<sup>re</sup> inst.)). Il est également depuis longtemps reconnu qu'un navire de croisière a des besoins particuliers en matière d'équipage et que ces besoins dépendent de la nature de l'entreprise (par ex., *Connor v. The «Flora»* (1898), 6 R.C.É. 131).

À mon avis, un orchestre de musiciens engagé à contrat pour divertir en mer les passagers à bord d'un navire de croisière fait partie intégrante de l'équipage, au même titre que le personnel de cuisine, les garçons de bord et les mousses. Il reste donc à décider si le fait que le *Galaxias* a par la suite mouillé à Vancouver et a été raccordé à la rive pour devenir un «hôtel flottant» a eu pour effet de changer la nature de l'engagement des musiciens, de telle sorte que le salaire imputable à la dernière partie de leurs services ne se verrait pas accorder la protection d'un privilège maritime.

Dans son affidavit du 13 avril 1987 déposé à l'appui de la réclamation de tous les membres de l'orchestre «Passport of Acapulco», Eric Cohegrus-Montes affirme que les membres de l'orchestre sont montés à bord du navire de croisière *Galaxy* (sic) le 17 juin 1986 et qu'ils ont joué jusqu'au 28 septembre 1986, date à laquelle leur emploi a pris fin. Il a déposé comme annexe à son affidavit le contrat conclu entre les agents des propriétaires et l'orchestre et il semble évident que l'orchestre a été engagé pour vivre et jouer à bord du navire pour la période stipulée, sans qu'aucune distinction soit faite entre la période en mer et la période durant laquelle le *Galaxias* devait mouiller dans le port de Vancouver. Je remarque également que le commissaire du *Galaxias*, Elias Metaxas, a inscrit chacun des membres de l'orchestre au rôle d'équipage sous la rubrique [TRADUCTION] Liste du personnel additionnel, et qu'il en a tenu compte dans son calcul du [TRADUCTION] «total général des membres d'équipage» sur cette liste (annexe C de l'affidavit de Eric Cohegrus-Montes).

Je suis d'avis que la définition du terme «marin» n'est plus limitée par des termes comme [TRADUCTION] «par vocation un homme de mer» et par les tâches qui s'y rapportent (*Macbeth & Co. v. Chislett*, [1910] A.C. 220 (H.L.), à la page 223). J'ai également examiné la jurisprudence relative aux services fournis par les ingénieurs et les gardiens de nuit (par ex., *Llido c. Le Lowell Thomas Explorer*, [1980] 1 C.F. 339 (1<sup>re</sup> inst.)) et je ne

on this point of law. These cases are readily distinguishable in that in both instances the Court found that the claimant was neither on board ship nor a member of the crew in situations quite different from the one before me.

As a further note of interest I would add that if counsel is advancing the proposition that the docking of the ship as a "floating hotel" with connections to the dock was sufficient to alter the nature of the employment of the band members, this could also presumably apply not only to the rest of the crew but also to any subsequent lien claimants, including the wharfinger, Baseline Industries Ltd. This is clearly not the case, and I find therefore that the musicians are entitled to a maritime lien with respect to wages earned during the full term of their employment including repatriation expenses and interest.

In this respect, they join Elias Metaxas et al. and the balance of the crew members who are without question entitled to a maritime lien with respect to the provable quantum of their claim, with interest.

(iv) THE CLAIM OF THE AMERICAN NECESSARIESMEN

Two individuals, a Mr. Czech and Mr. Legge duly filed a statement of claim and supporting affidavits claiming the benefit of a maritime lien as providers of necessities to the *Galaxias* on its voyage from Piraeus, Greece, to Vancouver, British Columbia. The parties did not appear, nor were they represented at the January 4, 1988 hearing although it would seem, that Mr. Czech, in any event, was informed of the hearing date well in advance and in fact submitted a letter to the Registry with a request that it be put before the Court pursuant to Rule 324 [*Federal Court Rules*, C.R.C., c. 663].

The assertion that these claims were maritime liens caused me a great deal of concern due to the existence of the decisions referred to above, namely, *The Strandhill* and *The Ioannis Daskalelis* (*supra*) which would appear to leave no doubt

crois pas que cette jurisprudence soit utile en ce qui concerne ce point de droit. Il est facile d'établir une distinction avec ces affaires, car dans les deux cas, le tribunal a jugé que le créancier n'était pas à bord du navire et qu'il ne faisait pas partie de l'équipage, dans des situations très différentes de celle qui m'est soumise.

Il est également intéressant de noter que si l'avocat prétend que la mise à quai du navire comme «hôtel flottant» et son raccordement au quai suffisaient à modifier la nature de l'emploi des membres de l'orchestre, cela pourrait aussi vraisemblablement s'appliquer non seulement au reste de l'équipage, mais également à tout autre revendicateur de privilège subséquent, y compris le gardien de quai, Baseline Industries Ltd. Cela n'est manifestement pas le cas, et j'en viens donc à la conclusion que les musiciens ont droit à un privilège maritime à l'égard du salaire qu'ils ont gagné pendant toute la durée de leur emploi, y compris les frais de rapatriement et les intérêts.

À cet égard, ils sont dans la même situation qu'Elias Metaxas et autres et le reste de l'équipage, lesquels ont indubitablement droit à un privilège maritime à l'égard du montant prouvable de leur réclamation, avec intérêts.

(iv) LA CRÉANCE DES POURVOYEURS D'APPROVISIONNEMENTS NÉCESSAIRES AMÉRICAINS

Deux particuliers, un certain M. Czech et un certain M. Legge, ont dûment produit une déclaration et des affidavits à l'appui dans lesquels ils réclament les avantages d'un privilège maritime en tant que pourvoyeurs d'approvisionnement nécessaires au *Galaxias* lors de sa traversée entre Le Pirée, en Grèce, et Vancouver, en Colombie-Britannique. Ces personnes n'ont pas comparu et n'étaient pas représentées à l'audience du 4 janvier 1988, même s'il semblerait que M. Czech ait de toute façon été informé de la date de l'audience bien à l'avance, qu'il ait en fait soumis une lettre au greffe et qu'il ait demandé qu'elle soit soumise à la Cour conformément à la Règle 324 [*Règles de la Cour fédérale*, C.R.C., chap. 663].

L'affirmation que ces créances constituent des privilèges maritimes m'a causé bien du souci, en raison de l'existence des décisions susmentionnées, à savoir, les arrêts *The Strandhill* et *Le Ioannis Daskalelis* (précités), qui sembleraient établir hors

that Canadian courts will acknowledge a validly created maritime lien held by an American provider of necessities. Needless to say, these claimants would be entitled to a high ranking in the distribution of the proceeds if the material filed by the claimants establishes that they are entitled to a maritime lien.

Despite the direction given by *The Ioannis Daskalelis et al* with respect to the treatment accorded to an American statutory maritime lien once proven, the onus naturally rests on the claimants to establish that their claim would be a valid maritime lien under the relevant American law. I am also mindful of the fact that in the absence of adequate proof to the contrary, I am entitled to assume that the law relating to a question before me, is the same as the law of Canada on the issue (*Fernandez v. "Mercury Bell" (The)*, [1986] 3 F.C. 454, (sub nom. "*Mercury Bell*" (*The Ship*) v. *Amosin et al.*) 27 D.L.R. (4th) 641 (C.A.)).

A review of the documents filed by the American claimants reveals:

(i) an affidavit from a Canadian solicitor (now without instructions and no longer solicitor of record) which introduces a quantity of unexplained photocopied documents (the Sachs affidavit);

(ii) two affidavits filed by another solicitor (from the same firm) stating that each of the claimants Czech and Legge are entitled to maritime liens against the Ship *Galaxias* in the amounts of \$58,000 and \$290,432 (U.S.) respectively for supplying monies which were used to pay crew's wages and purchase fuel and provisions (the Cunningham affidavits);

(iii) an affidavit from the claimant Czech personally, reiterating the statements in the Cunningham affidavit referring to his claim;

(iv) the affidavit of another solicitor from the firm above, introducing some comments with respect to American maritime liens and, as an Exhibit, a

de tout doute que les tribunaux canadiens reconnaissent le privilège maritime valablement créé que détient un pourvoyeur américain d'approvisionnements nécessaires. Inutile de dire que ces créanciers auraient droit à un ordre de priorité élevé dans le partage du produit de la vente, si les documents qu'ils produisent établissent qu'ils ont droit à un privilège maritime.

Malgré la directive formulée dans l'arrêt *Le Ioannis Daskalelis et autre* au sujet du traitement accordé au privilège maritime légal américain une fois qu'il est établi, il incombe naturellement aux créanciers d'établir que leur créance constituerait un privilège maritime valide en vertu des règles de droit américaines applicables. Je tiens également compte du fait qu'en l'absence de preuve adéquate contraire, il m'est permis de présumer que les règles de droit relatives à la question dont je suis saisi sont les mêmes que celles du Canada sur la question (*Fernandez c. «Mercury Bell» (Le)*, [1986] 3 C.F. 454, (sub nom. «*Mercury Bell*» (*Le navire*) c. *Amosin et autres*) 27 D.L.R. (4th) 641 (C.A.)).

Un examen des documents produits par les créanciers américains révèle l'existence des documents suivants:

(i) un affidavit d'un procureur canadien (qui n'a pas reçu d'autres directives et qui n'agit plus comme procureur commis au dossier) qui présente sans explication une foule de documents photocopiés (l'affidavit de Sachs);

(ii) deux affidavits produits par un autre procureur (du même cabinet) qui y affirme que les créanciers Czech et Legge ont chacun droit à un privilège maritime grevant le navire *Galaxias* pour des montants de 58 000 \$ et de 290 432 \$ (U.S.) respectivement, pour avoir fourni l'argent qui a servi à payer le salaire des membres de l'équipage et à acheter du mazout et des provisions (les affidavits de Cunningham);

(iii) un affidavit signé par le créancier Czech personnellement, dans lequel celui-ci réitère les allégations faites par Cunningham dans son affidavit au sujet de sa créance;

(iv) l'affidavit d'un autre procureur du cabinet précité contenant certaines observations au sujet des privilèges maritimes américains et, en annexe,



document entitled "Agency Agreement and Guarantee" apparently made between the claimants and a Mr. Brian L. Burry, agent for the charterer of the Ship (the Perrett affidavit);

(v) the affidavit of Brian Burry indicating that he received monies from the claimants and either purchased necessities himself for the ship or gave them to a Mr. Berry Jones who used the funds to purchase necessities; and

(vi) the letter written by Mr. Czech to the Court indicating that he claims a maritime lien with respect to the monies paid and that Mr. Czech is willing to provide any further material that the Court may need.

Rule 1008 of the *Federal Court Rules* [C.R.C., c. 663] provides that the Court has broad discretion to regulate the procedure relating to the distribution of proceeds of property arrested under a warrant. Paragraph 1008(2) states:

*Rule 1008. . . .*

(2) For the purpose of any application under paragraph (1), the Court may, at the time it makes the order for sale of the property or at any time thereafter, give directions as to notices to be given to other possible claimants to such money, and as to advertising for such other claimants, as to the time within which claimants must file their claims, and generally as to the procedure to be followed to enable the Court properly to adjudicate upon the right of the parties, and to give judgment upon any claim or claims against the money in court; and any claim that is not made within the time limited, and in the manner prescribed, by such an order of the Court shall be barred, and the Court may proceed to determine the other claims and distribute the moneys among the parties entitled thereto without reference to any claim so barred. [Emphasis added.]

Pursuant to an order of this Court, dated November 10, 1987, any party desirous of leading opinion evidence with respect to foreign law was to do so by December 9, 1987 and all particulars of claims were to be submitted by November 23, 1987. I therefore intend to determine the rights of the claimants Legge and Czech by the material filed by them or on their behalf thus far.

un document intitulé [TRADUCTION] «Contrat de mandat et de garantie» vraisemblablement conclu entre les créanciers et un certain M. Brian L. Burry, agent de l'affréteur du navire (l'affidavit de Perrett);

(v) l'affidavit de Brian Burry dans lequel ce dernier précise qu'il a reçu de l'argent des créanciers et qu'il a soit lui-même acheté les approvisionnements nécessaires pour le navire ou qu'il a remis l'argent à M. Berry Jones, qui l'a utilisé pour acheter les approvisionnements nécessaires;

(vi) la lettre écrite par M. Czech à la Cour dans laquelle il précise qu'il revendique un privilège maritime à l'égard des sommes payées et que M. Czech est disposé à fournir tout autre document dont la Cour pourrait avoir besoin.

La Règle 1008 des *Règles de la Cour fédérale* dispose que la Cour jouit d'un pouvoir discrétionnaire étendu pour régler la procédure concernant le partage du produit de la vente de biens saisis en vertu d'un mandat. Le paragraphe 1008(2) est ainsi libellé:

*Règle 1008. . . .*

(2) Aux fins d'une demande faite en vertu de l'alinéa (1), la Cour pourra, au moment où elle rend l'ordonnance de vente des biens à tout moment par la suite, donner des instructions au sujet des avis à donner aux autres réclamants éventuels et de cet argent, et au sujet de la publicité à faire à leur intention, au sujet du délai dans lequel les réclamants sont tenus de déposer leurs demandes et, d'une façon générale, au sujet de la procédure à suivre pour permettre à la Cour de statuer équitablement sur les droits des parties, et de rendre jugement sur une ou plusieurs demandes réclamant de l'argent consigné à la Cour; une fin de non-recevoir doit être opposée à toute demande qui n'est pas faite dans le délai fixé et de la manière prescrite par une telle ordonnance de la Cour, et la Cour pourra procéder au jugement des autres demandes et répartir l'argent entre les parties qui y ont droit sans tenir compte des demandes auxquelles une fin de non-recevoir a été ainsi opposée. [C'est moi qui souligne.]

Aux termes d'une ordonnance prononcée le 10 novembre 1987, notre Cour a prescrit que toute personne qui désirait présenter un témoignage d'opinion au sujet du droit étranger devait le faire au plus tard le 9 décembre 1987 et que le détail des réclamations devait être soumis au plus tard le 23 novembre 1987. J'ai donc l'intention de statuer sur les droits des réclamants Legge et Czech d'après les documents qu'ils ont produits ou qui ont été présentés pour leur compte jusqu'à maintenant.

Apart from the claims themselves, the only evidence proffered as to American law appears in paragraph 4 of the Perrett affidavit which I reproduce in full:

4. I am advised by David T. McCune, an attorney experienced in maritime law, practicing as a partner in the San Francisco firm of Lillick, McHose and Charles, and verily believe as follows:

"It is my preliminary opinion based upon review of the Agency Agreement dated May 20, 1986 (signed by Brian L. Burry), the list of payments made from funds supplied by the plaintiffs William S. Czech and John Legge to enable the "Galaxias" to cruise from Greece to Vancouver, British Columbia, and the supporting invoices and other documents itemizing the said payments, that, assuming United States law applies to the Agreement, the plaintiffs acquired maritime liens against the Galaxias to the extent the funds advanced under the Agreement were used to satisfy obligations giving rise to maritime liens, which include specifically advances to pay for crew salaries and wages, fuel, provisions and port expenses." [My emphasis.]

Even if I were prepared to accept the statement of Mr. Perrett that he verily believes Mr. McCune's assessment of the claimants' position, the opinion of an expert is not admissible in this Court when the expert is not available for cross-examination (Rule 482 of the *Federal Court Rules* (*supra*)). In any event, there is a problem arising from a close examination of the quotation which is fatal to the claimants' assertion. Mr. McCune states that the payments made by Czech and Legge would be the subject of a maritime lien "assuming United States law applies to the Agreement". Mr. McCune makes no comment on whether it does or not. In my opinion, it clearly does not.

The agency agreement and guarantee was not signed by the claimants, only by Brian L. Burry. Its purpose is to provide for the transfer of funds from the claimants to the then owner of the *Galaxias*, Hellenic Cruise Lines. The latter company is Greek. The *Galaxias* was a Greek flagged ship and the monies forwarded during the voyage were disbursed in Greece, the Canary islands, Aruba, Panama, Mexico, the United States and Canada. The claimants were American, and the payments were made in United States dollars. No indication as to the place where the contract was signed is in evidence. The claimants' investment is

Exception faite des réclamations elles-mêmes, la seule preuve produite au sujet du droit américain se trouve au paragraphe 4 de l'affidavit de Perrett, dont je reproduis le texte en entier:

a [TRADUCTION] 4. M<sup>e</sup> David T. McCune, un avocat expérimenté en droit maritime qui exerce comme associé dans le cabinet de Lillick, McHose et Charles à San Francisco, m'informe des faits suivants que je crois sincèrement:

b «À prime abord, je suis d'avis, après avoir examiné le contrat de mandat en date du 20 mai 1986 (signé par Brian L. Burry), la liste des versements effectués sur les sommes avancées par les demandeurs William S. Czech et John Legge pour permettre au «Galaxias» de se rendre de la Grèce à Vancouver (Colombie-Britannique) et les factures à l'appui et les autres documents où sont exposés les détails des versements en question, en supposant que le droit des États-Unis s'applique au contrat, que les demandeurs ont acquis des privilèges maritimes contre le Galaxias dans la mesure où les sommes qu'ils ont avancées aux termes du contrat ont été utilisées pour exécuter les obligations donnant lieu aux privilèges maritimes, ce qui inclut expressément les avances versées pour payer le salaire de l'équipage, le mazout, les provisions et les frais de port.» [C'est moi qui souligne.]

d Même si j'étais disposé à accepter l'affirmation de M. Perrett suivant laquelle il croit sincèrement l'évaluation que M<sup>e</sup> McCune fait de la position des réclamants, l'opinion d'un expert n'est pas recevable devant notre Cour lorsque l'expert n'est pas disponible pour être contre-interrogé (article 482 des *Règles de la Cour fédérale* (précitées)). En tout état de cause, un examen attentif de la citation fait ressortir un problème qui est fatal à l'allégation des réclamants. M<sup>e</sup> McCune déclare que les versements effectués par Czech et Legge feraient l'objet d'un privilège maritime en «supposant que le droit des États-Unis s'applique au contrat». M<sup>e</sup> McCune ne précise pas si c'est le cas ou non. À mon avis, ce n'est manifestement pas le cas.

h Le contrat de mandat et de garantie n'a pas été signé par les créanciers, seulement par Brian L. Burry. Son objet est de pourvoir au transfert de fonds entre les créanciers et le propriétaire du *Galaxias* de l'époque, Hellenic Cruise Lines. Cette compagnie est grecque. Le *Galaxias* était un navire battant pavillon grec et les sommes transmises au cours de la traversée ont été déboursées en Grèce, aux îles Canaries, à Aruba, à Panama, aux États-Unis, au Mexique et au Canada. Les créanciers étaient américains et les versements ont été faits en dollars américains. La preuve ne donne aucun indice sur le lieu où le contrat a été signé.

guaranteed by a Canadian company, then a prospective purchaser of the *Galaxias*.

The choice of law of the contract falls to be determined according to the laws of Canada, the *lex fori*. In the absence of an express or implied provision relating to a choice of laws, it must be determined by the law with which the transaction has the closest and most real connection (Castel, J.-G. *Conflict of Laws: cases, notes and materials*, (2d ed.), page 530). In the absence of any convincing proof to the contrary, I hold this to be the law of the flag of the *Galaxias*, namely Greek law.

The question of the claimants' lien in American law need no longer be addressed. There is nothing to indicate that in Greek law the provider of necessities is accorded a maritime lien so I therefore would place the claimants Czech and Legge on the same footing as Canadian necessariesmen, claimants *in rem*.

I should also comment that the sum total of evidence proffered by the claimants falls far short of establishing the validity of any of these claims. The Perrett affidavit, while evidently filed in support of motion to amend the statement of claim would not have been sufficient to establish that the arrangement between the claimants and Mr. Burry for Hellenic Cruises would give rise to the benefits of a maritime lien under American law.

(v) CLAIM BY BASELINE TO A POSSESSORY LIEN

Baseline Industries Ltd. (Baseline) a Vancouver wharfinger, has advanced a claim for in excess of \$450,000 for services rendered to the ship before March 24, 1987 including berthage and repairs as outlined in the Birmingham affidavit dated November 23, 1987. Baseline further alleges that as it was in possession of the ship at the time of assumption of her control by the Marshal of the Federal Court, that it is entitled to priority in ranking second only to maritime liens as it had a possessory lien over the *Galaxias*. Counsel for Baseline has acknowledged that the possessory lien extends only to the sum of \$5,652.67 which was monies expended on repairs and improvements to

La mise de fonds des réclamants est garantie par une compagnie canadienne, qui était alors un des acheteurs éventuels du *Galaxias*.

Le choix de la loi du contrat doit être déterminé selon les règles de droit du Canada, la *lex fori*. En l'absence de disposition expresse ou tacite sur le choix des règles de droit applicables, celui-ci doit être déterminé d'après le droit avec lequel l'opération entretient les rapports les plus étroits et les plus réels (Castel, J.-G. *Conflict of Laws: cases, notes and materials*, (2<sup>e</sup> éd.) page 530). En l'absence de toute preuve contraire convaincante, je statue qu'il s'agit du droit du pavillon du *Galaxias*, en l'occurrence, le droit grec.

Il n'est plus nécessaire d'examiner la question du privilège des créanciers en droit américain. Rien n'indique qu'en droit grec le pourvoyeur d'approvisionnements nécessaires se voit conférer un privilège maritime. Je mettrais donc les réclamants Czech et Legge sur le même pied que les pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires canadiens, lesquels sont des créanciers *in rem*.

J'aimerais également faire remarquer que l'ensemble de la preuve administrée par les créanciers est très loin d'établir la validité de l'une ou l'autre de ces créances. Bien qu'il ait été produit de toute évidence pour appuyer la requête en modification de la déclaration, l'affidavit de Perrett n'aurait pas été suffisant pour établir que l'arrangement conclu entre les créanciers et M. Burry pour Hellenic Cruises donnerait droit aux avantages d'un privilège maritime en droit américain.

(v) LE PRIVILÈGE POSSESSOIRE REVENDIQUÉ PAR BASELINE

Baseline Industries Ltd. (Baseline), un gardien de quai de Vancouver, réclame plus de 450 000 \$ pour des services rendus au navire avant le 24 mars 1987, lesquels services comprennent le mouillage et les réparations, ainsi qu'il est précisé dans l'affidavit de Birmingham en date du 23 novembre 1987. Baseline allègue également qu'elle était en possession du navire au moment où le prévôt de la Cour fédérale en a pris le contrôle et que seuls les titulaires de privilèges maritimes ont le droit d'être colloqués avant elle, car elle détenait un privilège possessoire sur le *Galaxias*. L'avocat de Baseline a reconnu que le privilège possessoire ne vaut que jusqu'à concurrence de 5 652,67 \$, c'est-à-dire du

the *Galaxias*. The balance of the claim is with respect to necessities provided to the ship, the subject of a claim *in rem*. The leading authority cited by Baseline with respect to possessory liens for repairmen is the case of *Montreal Dry Docks Co. v. Halifax Shipyards* (1920), 69 S.C.R. 359. In keeping with that case, I am satisfied that Baseline's claim for repairs has the attributes of a possessory lien and will be treated as such. The balance of his client's claim will be ranked as a statutory claim *in rem*.

(vi) THE CLAIMS OF THE CANADIAN NECESSARIESMEN

The numerous claims made by Canadian providers of necessities are claims *in rem*. The claims ranged from laundry services to provision of supplies and repairs, medical services and promotional services. These claims are properly received against the proceeds of the sale of the *Galaxias* pursuant to paragraphs 22(1)(m) and (n) of the *Federal Court Act*.

(vii) THE CLAIMS OF THE MORTGAGEE, THE NATIONAL BANK OF GREECE S.A.

The mortgagee is apparently the holder of five preferred mortgages, substantially in arrears, which total approximately three times the value of the proceeds. The material filed on behalf of the mortgagee namely the affidavit of Steve E. Yannakeas (sworn April 22, 1987) and the notice to admit amply introduce and outline the documentation on which the mortgagee relies. The authenticity and effect of the mortgages were not challenged.

(viii) RANKING OF CLAIMS

The law with respect to the ranking of liens was lucidly reviewed by Keirstead D.J. in the case of *Comeau's Sea Foods Ltd. v. The "Frank and Troy"*, [1971] F.C. 556 (T.D.), at page 560:

Priority between liens: The ranking of liens becomes important when the value of the *res* is insufficient to satisfy all the claims against it. Certain general rules have been laid down to

montant dépensé pour réparer et améliorer le *Galaxias*. Le reste de la créance concerne les approvisionnements nécessaires fournis au navire et fait l'objet d'une créance *in rem*. L'arrêt de principe cité par Baseline au sujet du privilège maritime des réparateurs est l'arrêt *Montreal Dry Docks Co. v. Halifax Shipyards* (1920), 69 R.C.S. 359. Conformément à cet arrêt, je suis persuadé que la réclamation que fait valoir Baseline au sujet des réparations possède les attributs d'un privilège possessoire et elle sera traitée comme tel. Le reste de la réclamation de son client prendra rang comme créance légale *in rem*.

(vi) LES RÉCLAMATIONS DES POURVOYEURS CANADIENS D'APPROVISIONNEMENTS NÉCESSAIRES

Les nombreuses réclamations faites par les pourvoyeurs canadiens d'approvisionnements nécessaires sont des réclamations *in rem*. Elles visaient des services de blanchissage, la fourniture d'approvisionnements, des réparations, des services médicaux et des services de promotion. Ces réclamations sont à juste titre recevables contre le produit de la vente du *Galaxias*, en vertu des alinéas 22(1)m) et 22(1)n) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

(vii) CRÉANCES DE LA CRÉANCIÈRE HYPOTHÉCAIRE BANQUE NATIONALE DE GRÈCE S.A.

La créancière hypothécaire détient vraisemblablement cinq créances hypothécaires privilégiées dont le remboursement accuse un retard considérable. Le montant de ces créances équivaut à environ trois fois la valeur du produit de la vente. Les documents produits pour le compte de la créancière hypothécaire, à savoir, l'affidavit de Steve E. Yannakeas (souscrit le 22 avril 1987) et l'avis demandant l'admission présentent et exposent amplement la documentation invoquée par la créancière hypothécaire. L'authenticité et l'effet des créances hypothécaires n'ont pas été contestés.

(viii) ORDRE DE PRIORITÉ DES CRÉANCES

Les règles de droit relatives à l'ordre de priorité des privilèges ont été clairement analysées par le juge suppléant Keirstead dans le jugement *Comeau's Sea Foods Ltd. c. Le «Frank and Troy»*, [1971] C.F. 556 (1<sup>re</sup> inst.), à la page 560:

Rang des privilèges: Le rang des privilèges devient important lorsque la valeur de la chose est insuffisante pour satisfaire toutes les revendications portées sur elle. Certaines règles géné-

determine priorities but these rules are subject to many exceptions.

The order of preference between liens may be generally stated to be as follows:

- (i) Cost of rendering a fund available by the sale of the res: *The Immacolata Concezione* (1873) 9 P.D. 37;
- (ii) Maritime liens;
- (iii) Possessory liens;
- (iv) Mortgages;
- (v) Statutory liens.

The time when a lien attaches is material in determining priorities. A maritime lien attaches when the event giving rise to the lien occurs. A possessory lien arises when the claimant obtains possession of the property. A statutory lien arises when a suit is instituted to enforce the lien.

As District Judge Keirstead stated above, however, these rules are subject to many exceptions. I have previously raised the issue of equitable considerations in the ranking of maritime liens and I will now address it in full.

I am satisfied that equitable considerations can play an important role in the ranking of claims as was evident in the *Montreal Dry Docks* case (*supra*). These cases appear to be founded on the doctrine of unjust enrichment (*Montreal Dry Docks*) or laches and acquiescence, *Can. Steamship Lines v. The "Rival"*, [1937] 3 D.L.R. 148 (Ex.Ct.)

As Mr. Justice Walsh stated in *Osborn Refrigeration Sales and Service Inc. v. The Atlantean I*, [1979] 2 F.C. 661 (T.D.), at page 686:

While fundamental rules as to priorities should not be ignored there is some authority for the proposition that equity should be done to the parties in the circumstances of each particular case.

Counsel for the crew has also provided a British textual reference namely *British Shipping Laws*, (1980), D. R. Thomas, vol. 14, at page 281 on the same topic:

The Court of Admiralty, in harmony with the courts of law and equity, has long recognised the dangers of "stale claims" and therefore insisted that claims be advanced with reasonable expedition. A lienor who sleeps on his claim may well discover the judicial forum to be unsympathetic and unwilling to offer a remedy, particularly if the delay has been coupled with a want of due diligence or proved prejudicial to third parties. Given the nature of a maritime lien it is patently transparent that inactivi-

rales ont été énoncées dans le but de déterminer un ordre de préférence, mais ces règles souffrent de nombreuses exceptions.

L'ordre de préférence des privilèges peut généralement être établi de la façon suivante:

- (i) les frais de mobilisation du capital consécutifs à la vente de la chose: *The Immacolata Concezione* (1873) 9 P.D. 37;
- (ii) les privilèges maritimes;
- (iii) les privilèges possessoires;
- (iv) les hypothèques;
- (v) les privilèges légaux.

La date à laquelle un bien est grevé d'un privilège est essentielle pour déterminer cet ordre. Un privilège maritime greève un bien à la survenance de l'événement qui lui a donné naissance. Un privilège possessoire existe lorsque le réclamant obtient la possession du bien. Le privilège légal existe lorsqu'une poursuite est intentée pour le faire valoir.

Ainsi que le juge de district Keirstead l'a déclaré ci-dessus, ces règles souffrent cependant de nombreuses exceptions. J'ai déjà évoqué la question des considérations d'équité dont il faut tenir compte dans l'établissement de l'ordre de priorité des privilèges maritimes. J'étudierai maintenant à fond cette question.

Je suis persuadé que les considérations d'équité peuvent jouer un rôle important dans l'établissement de l'ordre de priorité des créances, ainsi qu'il ressort à l'évidence de l'arrêt *Montreal Dry Docks* (précité). Cette jurisprudence semble reposer sur la théorie de l'enrichissement sans cause (*Montreal Dry Docks*) ou sur celle de l'inertie et de l'acquiescement (*Can. Steamship Lines v. The "Rival"*, [1937] 3 D.L.R. 148 (C. de l'É.)).

Comme le juge Walsh l'a déclaré dans le jugement *Osborn Refrigeration Sales and Services Inc. v. The Atlantean I*, [1979] 2 C.F. 661 (1<sup>re</sup> inst.), à la page 686:

On ne peut certes pas écarter les règles fondamentales relatives à l'ordre de préférence, mais il existe des précédents où, dans des cas d'espèce, il a fallu tenir compte des considérations d'équité.

Sur le même sujet, l'avocat des membres de l'équipage a également cité un ouvrage de doctrine britannique, à savoir, *British Shipping Laws*, (1980), D. R. Thomas, vol. 14, à la page 281:

[TRADUCTION] La Cour d'amirauté, en accord avec les tribunaux de *common law* et d'*equity*, reconnaît depuis longtemps les risques que comportent les «réclamations périmées» et insiste donc pour que ces réclamations soient présentées avec une célérité raisonnable. Le titulaire de privilège qui ne s'occupe pas de sa créance risque fort de se retrouver devant un tribunal peu sympathique à sa cause et peu disposé à lui offrir un recours, surtout si le retard s'accompagne d'un manque de

ty on the part of the lienee is capable of working substantial harm on the innocent and unsuspecting. This danger was recognised as early as *The Bold Buccleugh* where the Privy Council combined the cautious restraint of the doctrine of laches with their exposition of the newly coined maritime lien. Sir John Jervis observed:

“It is not necessary to say that the lien is indelible, and may not be lost by negligence or delay, where the rights of third parties may be compromised; but where reasonable diligence is used, and the proceedings are had in good faith, the lien may be enforced into whosoever possession the thing may come.”

Prior to May 1986, the *Galaxias* was in Greek waters. At that point as much as three years' worth, and possibly even more, of contributions were outstanding and yet NAT allowed the ship to leave Greek waters and set sail for Canada to incur further obligations to innocent suppliers in Canada, and it would appear, in the United States.

As I understand it, my powers in equity to upset the orders of priority long established in Canadian maritime law should be exercised only where necessary to prevent an obvious injustice. It is not immediately obvious to me that this is likely to occur if I do not intervene. With respect to the claims of NAT as they affect the claims of the National Bank of Greece S.A., as stated previously, the Bank of Greece must be well aware of the statutory authority of NAT and cannot plead surprise with respect to NAT's claim. Furthermore, it ill behooves the Bank to raise the question of laches on NAT's behalf for it too allowed the *Galaxias* to sail from Greek waters while subject to a mortgage, which as far as I can determine, was for an amount several times the appraised value of the ship.

The claims of the Canadian necessariesmen rank unquestionably below those of the mortgagee and due to the considerable amount owing on the mortgage they are not in any way affected by the ranking of NAT's claim.

diligence ou s'il est établi qu'il a causé un préjudice à des tiers. Compte tenu de la nature du privilège maritime, il est évident que l'inactivité dont fait preuve un titulaire de privilège est susceptible de causer un préjudice important à l'innocent et à l'imprévoyant. Ce risque était déjà reconnu dans l'arrêt *The Bold Buccleugh*, dans lequel le Conseil privé a allié les prudentes restrictions de la théorie de l'inertie à son énoncé du privilège maritime nouvellement inventé. Sir John Jervis a fait observer:

«Il n'est pas nécessaire de dire que le privilège est indélébile et qu'il ne peut pas se perdre par négligence ou par retard, lorsque le droit des tiers risque d'être compromis; mais lorsqu'on fait preuve d'une diligence raisonnable et que la poursuite est intentée de bonne foi, le privilège peut être exercé à l'encontre de toute personne qui se trouve en possession de la chose».

Avant mai 1986, le *Galaxias* se trouvait dans les eaux territoriales grecques. À ce moment-là, les cotisations étaient en souffrance depuis trois ans, et peut-être même depuis plus longtemps. Malgré cela, NAT a permis au navire de quitter les eaux grecques et d'appareiller pour le Canada pour contracter d'autres obligations envers des fournisseurs de bonne foi au Canada et, vraisemblablement, aux États-Unis.

Sauf erreur, les pouvoirs dont je dispose en *equity* pour modifier l'ordre de priorité établi depuis longtemps en droit maritime canadien ne devraient être exercés que lorsque cela est nécessaire pour empêcher une injustice flagrante. Il ne m'apparaît pas immédiatement évident qu'il est probable que cela se produise si je n'interviens pas. En ce qui concerne les réclamations de NAT qui ont une incidence sur les créances de la Banque nationale de Grèce S.A., la Banque de Grèce doit, comme je l'ai déjà affirmé, être bien au courant des pouvoirs que la loi confère à NAT et elle ne peut invoquer la surprise en ce qui concerne la réclamation de NAT. En outre, il sied mal à la Banque de soulever la question de l'inertie pour le compte de NAT, car elle a, elle aussi, permis au *Galaxias* de quitter les eaux grecques alors qu'il était grevé d'une hypothèque qui, pour autant que je sache, correspondait à une somme dépassant de plusieurs fois la valeur évaluée du navire.

Les créances des pourvoyeurs d'approvisionnement nécessaires canadiens prennent indiscutablement rang après celles de la créancière hypothécaire et, vu le montant considérable dû au titre de la créance hypothécaire, le rang qu'occupe la créance de NAT n'a aucune incidence sur elles.

The possessory lienholder Baseline will probably collect the small amount of its lien regardless of whether NAT is successful or not. I further note on viewing the reference before Mr. Charles Stinson with regard to the payment of the Marshal's costs for the maintenance and sale of the *Galaxias*, in excess of \$150,000 that Baseline is not walking away from this affair empty handed and I do not feel there is any reason to invoke equitable principles so as to upset the rules of ranking on this ground.

I do however feel that it is not appropriate to rank the seamen's wages *pari passu* with the claims of NAT and the liens of the American necessariesmen, had they been proven. Even though this Court recognizes that the enactment of foreign statute can create a maritime lien, I do not believe that the ranking of this type of claim has yet been specifically considered in Canadian jurisprudence particularly as it applies to seamen's wages. Historically, these maritime liens have been given unquestioned priority and I intend to do so as well.

I would also like to make it quite clear that any seamen's claims for gross wages should be reduced by the amount of their contribution, as such sums are part of the maritime liens claimed by NAT. Furthermore, any repatriation expenses or additional salaries already paid by NAT to or for the benefit of seamen must be deducted from the claims made by the seamen and made part of NAT's claim.

Although I am not disposed to exercise my equitable jurisdiction in favour of any party to this action by disturbing the ranking of their respective claims, for the reasons given, I do intend to make certain orders with respect to costs and interest which will reflect my displeasure with the conduct of NAT in this and related actions

NAT clearly attorned to the jurisdiction of this Court and has been given every opportunity to argue its claims before me. It has met with a considerable degree of success and will receive

Le titulaire de privilège possessoire Baseline recevra probablement le montant peu élevé de sa créance privilégiée, peu importe que NAT obtienne ou non gain de cause. Je remarque également, après étude du renvoi soumis à M. Charles Stinson au sujet du paiement des frais de plus de 150 000 \$ du prévôt relatifs à l'entretien et à la vente du *Galaxias*, que Baseline ne s'en tire pas les mains vides et j'estime qu'il n'existe aucune raison de faire appel pour cette raison à des principes d'équité pour modifier les règles régissant l'ordre de priorité.

J'estime toutefois qu'il ne convient pas de colloquer le salaire des marins *pari passu* avec les créances de NAT et avec les privilèges des pourvoyeurs d'approvisionnements nécessaires américains, si ceux-ci avaient été établis. Même si la Cour reconnaît que l'adoption d'une loi étrangère peut créer un privilège maritime, je ne crois pas que l'établissement de l'ordre de priorité de ce genre de créance ait déjà été expressément examiné en jurisprudence canadienne, surtout en matière de salaire de marins. Historiquement, ces privilèges maritimes se sont vu accorder une préférence incontestée et j'ai l'intention de faire de même.

J'aimerais également bien préciser qu'il y a lieu de retenir sur le salaire brut réclamé par les marins le montant de leurs cotisations, car ces sommes font partie des privilèges maritimes réclamés par NAT. En outre, les frais de rapatriement et les salaires supplémentaires déjà payés par NAT pour les marins ou pour leur profit doivent être retranchés des créances des marins et être ajoutés à la réclamation de NAT.

Bien que je ne sois pas disposé à exercer ma compétence en *equity* en faveur de l'une ou l'autre partie à l'instance en modifiant l'ordre de priorité de leurs créances respectives, j'ai, pour les motifs exposés, l'intention de rendre, en ce qui concerne les frais et les intérêts, certaines ordonnances qui refléteront le déplaisir que j'éprouve au sujet de l'attitude dont NAT a fait preuve dans la présente action et dans les actions connexes.

NAT s'est manifestement soumis à la compétence de notre Cour et a eu amplement l'occasion de faire valoir ses réclamations devant moi. Il y a réussi dans une très large mesure et recevra la

almost total satisfaction for the full amount of its substantial claim. Despite the ultimate vindication of its position in law, I am not satisfied that NAT's behaviour as a party warrants the equitable consideration of the Court in either an award of costs, or an award of interest on its claim.

During the course of this action, several claimants brought a motion to hold a show cause hearing with respect to a possible contempt of court on the part of NAT. In the face of an unequivocal order of this Court to produce the deletion certificate which would enable the purchaser of the *Galaxias* to register the ship in Greece in its name, NAT pleaded after a significant delay, that it was unable to produce such a certificate. It argued that the issuance of such a certificate was at the discretion of the Minister of Merchant Marine, that the latter refused to comply, that its hands were tied, and that no contempt was intended.

I accepted this argument because the Minister of Merchant Marine was not a party to the proceedings and I did not feel that, in the circumstances, an order of contempt was appropriate. I did nevertheless feel that costs and disbursements should be awarded to the party who brought the contempt motion, and this was reflected in my order.

Apart from the issue of contempt however, I am mindful that virtually all of the costs of the allied action T-2297-87, brought by the Deputy Marshal against the purchaser Global Cruises S.A. were occasioned by the failure of the appropriate organ of the Greek government to produce the certificate in question. All of the costs incurred by Global in mounting the counterclaim and defending the action were also in my opinion reasonable and understandable, and were as a direct result of NAT's failure to indicate right from the earliest moment possible that the issuance of the certificate was outside its power, and even likely to be refused by the Minister.

In addition, Global experienced considerable difficulties in arranging for the payment of the balance of the purchase price due to the concerns

presque totalité du montant considérable de sa créance. Bien que sa position juridique soit en fin de compte fondée, je ne suis pas persuadé que le comportement qu'a adopté NAT comme partie permette à la Cour de tenir compte de l'équité dans l'adjudication des dépens ou dans le versement d'intérêts sur sa créance.

Au cours de cette action, plusieurs créanciers ont présenté une requête en vue de la tenue d'une audience de justification au sujet d'un possible outrage au tribunal de la part de NAT. Devant l'ordonnance par laquelle la Cour a prescrit sans équivoque que soit produit le certificat de radiation qui permettrait à l'acquéreur du *Galaxias* d'immatriculer le navire en Grèce à son nom, NAT a plaidé, après un retard important, qu'il était incapable de produire un tel certificat. Il a fait valoir que la délivrance d'un tel certificat relevait du pouvoir discrétionnaire du ministre de la Marine marchande, que ce dernier avait refusé d'accéder à sa demande, qu'il avait les mains liées et qu'il n'avait pas l'intention de commettre un outrage.

J'ai accepté cet argument, parce que le ministre de la Marine marchande n'était pas partie à l'instance et que j'estimais qu'il n'y avait pas lieu dans les circonstances de prononcer une ordonnance pour outrage au tribunal. J'estimais cependant que les frais et les débours devaient être accordés à la partie qui avait intenté la poursuite pour outrage et j'en ai tenu compte dans mon ordonnance.

Cependant, à part la question de l'outrage, je n'oublie pas que pratiquement tous les frais de l'action connexe T-2297-87 intentée par le prévôt adjoint contre l'acquéreur Global Cruises S.A. ont été occasionnés par le défaut de l'organe approprié du gouvernement grec de produire le certificat en question. Tous les frais qu'a engagés Global pour formuler la demande reconventionnelle et pour contester l'action était également à mon avis raisonnables et compréhensibles et découlaient directement du défaut de NAT de préciser aussitôt que possible que la délivrance du certificat échappait à son pouvoir et qu'il était même probable que le Ministre la refuse.

En outre, Global a éprouvé d'énormes difficultés à prendre des arrangements au sujet du paiement du solde du prix d'achat, à cause des préoccupa-



of investors relating to the attitude of the Minister of Merchant Marine. Global was also forced to go to the expense of arranging for the reflagging of the *Galaxias* in Antigua, and is really for all practical purposes prevented from sailing the *Galaxias* into Greek waters, which the purchaser had indicated was one of the reasons why Global was interested in acquiring the vessel.

Some of the parties to these proceedings have been forced to participate in several additional motions resulting from NAT's conduct and all of the parties have been affected by the long delays in disbursement of the proceeds of the sale. NAT was at this time itself actively pursuing a claim before me, knowing full well that the rules of law and equity would prevail, regardless of its activities.

In addition, both the fund and the Registry Office of the Federal Court were put to considerable expense in complying with the procedural requirements of service of the relevant documents in Greece, as well as the need to provide Greek translation of court orders.

Although I am still of the opinion that NAT is not in contempt of Court, I feel very strongly that this Court will not stand idly by in the face of what is tantamount to blackmail by them. NAT has asked this Court to adjudicate on the merits of its claim, and yet holds in reserve a powerful weapon over the purchaser of the *Galaxias*, presumably to cover the eventuality that the Court would not recognize the claims it asserts. Even though this behaviour does not technically amount to contempt of court, it does prompt me to make the following orders with respect to costs and interest.

On January 6, 1988, I rendered an oral judgment in Court Action T-2297-87 which was followed by a written judgment on February 10, 1988. At that time, costs were awarded to the plaintiff Krochenski with respect to the main action and the counterclaim against the defendant Global Cruises S.A. After serious consideration and much reflection, I am satisfied that the costs which were to have been paid by Global Cruises S.A. were the direct result of the failure of NAT

tions formulées par les investisseurs au sujet de l'attitude du ministre de la Marine marchande. Global a également été forcée de faire des frais pour s'occuper du changement de pavillon du *Galaxias* à Antigua et il lui est en réalité à toutes fins utiles interdit de piloter le *Galaxias* dans les eaux grecques, ce qui, selon l'acquéreur, est une des raisons pour laquelle Global était intéressée à acquérir le navire.

Certaines des parties à l'instance ont été forcées de participer à plusieurs requêtes supplémentaires en raison de la conduite de NAT et toutes les parties ont souffert des longs retards apportés à distribuer le produit de la vente. Au même moment, NAT faisait elle-même valoir activement devant moi une réclamation, en sachant très bien que les règles de droit et d'*equity* l'emporteraient, peu importe ses activités.

Par ailleurs, tant les préposés à l'administration de la masse que ceux du greffe de la Cour fédérale ont dû faire des dépenses considérables pour respecter les exigences procédurales de la signification des documents pertinents en Grèce et pour fournir une traduction en grec des ordonnances de la Cour.

Quoique je pense toujours que NAT ne s'est pas rendu coupable d'outrage au tribunal, j'estime très profondément que la Cour ne demeurera pas impassible devant ce qui équivaut à un chantage de sa part. NAT a demandé à la Cour de statuer au fond sur sa réclamation, mais garde pourtant en réserve un outil puissant contre l'acquéreur du *Galaxias*, vraisemblablement pour parer à l'éventualité d'un refus de la Cour de reconnaître les réclamations qu'il fait valoir. Même si ce comportement n'équivaut pas techniquement à un outrage au tribunal, il m'incite à prononcer les ordonnances suivantes au sujet des frais et des intérêts.

Le 6 janvier 1988, j'ai prononcé dans l'action T-2297-87 un jugement oral qui a été suivi par un jugement écrit le 10 février 1988. Les dépens ont alors été adjugés à la demanderesse Krochenski à l'égard de l'action principale et de la demande reconventionnelle introduite contre la défenderesse Global Cruises S.A. Après avoir sérieusement étudié l'affaire et après mûre réflexion, je suis persuadé que les frais qui devaient être payés par Global Cruises S.A. résultaient directement du

to arrange for the issuance of the necessary certificate through the Minister of Merchant Marine, or at least to alert the Court in a frank and timely fashion of the problems it was encountering. If these costs have already been taxed and paid, I order that they be reimbursed to Global by NAT, if they have not already been paid, they shall be paid to the plaintiff Krochenski by NAT directly, following taxation. The costs incurred by Global were also as a direct result of the actions and conduct of NAT through its Minister and I intend to order that Global's costs in action T-2297-87 be taxed and paid by NAT.

With respect to the interest claimed by NAT on the monies owing to it in the action T-2406-86, I am satisfied that the provisions for interest in the relevant Greek statute are more than generous and on one interpretation could amount to an almost usurious rate. I seriously considered therefore the possibility of not allowing the claims for interest relating to the period when the *Galaxias* was outside Greek waters.

Ultimately, and with some reluctance, I believe that the full claim for interest as provided by Greek law must be allowed up to the date of arrest of the ship. Up until that time, the claim by NAT to a maritime lien is determined by the *lex loci* of the claim, namely the law of Greece. Maritime liens could validly attach to her until this law was interrupted or superseded. The relevant Greek statute secures the claim of interest on unpaid contributions with a maritime lien, and this claim should be acknowledged.

After the seizure however, the right to interest is a remedy which is determined according to the *lex fori*, and for the reasons given above, I believe that NAT has disentitled itself from the consideration of the Court to such an award. This limitation does not apply to the sums expended by NAT to repatriate the crew and to pay them salary advances, nor does it apply to monies owed to NAT by the crew. These amounts will be subject to the rate of 6% interest per annum.

défaut de NAT de faire le nécessaire pour obtenir la délivrance du certificat exigé par l'entremise du ministre de la Marine marchande, ou du moins de son omission d'informer la Cour avec franchise et en temps opportun des problèmes qu'il éprouvait. Si ces frais ont déjà été taxés et payés, j'ordonne qu'ils soient remboursés à Global par NAT; s'ils n'ont pas déjà été payés, ils seront versés au demandeur Krochenski par NAT directement, après taxation. Les frais engagés par Global l'ont été également comme conséquence directe des agissements et de l'attitude de NAT par le biais de son ministre et j'ai l'intention d'ordonner que les frais de Global dans l'action T-2297-87 soient taxés et payés par NAT.

En ce qui concerne les intérêts réclamés par NAT sur les sommes qui lui sont dues dans l'action T-2406-86, je suis persuadé que les dispositions de la loi grecque applicable en matière d'intérêts sont plus que généreuses et que, suivant une interprétation, elles pourraient donner lieu à un taux presque usuraire. J'ai donc sérieusement envisagé la possibilité de ne pas accorder les intérêts réclamés pour la période pendant laquelle le *Galaxias* se trouvait à l'extérieur des eaux territoriales grecques.

Finalement, et avec un certain regret, j'estime que le montant d'intérêt réclamé doit être accordé en entier, ainsi que le prévoit le droit grec, jusqu'à la date de la saisie du navire. Jusqu'à cette date, la prétention de NAT à un privilège maritime est déterminée d'après la *lex loci* de la réclamation, en l'occurrence, le droit grec. Des privilèges maritimes pouvaient valablement grever le navire jusqu'à ce que ce droit soit suspendu ou remplacé. La loi grecque applicable garantit au moyen d'un privilège maritime le paiement de l'intérêt réclamé sur les cotisations impayées et cette créance devrait être reconnue.

Cependant, après la saisie, le droit à des intérêts est un redressement qui est déterminé d'après la *lex fori* et, pour les motifs exposés ci-dessus, j'estime que NAT a perdu son droit de demander à la Cour d'examiner la possibilité de lui accorder ce montant. Cette restriction ne s'applique pas aux sommes dépensées par NAT pour rapatrier les membres de l'équipage et pour leur payer des avances de salaire, ni aux sommes dues à NAT par les membres de l'équipage. Ces montants seront assujettis à un taux d'intérêt de 6 % par année.

Finally, I also feel that it is appropriate that I order that all amounts owing to NAT be held by the Court pending the delivery of a valid deletion certificate which would be sufficient to release the ship *Galaxias* from any and all claims outstanding against it in the Greek Registry. Furthermore, should the purchaser Global so elect, the reregistration of the *Galaxias* shall take place in Greece at the expense of NAT with all formalities duly complied with.

The Court acknowledges the valuable assistance of the solicitor for the seamen who has been entirely successful in advancing the claims of his clients before this Court. His clients throughout were in a most preferred position but payment was unnecessarily delayed for months because of the actions of NAT or the Minister of Merchant Marine of Greece. I am therefore prepared to entertain a motion for costs over and above the regular Tariff to fix an appropriate amount in this regard and any additional costs which I may award in excess of the Tariff will be payable by NAT.

The other parties are entitled to their costs.

I therefore rank the various claims of the parties as follows (the first of the claims has already been dealt with):

(1) Marshal's costs;

(2) Seamen's maritime lien (all claimants) including all wages and repatriation expenses not already paid by NAT, excluding any statutory contributions owing to NAT; NAT's claim to maritime lien with respect to repatriation expenses, wages paid to crew and any deductions and contributions outstanding from the arrival of the ship in Canada; interest at the rate of 6% per annum; costs of the solicitor for all the wage claimants and costs relating to the bringing of a representative of the seamen to Vancouver, fixed at \$5,500, costs of the party Global in action T-2297-87;

(3) The claim of NAT to a maritime lien with respect to the balance of outstanding contributions

Finalemment, j'estime également qu'il convient que j'ordonne que toutes les sommes dues à NAT soient conservées par la Cour en attendant la délivrance d'un certificat valide de radiation qui suffirait à libérer le navire *Galaxias* de toutes les créances impayées inscrites contre lui au Bureau d'immatriculation grec. En outre, si l'acquéreur Global le désire, l'immatriculation du *Galaxias* aura lieu en Grèce au frais de NAT après que toutes les formalités auront été dûment respectées.

La Cour reconnaît l'aide précieuse que lui a fourni le procureur des marins, qui a obtenu entièrement gain de cause dans la défense des créances de ses clients devant notre Cour. Ses clients ont bénéficié pendant toute la durée du procès d'une position très privilégiée, mais le paiement a été inutilement retardé pendant des mois en raison des agissements de NAT ou de ceux du ministre de la Marine marchande de Grèce. Je suis par conséquent disposé à faire droit à une requête pour dépens pour un montant dépassant le tarif habituel et à fixer un montant adéquat à cet égard et à condamner NAT à payer les frais supplémentaires que je pourrai accorder en plus de ceux prévus au tarif.

Les autres parties ont droit à leur frais.

J'établis donc l'ordre de priorité des diverses créances des parties de la façon suivante (j'ai déjà statué sur la première créance):

1) Les frais du prévôt;

2) Le privilège maritime des marins (tous les créanciers), y compris tous les salaires et frais de rapatriement qui n'ont pas déjà été acquittés par NAT, à l'exclusion des cotisations dues à NAT en vertu de la loi; le privilège maritime revendiqué par NAT à l'égard des frais de rapatriement, le salaire versé aux membres de l'équipage et toutes les retenues et cotisations impayées depuis l'arrivée du navire au Canada; les intérêts, au taux de 6 % par année; les honoraires du procureur de toutes les personnes qui réclament du salaire et les frais engagés pour faire venir à Vancouver un représentant des marins lesquels frais sont fixés à 5 500 \$, ainsi que les frais de Global dans l'action T-2297-87;

3) Le privilège maritime revendiqué par NAT à l'égard du solde des cotisations et retenues

and deductions accruing before arrival in Canada and interest determined by statute thereon up to the date of arrest;

(4) Baseline's claim for a possessory lien with respect to repairs only;

(5) The claim of the National Bank of Greece S.A., mortgage holder;

(6) All claims from Canadian and American necessariesmen, and other statutory claimants *in rem, pari passu*.

impayées accumulées avant l'arrivée au Canada et les intérêts légaux accumulés sur cette somme jusqu'à la date de la saisie;

<sup>a</sup> 4) Le privilège possessoire revendiqué par Baseline Industries Ltd. à l'égard seulement des réparations;

5) La créance de la créancière hypothécaire Banque nationale de Grèce S.A.;

<sup>b</sup> 6) Toutes les créances des pourvoyeurs canadiens et américains d'approvisionnements nécessaires présentées par des pourvoyeurs canadiens et celles de tous les autres créanciers *in rem* visés par la loi, *pari passu*.