

A-169-73

A-169-73

**The Ship Capricorn (alias the Ship Alliance)  
(Appellant)**

v.

**Antares Shipping Corporation (Respondent)**

Court of Appeal, Ryan and Le Dain JJ. and Hyde D.J.—Montreal, November 1 and 2, 1977; Ottawa, February 24, 1978.

*Jurisdiction — Maritime law — Appeal from order of Trial Division made on motion to strike statement of claim — Action for specific performance of contract for sale of ship — Allegation that ship sold by Delmar to Antares, that contract not performed, and that simulated sale subsequently made to Portland — Trial Division finding Federal Court's jurisdiction based on federal "Navigation and Shipping" power — Also decision that relief not available in action in rem — Whether or not the Court has jurisdiction to entertain this action — Whether or not action in rem for such relief discloses valid cause of action — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 22, 42.*

This is an appeal from an order of the Trial Division on a motion to strike out the statement of claim whereby the Trial Division affirmed the jurisdiction of the Federal Court to entertain an action to enforce an agreement for the sale of the appellant ship. Respondent Antares brought an action *in rem* against the *Capricorn* alleging that Delmar entered into an agreement for the sale of the *Capricorn* to Antares, that Delmar refused to perform its obligations under the agreement, and that Delmar subsequently made a simulated sale of the *Capricorn* to Portland with intent to defraud Antares. The Trial Division held that the Court had jurisdiction on the ground that the subject matter of the action fell within Parliament's legislative competence under "Navigation and Shipping". The Court also held that relief could not be obtained in an action *in rem*. It ordered Delmar and Portland to be added as defendants, and failing service, the statement of claim struck and the arrest of the ship set aside. Service was effected. The issues are whether the Court has jurisdiction to entertain an action which contains these conclusions and whether an action *in rem* for such relief discloses a valid cause of action that can be made effective by the joinder of Delmar and Portland as defendants.

*Held*, the appeal is allowed. The action viewed as a whole is not a claim for ownership or title, but an action to enforce the agreement between Delmar and Antares. The Court is unaware of and has not been referred to any case in which an action for specific performance of a contract of sale of a ship was recognized, even by implication, as falling within admiralty jurisdiction. Although the Federal Court has the power to order specific performance and to enforce equitable interests, it does not follow merely from the existence of this power in appropri-

**Le navire Capricorn (alias le navire Alliance)  
(Appelant)**

a c.

**Antares Shipping Corporation (Intimée)**

Cour d'appel, les juges Ryan et Le Dain et le juge suppléant Hyde—Montréal, les 1<sup>er</sup> et 2 novembre 1977; Ottawa, le 24 février 1978.

*Compétence — Droit maritime — Appel d'une ordonnance de la Division de première instance sur une requête en annulation de la déclaration — Action en exécution d'un acte de vente d'un navire — Vente du navire par la Delmar à l'Antares, inexécution de l'accord et vente simulée subséquemment conclue avec la Portland alléguées — Conclusion de la Division de première instance que la compétence de la Cour fédérale est fondée sur le pouvoir fédéral de la Cour en ce qui concerne «La navigation et les bâtiments ou navires» — Seconde conclusion selon laquelle le redressement demandé ne peut être obtenu par une action in rem — La Cour est-elle compétente pour connaître de la présente action? — L'action in rem pour un redressement semblable révèle-t-elle une cause valable d'action? — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), c. 10, art. 2, 22, 42.*

Appel est interjeté contre une ordonnance de la Division de première instance rendue sur une requête en annulation de la déclaration, ordonnance où ladite division a conclu à la compétence de la Cour fédérale à connaître d'une action en exécution d'un acte de vente du navire appelant. L'intimée Antares a intenté une action *in rem* contre le *Capricorn*; elle allègue que la Delmar a convenu de vendre le *Capricorn* à l'Antares, que la Delmar a refusé d'exécuter les obligations nées dudit accord, et que, subséquemment, la Delmar a procédé à une vente simulée du *Capricorn* à la Portland, dans l'intention de frauder l'Antares. La Division de première instance a conclu à la compétence de la Cour au motif que la matière relevant de la compétence législative du Parlement en ce qui concerne «La navigation et les bâtiments ou navires». La Cour a également conclu que le redressement demandé ne pouvait être obtenu par une action *in rem*. Elle a ordonné d'ajouter la Delmar et la Portland comme défenderesses et d'annuler la déclaration et la saisie du navire si l'ordonnance n'était pas notifiée. La signification a, par après, été effectuée. Le litige consiste à déterminer si la Cour est compétente pour connaître d'une action contenant ces conclusions et si une action *in rem* pour un redressement semblable révèle une cause valable d'action qui peut être rendue effective par la jonction de la Delmar et de la Portland comme défenderesses.

*Arrêt*: l'appel est accueilli. Dans l'ensemble, l'action n'est pas une demande pour faire reconnaître le droit de propriété ou le titre du navire; il s'agit d'une action en exécution de l'accord intervenu entre la Delmar et l'Antares. La Cour n'a trouvé aucune décision, et on ne lui en a citée aucune, où une action en exécution intégrale du contrat de vente d'un navire aurait été reconnue, même implicitement, comme tombant dans la juridiction d'amirauté. Même si la Cour fédérale a le pouvoir d'ordonner l'exécution intégrale et de faire observer des droits

ate cases that an action for specific performance of an agreement to sell, in which there is a clear intention that the property is to pass by subsequent bill of sale, should be considered to be a claim as to ownership within the meaning of section 22(2)(a) of the *Federal Court Act*. The claim for specific performance of the contract of sale, the related and dependent claim to have the sale from Delmar to Portland set aside and Delmar declared owner, and the claim for damages do not come within the Federal Court's jurisdiction under section 22(2)(a). Further, the action should not be held to be a maritime matter so as to fall within the general grant of jurisdiction in section 22(1). Section 22(2), if it were to include claims for breach of contract for the sale of a ship, would have had express provision for that case as was done with other kinds of contract.

## APPEAL.

## COUNSEL:

*G. de Billy, Q.C.*, for appellant.  
*G. Vaillancourt* for respondent.

## SOLICITORS:

*Gagnon, de Billy, Cantin, Dionne, Martin, Beaudoin & Lesage*, Quebec, for appellant.  
*Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gaudreau*, Quebec, for respondent.

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

LE DAIN J.: This is an appeal from an order of the Trial Division of October 1, 1973 [[1973] F.C. 955] on a motion to strike out the statement of claim whereby the Trial Division affirmed the jurisdiction of the Federal Court to entertain an action to enforce an agreement for the sale of the appellant ship and ordered the joinder as defendants of Delmar Shipping Co. Ltd. (hereinafter referred to as "Delmar") and Portland Shipping Company Inc. (hereinafter referred to as "Portland").

The respondent, to whom it is convenient to refer hereinafter as "Antares", has brought an action *in rem* against the *Capricorn* in which it alleges that Delmar entered into an agreement for the sale of the *Capricorn* to Antares, that Delmar refused to perform its obligations under the agreement, and that Delmar subsequently made a simulated sale of the *Capricorn* to Portland with intent

d'équité, il ne s'ensuit pas, du seul fait de l'existence de ce pouvoir dans des cas appropriés, qu'une action en exécution intégrale d'une promesse de vente, où l'intention est clairement exprimée de transférer le droit de propriété par un contrat de vente subséquent, doit être considérée comme une réclamation du droit de propriété au sens de l'article 22(2)a) de la *Loi sur la Cour fédérale*. La demande d'exécution intégrale du contrat de vente, la demande connexe et subordonnée d'annulation de la vente faite par la Delmar à la Portland, la demande de déclaration de la qualité de propriétaire de la Delmar, et la réclamation de dommages-intérêts ne relèvent pas de la Cour fédérale en vertu de l'article 22(2)a). De plus, il ne faut pas considérer cette action comme une matière maritime, ce qui la ferait tomber dans la règle générale d'attribution de compétence de l'article 22(1). Si le législateur avait voulu insérer dans l'article 22(2) des réclamations pour rupture de contrat de vente de navire, il l'aurait évidemment fait de façon expresse, comme ce fut le cas pour d'autres genres de contrats.

## APPEL.

## AVOCATS:

*G. de Billy, c.r.*, pour l'appellant.  
*G. Vaillancourt* pour l'intimée.

## PROCUREURS:

*Gagnon, de Billy, Cantin, Dionne, Martin, Beaudoin & Lesage*, Québec, pour l'appellant.  
*Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gaudreau*, Québec, pour l'intimée.

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

LE JUGE LE DAIN: Il s'agit d'un appel interjeté contre une ordonnance rendue par la Division de première instance le 1<sup>er</sup> octobre 1973 [[1973] F.C. 955] sur une requête en annulation de la déclaration, ordonnance où ladite Division a conclu à la compétence de la Cour fédérale à connaître d'une action en exécution d'un acte de vente du navire appellant et où elle décidait d'accueillir comme défenderesses conjointes la Delmar Shipping Co. Ltd. (ci-après appelée la «Delmar»), et la Portland Shipping Company Inc. (ci-après appelée la «Portland»).

L'intimée, ci-après appelée l'«Antares» pour des raisons de commodité, a intenté une action *in rem* contre le *Capricorn*; elle allègue que la Delmar a convenu de vendre le *Capricorn* à l'Antares, que la Delmar a refusé d'exécuter les obligations nées dudit accord, et que, subséquentement, la Delmar a procédé à une vente simulée du *Capricorn* à la Portland, dans l'intention de frauder l'Antares.

to defraud Antares. The action concludes as follows:

WHEREFORE THE PLAINTIFF PRAYS THE COURT FOR AN ORDER:

DECLARING THAT the sale of the DEFENDANT SHIP to PORTLAND SHIPPING COMPANY INC. registered on June 5, 1973 with the Liberian Registrar of Shipping in New York is null and void, and THAT said DEFENDANT SHIP belongs to DELMAR SHIPPING CO. LTD.;

DECLARING THAT the sale of the DEFENDANT SHIP to the PLAINTIFF has been concluded under the NORWEGIAN SALEFORM (revised 1966) issued at London on May 3rd, 1973 as amended, between DELMAR SHIPPING CO. LTD. as SELLERS and SEBASTIANO RUSSOTTI for the account of PLAINTIFF as Buyers;

DECLARING that the PLAINTIFF has made good and sufficient payment of the 10% deposit of the purchase price or MAKING such other Order regarding payment as the Court may deem just in the circumstances.

—ORDERING THAT the owners of the DEFENDANT SHIP Messrs DELMAR SHIPPING CO. LTD. deliver the duplicate copy of the memorandum of agreement as amended and duly signed, deliver the DEFENDANT SHIP to the PLAINTIFF within eight (8) days of the Order and, in exchange of the payment of the purchase money by the PLAINTIFF, furnish the PLAINTIFF with legal Bill of Sale of the LIBERIAN MOTOR TANKER CAPRICORN, registered in Monrovia, REPUBLIC OF LIBERIA, together with a certificate of deletion from the Ship's register, failing which the judgment to intervene is to take the place of a deed of sale in favour of the PLAINTIFF of the said DEFENDANT SHIP, free and clear of all encumbrances upon payment being made into Court by PLAINTIFF of the purchase money less any amount required to discharge the registered encumbrances.

—CONDEMNING THE DEFENDANT to pay the PLAINTIFF the sum of UNITED STATES DOLLARS \$40,000.00 per month or part thereof from June 30th, 1973 to the date of the delivery and transfer of ownership of the DEFENDANT SHIP plus UNITED STATES DOLLARS \$1,000,000.00 being the damages payable to charterers as presently estimated with interest, but reserving the PLAINTIFF's right to claim for additional damages and relief, if necessary;

—AND, if the DEFENDANT SHIP is not delivered and the ownership not transferred as aforesaid within thirty (30) days of the Order for any cause beyond PLAINTIFF's control and notwithstanding that the judgment takes the place of a deed of sale, CANCELLING the sale and CONDEMNING THE DEFENDANT to pay the PLAINTIFF the sum of UNITED STATES DOLLARS \$3,494,156.10 with interest;

—AND FOR COSTS

The defendant ship and Portland moved to have the statement of claim struck out and the arrest of the ship set aside on the ground that the Court lacked jurisdiction to entertain an action for relief of this kind.

L'action conclut en ces termes:

[TRADUCTION] POUR CES MOTIFS LA DEMANDERESSE SOLLICITE DE LA COUR UNE ORDONNANCE:

a DÉCLARANT QUE la vente du NAVIRE DÉFENDEUR à la PORTLAND SHIPPING COMPANY INC., vente enregistrée le 5 juin 1973 auprès du Liberian Registrar of Shipping à New York, est nulle et non avenue, et QUE ledit NAVIRE DÉFENDEUR appartient à la DELMAR SHIPPING CO. LTD.;

b DÉCLARANT QUE la vente du NAVIRE DÉFENDEUR à la DEMANDERESSE a été conclue conformément au contrat type dit NORWEGIAN SALEFORM (révisé en 1966) émis à Londres le 3 mai 1973 et modifié entre la DELMAR SHIPPING CO. LTD. comme VENDERESSE et SEBASTIANO RUSSOTTI comme acheteur pour le compte de la DEMANDERESSE;

c DÉCLARANT que la DEMANDERESSE a bien et complètement versé le dépôt de 10% du prix d'achat, ou RENDANT toute autre ordonnance relative au paiement que la Cour jugera équitable en l'espèce;

—ORDONNANT QUE les propriétaires du NAVIRE DÉFENDEUR DELMAR SHIPPING CO. LTD. délivrent en duplicata une copie de l'accord modifié et dûment signé, délivrent le NAVIRE DÉFENDEUR à la DEMANDERESSE dans les huit (8) jours de l'ordonnance et, en contrepartie du versement du prix d'achat par la DEMANDERESSE, lui remettent l'acte légal de vente du LIBERIAN MOTOR TANKER CAPRICORN, enregistré à Monrovia, RÉPUBLIQUE DU LIBÉRIA, avec un certificat de radiation délivré par le registraire du navire, faute de quoi le jugement à rendre tiendra lieu d'acte de vente dudit NAVIRE DÉFENDEUR à la DEMANDERESSE, franc et quitte de toute charge après versement à la Cour par la DEMANDERESSE du prix d'achat diminué de tout montant requis pour la libération des charges enregistrées.

f —CONDAMNANT LE DÉFENDEUR à verser à la DEMANDERESSE la somme de 40,000 DOLLARS DES ÉTATS-UNIS par mois ou une partie de ladite somme, du 30 juin 1973 à la date de la livraison et du transfert de propriété du NAVIRE DÉFENDEUR, plus 1,000,000 DOLLARS DES ÉTATS-UNIS à titre de dommages-intérêts payables aux affrèteurs, lequel montant étant l'estimation présente des dommages, avec intérêts, sous réserve des droits de la DEMANDERESSE de réclamer des dommages-intérêts supplémentaires et des dédommagements, le cas échéant;

g —ET, si le NAVIRE DÉFENDEUR n'est pas livré et la propriété n'est pas transférée, comme on l'a dit, dans les trente (30) jours de l'ordonnance pour toute cause échappant au contrôle de la DEMANDERESSE et nonobstant le fait que le jugement à rendre tient lieu d'acte de vente, ANNULANT la vente et CONDEMNANT LE DÉFENDEUR à payer à la DEMANDERESSE la somme de 3,494,156.10 DOLLARS DES ÉTATS-UNIS avec intérêts;

i —ET LES DÉPENS

Le navire défendeur et la Portland ont requis l'annulation de la déclaration et de la saisie du navire au motif que la Cour était incompétente à connaître d'un tel recours.

The Trial Division held that the Court had jurisdiction on the ground that the subject matter of the action fell within the legislative jurisdiction of the Parliament of Canada with respect to "Navigation and Shipping" under section 91(10) of *The British North America Act, 1867*. The Court further held, however, that the relief sought could not be obtained in an action *in rem*. It ordered that Delmar and Portland be added as defendants, and, that, failing service upon them within sixty days of the order, the statement of claim be struck out and the arrest of the ship be set aside.

Following this order Antares applied to the Trial Division for leave to serve Delmar and Portland out of the jurisdiction but leave was refused. This order was confirmed by the Court of Appeal. On appeal to the Supreme Court of Canada the judgments of the Trial Division and Court of Appeal were set aside, and it was directed that an order for service *ex juris* be issued. An order was issued by the Trial Division, and Delmar and Portland were served. They have appeared and have taken part in what is now an action *in personam* as well as *in rem*.

The issues on appeal are whether the Court has jurisdiction to entertain an action which contains the conclusions set out above, and whether an action *in rem* for such relief discloses a valid cause of action that can be made effective by the joinder of Delmar and Portland as defendants.

It was contended by the respondent that the judgment of the Supreme Court of Canada on the question of service *ex juris*<sup>1</sup> had necessarily determined the issues in this appeal. In my respectful opinion that is not the case. The majority and minority opinions in the Supreme Court of Canada indicate that the Court proceeded on the basis that the judgment of the Trial Division from which the present appeal is brought was to be taken, for purposes of the question of service *ex juris*, as having determined the issues of jurisdiction and the joinder of *in personam* claims for relief.

<sup>1</sup> *Antares Shipping Corporation v. The "Capricorn"* [1977] 2 S.C.R. 422.

La Division de première instance a conclu à la compétence de la Cour au motif que la matière relevait de la compétence législative du Parlement du Canada prévue par l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867* à l'article 91(10) «La navigation et les bâtiments ou navires». La Cour a, cependant, ajouté que le redressement demandé ne pouvait être obtenu par une action *in rem*. Elle a ordonné d'ajouter la Delmar et la Portland comme défenderesses, d'annuler la déclaration et la saisie du navire si l'ordonnance n'était pas notifiée à ces deux compagnies dans les soixante jours.

A la suite de cette ordonnance, l'Antares a demandé à la Division de première instance la permission de procéder à la notification à Delmar et à Portland en dehors de la juridiction, mais la demande a été rejetée. L'ordonnance a été confirmée par la Cour d'appel. Sur appel devant la Cour suprême du Canada, les jugements rendus par la Division de première instance et par la Cour d'appel ont été infirmés et la Cour suprême a ordonné que soit rendue une ordonnance de notification *ex juris*. La Division de première instance a rendu l'ordonnance, et notification en a été faite à la Delmar et à la Portland. Ces dernières ont comparu et ont participé à l'action qui est maintenant à la fois *in personam* et *in rem*.

Dans le présent appel, le litige consiste à déterminer si la Cour est compétente pour connaître d'une action contenant les conclusions précitées et si une action *in rem* pour un redressement semblable révèle une cause valable d'action qui peut être rendue effective par la jonction de la Delmar et de la Portland comme défenderesses.

L'intimée a soutenu que le jugement de la Cour suprême du Canada sur la question de notification *ex juris*<sup>1</sup> a nécessairement réglé les points litigieux du présent appel. Je dirai avec déférence qu'à mon avis tel n'est pas le cas. L'avis de la majorité et celui de la minorité de la Cour suprême du Canada indiquent que la Cour s'est fondée sur le principe que le jugement de la Division de première instance dont est appel doit être considéré, aux fins de la notification *ex juris*, comme ayant réglé les points litigieux de compétence et de jonction des recours *in personam*.

<sup>1</sup> *Antares Shipping Corporation c. Le «Capricorn»* [1977] 2 R.C.S. 422.

The reasoning of the learned Trial Judge on the question of jurisdiction is contained in the following passages from his reasons for judgment [at page 958]:

Assuming that the plaintiff's claim would, as submitted by counsel, neither fall within one of the categories mentioned in section 22(2) nor be a claim made under "Canadian maritime law", I am nevertheless of the opinion that this Court has jurisdiction in this case since, in my view, the plaintiff seeks a remedy under a law of Canada relating to shipping.

In my view, a claim which relates to "navigation and shipping", a subject-matter which is within the exclusive legislative jurisdiction of Parliament under section 91(10) of the *British North America Act, 1867*, is a claim made under a law of Canada relating to navigation and shipping. In other words, the jurisdiction of this Court in maritime matters under section 22(1) is co-extensive with the legislative power of Parliament over "navigation and shipping"; it is not limited to the matters coming within that subject on which Parliament has actually legislated.

As a result of the judgments of the Supreme Court of Canada in the *Quebec North Shore Paper Company*<sup>2</sup> and *McNamara Construction*<sup>3</sup> cases, the conclusion of the Trial Division on the question of jurisdiction can no longer be supported on the ground that was relied on by the learned Trial Judge, namely, that the subject matter of the action falls within the legislative competence of the Parliament of Canada. The Supreme Court has held in these cases that in order for the Federal Court to have jurisdiction a case must involve the application of some "existing federal law, whether statute or regulation or common law".

In the exercise of its admiralty jurisdiction under section 22 of the *Federal Court Act* the Federal Court administers "Canadian maritime law" as defined by section 2 of the Act and affirmed as continuing substantive law by section 42 thereof.

Section 22(1) of the Act reads as follows:

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

<sup>2</sup> *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.* [1977] 2 S.C.R. 1054.

<sup>3</sup> *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654.

Le raisonnement du savant juge de première instance sur la question de compétence est contenu dans le passage suivant pris dans les motifs du jugement [à la page 958]:

a A supposer que la réclamation de la demanderesse, comme l'affirme l'avocat, ne relève d'aucune catégorie de l'article 22(2) et qu'elle ne constitue pas une réclamation faite en vertu du «droit maritime canadien», j'estime néanmoins que cette Cour est compétente en l'espèce car, à mon avis, la demanderesse cherche à obtenir un redressement en vertu d'une loi du Canada en matière de marine marchande.

b A mon avis, une réclamation qui a trait à «la navigation et à la marine marchande», sujet qui, en vertu de l'article 91(10) de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, relève de la compétence législative exclusive du Parlement, est une réclamation faite en vue d'une loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande. Autrement dit, en matière maritime, la compétence de la Cour en vertu de l'article 22(1) va de pair avec le pouvoir législatif du Parlement relatif à «la navigation et les bâtiments ou navires»; cette compétence de la Cour ne se limite pas aux sujets de cette catégorie à l'égard desquels le Parlement a déjà légiféré.

c A la suite des arrêts de la Cour suprême du Canada *Quebec North Shore Paper Company*<sup>2</sup> et *McNamara Construction*<sup>3</sup>, les conclusions de la Division de première instance ne peuvent plus se fonder sur les motifs invoqués par le savant juge précité, à savoir que la matière faisant l'objet de l'action relève de la compétence législative du Parlement du Canada. Dans les arrêts ci-dessus, la Cour suprême a conclu que la Cour fédérale n'est compétente que dans les cas impliquant l'existence d'une législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou la *common law*.

d Dans l'exercice de sa compétence d'amirauté en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, la Cour applique le «droit maritime canadien» tel que celui-ci a été défini à l'article 2 de la Loi et confirmé comme continuant le droit positif défini à l'article 42:

Voici le libellé de l'article 22(1):

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

<sup>2</sup> *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée* [1977] 2 R.C.S. 1054.

<sup>3</sup> *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654.

Section 2 defines "Canadian maritime law" as follows:

2. ...

"Canadian maritime law" means the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute, or that would have been so administered if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters, as that law has been altered by this or any other Act of the Parliament of Canada;

Section 42 provides:

42. Canadian maritime law as it was immediately before the 1st day of June 1971 continues subject to such changes therein as may be made by this or any other Act.

By these provisions Canadian maritime law is recognized as existing federal law applicable in the exercise of the Court's admiralty jurisdiction. It is unnecessary here to go over the historical ground that has been covered in recent decisions which have considered the nature of Canadian maritime law and when it may be considered to have first become part of the law of Canada<sup>4</sup>. The question in the present case is whether this body of law recognizes the kinds of claim that are asserted by Antares' action. We have not been referred to "any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping" as providing the foundation for claims of this kind.

Section 22(2) of the *Federal Court Act* is declaratory of claims that fall within the jurisdiction of the Court by virtue of section 22(1) and that by implication are recognized by Canadian maritime law. The definition of Canadian maritime law in section 2 specifies a body of law consisting of two parts: (a) the law that was administered by the Exchequer Court on its admiralty side; and (b) the law that would have been administered by the Court had it had unlimited jurisdiction in maritime and admiralty matters. The purpose of the definition, as determining the scope of section 22(1), is, as I read it, to confer on the Federal Court jurisdiction to consider any maritime or admiralty matter, and the effect of the definition, when read with section 42, is that

<sup>4</sup> See *Associated Metals & Minerals Corporation v. The "Evie W"* [1978] 2 F.C. 710 and the decisions of the Trial Division referred to therein.

Et voici comment l'article 2 définit le «droit maritime canadien»:

2. ...

«droit maritime canadien» désigne le droit 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 qui en aurait relevé si cette Cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté, compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada;

L'article 42 est libellé ainsi qu'il suit:

42. Le droit maritime canadien existant immédiatement avant le 1<sup>er</sup> juin 1971 reste en vigueur sous réserve des modifications qui peuvent y être apportées par la présente loi ou toute autre loi.

Le droit maritime canadien est aussi reconnu comme législation fédérale applicable dans l'exercice de la compétence d'amirauté de la Cour. Il n'est pas nécessaire de reproduire ici l'évolution historique évoquée dans des décisions récentes analysant la nature du droit maritime canadien et déterminant à quel moment ledit droit est devenu partie intégrante du droit du Canada<sup>4</sup>. En l'espèce, le problème consiste à déterminer si cette législation reconnaît le genre de réclamation faite par l'Antares dans son action. On n'a pas invoqué à l'appui de la demande toute «autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande».

L'article 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* énonce les réclamations relevant de la Cour en application de l'article 22(1) et le droit maritime canadien les reconnaît implicitement. A l'article 2, ledit droit est défini comme un ensemble se composant de deux parties: a) le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté et b) le droit qui en aurait relevé si cette cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté. Suivant mon interprétation, cette définition vise en déterminant le champ d'application de l'article 22(1), à conférer compétence à la Cour fédérale pour examiner toute matière maritime et d'amirauté, et, lorsqu'on la lit de concert avec l'article 42, la définition a pour effet

<sup>4</sup> Voir *Associated Metals & Minerals Corporation c. L'«Evie W»* [1978] 2 C.F. 710 et les décisions de la Division de première instance y citées.

the law which the Court must administer in the exercise of such jurisdiction is to be deemed to be part of Canadian maritime law.

The specific head of jurisdiction that is invoked in the present case is section 22(2)(a), which reads as follows:

22. ...

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

(a) any claim as to title, possession or ownership of a ship or any part interest therein or with respect to the proceeds of sale of a ship or any part interest therein;

As may be seen from the conclusions of the action set out above Antares asserts the following claims for relief:

(a) a declaration that the sale from Delmar to Portland is null and void and that Delmar is the owner of the ship;

(b) a declaration that a contract of sale has been concluded between Antares and Delmar and that Antares has performed its obligation in respect of the necessary deposit;

(c) specific performance of the contract of sale between Delmar and Antares by the delivery of the ship to Antares and the transfer of legal title to it by the execution of a bill of sale;

(d) damages for breach of the contract to the date of delivery and transfer of ownership of the ship;

(e) damages in lieu of specific performance.

As the conclusions of the action indicate, the contract of sale in the Norwegian saleform is not intended to transfer the property in the ship. It is not a sale but an agreement to sell<sup>5</sup>. Antares seeks to establish the ownership of Delmar so that it may obtain a legal title from the latter by a bill of sale.

The question of jurisdiction is whether these claims or any of them may be said to be "claim as to title, possession or ownership". What Antares seeks, broadly speaking, by its claim for specific

de faire de toute loi applicable par la Cour dans l'exercice de sa compétence une partie intégrante du droit maritime canadien.

La présente espèce relève des dispositions de l'article 22(2)a) dont voici le libellé:

22. ...

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

a) toute demande portant sur le titre, la possession ou la propriété d'un navire ou d'un droit de propriété partiel y afférent ou relative au produit de la vente d'un navire ou d'un droit de propriété partiel y afférent;

Comme on peut le voir dans les conclusions précitées de la présente action, l'Antares réclame les mesures de redressement suivantes:

a) une déclaration que la vente faite par la Delmar à la Portland est nulle et non avenue, et que la Delmar est propriétaire du navire;

b) une déclaration qu'un contrat de vente a été conclu entre l'Antares et la Delmar et que l'Antares a exécuté ses obligations relatives au dépôt nécessaire;

c) l'exécution intégrale du contrat de vente conclu entre la Delmar et l'Antares par la livraison du navire à l'Antares et le transfert du titre légal à celle-ci conformément à l'acte de vente;

d) des dommages-intérêts pour rupture de contrat, à calculer jusqu'au jour de la livraison du navire et du transfert de propriété de celui-ci;

e) des dommages-intérêts tenant lieu d'exécution intégrale.

Ainsi que le montrent les conclusions de l'action, le contrat de vente établi selon la formule type Norwegian saleform n'est pas destiné à opérer le transfert de propriété du navire. Il ne s'agit pas d'une vente, mais d'une promesse de vente<sup>5</sup>. L'Antares cherche à établir le droit de propriété de la Delmar pour que celle-ci puisse lui transférer le titre légal par un acte de vente.

La question de compétence consiste à déterminer si ces réclamations, ou l'une quelconque d'entre elles, peuvent être considérées comme des «demandes portant sur le titre, la possession ou la

<sup>5</sup> See *British Shipping Laws*, vol. 13, pages 52-53 and 58-59.

<sup>5</sup> Voir *British Shipping Laws*, vol. 13, pages 52 et 53, 58 et 59.

performance is to obtain the ownership and possession of the ship. As such, it may appear to be asserting a claim as to ownership and possession within the meaning of section 22(2)(a). The issue, as I see it, is whether section 22(2)(a) should be construed as contemplating only petitory and possessory actions, strictly speaking, or whether it should be construed as including an action for the specific performance of a contract of sale.

The American courts of admiralty have long held that they have jurisdiction with respect to petitory and possessory actions, which were defined by Story J. in *The "Tilton"*<sup>6</sup>, as follows [at page 1278]:

Suits in the admiralty, touching property in ships, are of two kinds: one called "petitory" suits, in which the mere title to the property is litigated, and sought to be enforced, independently of any possession, which has previously accompanied or sanctioned that title; the other called "possessory" suits, which seek to restore to the owner the possession, of which he had been unjustly deprived, when that possession has followed a legal title, or as it is sometimes phrased, when there has been a possession under a claim of title with a constat of property.

At the same time it is well established that the American courts of admiralty do not have power to order specific performance of a contract or to enforce equitable interests<sup>7</sup>. It has been further held that a contract for the sale of a ship is not a maritime matter within the jurisdiction of admiralty<sup>8</sup>, and this doctrine has been applied to decline admiralty jurisdiction in actions for damages for breach of contract<sup>9</sup>. The doctrine would appear to rest at least in part on the analogy of a contract for the sale of a ship to a contract for the building of a ship and the notion that neither is "nearly enough related to any rights and duties

propriété». De façon générale, l'Antares, en réclamant l'exécution intégrale, cherche à obtenir la propriété et la possession du navire. Ainsi, elle peut sembler revendiquer la propriété et la possession au sens de l'article 22(2)a). Suivant mon interprétation, le litige consiste à déterminer s'il faut entendre l'article 22(2)a) comme envisageant des actions pétitoires et possessoires, au sens strict de ces expressions, ou comme englobant une action pour l'exécution intégrale d'un contrat de vente.

Depuis longtemps, les cours d'amirauté des États-Unis ont confirmé leur compétence relativement aux actions pétitoires et possessoires, définies par le juge Story, dans *Le «Tilton»*<sup>6</sup>, de la façon suivante [à la page 1278]:

[TRADUCTION] Les poursuites en matière d'amirauté, concernant la propriété des navires, sont de deux sortes: d'un côté, des actions «pétitoires» où seul le titre de propriété fait l'objet de contestation et de mesures d'exécution, indépendamment de toute possession ayant, antérieurement, accompagné ou sanctionné ledit titre; et de l'autre, des actions «possessoires», cherchant à rendre au propriétaire la possession dont il a été injustement privé, lorsque cette possession a fait suite à un titre légal, ou, suivant l'expression parfois employée, lorsqu'il y a eu possession en vertu d'une réclamation de titre légal accompagnée d'un constat de propriété.

En même temps, il est bien établi que les cours d'amirauté des États-Unis n'ont pas le pouvoir d'ordonner l'exécution intégrale d'un contrat ou de donner effet à des droits légitimes<sup>7</sup>. Il a aussi été statué que le contrat de vente d'un navire n'est pas une matière maritime relevant de la compétence d'amirauté<sup>8</sup>, et cette doctrine a été appliquée pour soustraire à ladite compétence des actions en dommages-intérêts pour rupture de contrat<sup>9</sup>. La doctrine s'appuie, au moins en partie, sur l'analogie entre un contrat de vente de navire et un contrat de construction de navire, et sur l'idée qu'aucun desdits contrats [TRADUCTION] «n'est suffisam-

<sup>6</sup> (1830) 5 Mason 465, (1830) 23 Fed. Cas. 1277, No. 14,054 (C.C. Me 1855).

<sup>7</sup> *The "Eclipse"* 135 U.S. 599; *The "Guayaquil"*, *The "Buenaventura"* 29 F. Supp. 578.

<sup>8</sup> By Art. III, sec. 2 of the Constitution of the United States the judicial power of the United States extends to "all Cases of admiralty and maritime Jurisdiction". Section 9 of the *Judiciary Act* of September 24, 1789, which implements this grant of power, provides that the district courts shall have "exclusive original cognizance of all civil causes of admiralty and maritime jurisdiction".

<sup>9</sup> *The "Ada"* 250 Fed. 194; *Grand Banks Fishing Co., Inc. v. Styron* 114 F. Supp. 1.

<sup>6</sup> (1830) 5 Mason 465, (1830) 23 Fed. Cas. 1277, n° 14,054 (C.C. Me 1855).

<sup>7</sup> *L'«Eclipse»* 135 U.S. 599; *Le «Guayaquil»*, *Le «Buenaventura»* 29 F. Supp. 578.

<sup>8</sup> D'après l'article 2, section III de la constitution des États-Unis, le pouvoir judiciaire en ce pays s'étend à [TRADUCTION] «tous les cas d'amirauté et de juridiction maritime». L'article 9 du *Judiciary Act* du 24 septembre 1789, en application de cette attribution de pouvoir, prévoit que les cours de district auront [TRADUCTION] «compétence initiale exclusive en toutes causes civiles d'amirauté et de juridiction maritime».

<sup>9</sup> *L'«Ada»*, 250 Fed. 194; *Grand Banks Fishing Co., Inc. c. Styron* 114 F. Supp. 1.

pertaining to commerce and navigation"<sup>10</sup>. The doctrine has been the subject of some criticism<sup>11</sup> but as far as I am able to ascertain it is still affirmed as the law<sup>12</sup>. The result of this jurisprudence is that petitory and possessory actions in admiralty have been defined in the United States as excluding an action for the specific performance of a contract of sale or the enforcement of other equitable interests, as appears from the following passage [at page 191] in *Silver v. The "Silver Cloud"*<sup>13</sup>:

A petitory suit is defined as one seeking to try title to a vessel independently of possession. 1 Benedict, Admiralty §73, at 153 (6th ed. 1940). It requires plaintiff to assert a legal title to the vessel; mere assertion of an equitable interest is insufficient. *The Amelia*, 23 F. 406 (C.C.S.D.N.Y.1877); *Stathos v. The Maro*, 134 F. Supp. 330, 332 (E.D.Va.1955). It must be noted that plaintiff on this motion makes no claim to legal title in his moving papers, seeking only possession pending the outcome of his action, so this would seem to eliminate a petitory action.

A possessory action is one where a party entitled to possession of a vessel seeks to recover that vessel. It is brought to reinstate an owner of a vessel who alleges wrongful deprivation of property. 1 Benedict, supra §73, at 154. This statement indicates that the action is one to recover possession rather than to obtain original possession. *Stathos v. The Maro*, supra at 332; see *The Guayaquil*, 29 F.Supp. 578 (E.D.N.Y. 1939). Plaintiff cites *The Tietjen & Lang No. 2*, 53 F.Supp. 459 (D.N.J.1944) as authority for the proposition that an owner may recover possession of a vessel under the maritime jurisdiction of the Court. This is correct, but the *Tietjen* decision is distinguishable from the case at bar. There, libellant had possession at one time which he sought to recover. Here, there is no showing that plaintiff was ever in possession. The additional cases cited by plaintiff are no authority for the proposition that one never in possession may bring a possessory action.

<sup>10</sup> Compare *The "Eclipse"*, supra, at p. 608 and *Thames Towboat Co. v. The "Francis McDonald"* 254 U.S. 242 at 244, where it was also said of contracts to construct entirely new ships "that in no proper sense can they be regarded as directly and immediately connected with navigation or commerce by water".

<sup>11</sup> "Admiralty Jurisdiction and Ship-Sale Contracts," (1954) 6 *Stanford Law Review* 540; *Flota Maritime Browning de Cuba, Sociedad Anonima v. The "Ciudad de la Habana"* 181 F. Supp. 301.

<sup>12</sup> Gilmore & Black, *The Law of Admiralty*, 2nd ed., p. 26.

<sup>13</sup> 259 F. Supp. 187, 1967 A.M.C. 737 (S.D.N.Y. 1966). See also *Benedict on Admiralty*, 7th ed. (Revised), vol. 1, p. 202.

ment lié à des droits et des devoirs relatifs au commerce et à la navigation"<sup>10</sup>. Cette doctrine a fait l'objet de critiques<sup>11</sup> mais, pour autant que j'ai pu le vérifier, elle a été confirmée comme faisant partie du droit positif<sup>12</sup>. En conséquence de cette jurisprudence, aux États-Unis les actions pétitoires et possessoires ont été définies comme excluant les actions en exécution intégrale d'un contrat de vente ou en application d'autres droits d'équité, ainsi qu'il appert du passage suivant extrait [à la page 191] de *Silver c. Le "Silver Cloud"*<sup>13</sup>:

[TRADUCTION] On définit l'action pétitoire comme celle cherchant à vérifier le titre à un navire indépendamment de la possession. 1 Benedict, Admiralty §73, à la page 153 (6<sup>e</sup> éd. 1940). Il n'y a d'action pétitoire que lorsque le demandeur affirme son titre légal à un navire; la seule affirmation d'un droit d'équité ne suffit pas. *L'Amelia*, 23 F. 406 (C.C.S.D.N.Y.1877); *Stathos c. Le Maro*, 134 F. Supp. 330, 332 (E.D.Va.1955). Il faut remarquer que, dans cette action, le demandeur ne revendique pas dans sa requête un titre légal, mais seulement la possession en attendant la suite réservée à son action, ce qui paraît éliminer une action pétitoire.

L'action possessoire est celle où une partie ayant droit à la possession d'un navire cherche à recouvrer celui-ci. Elle est intentée pour remettre en possession un propriétaire de navire qui allègue en avoir été dépossédé de façon illicite. 1 Benedict, supra §73, à la page 154. Cet énoncé montre qu'il s'agit d'une action en recouvrement de possession, plutôt qu'en obtention de la possession initiale. *Stathos c. Le Maro*, supra à la page 332; voir *Le Guayaquil*, 29 F.Supp. 578 (E.D.N.Y. 1939). Le demandeur cite *Le Tietjen & Lang n° 2*, 53 F.Supp. 459 (D.N.J.1944) à l'appui du principe voulant qu'un propriétaire puisse recouvrer la possession d'un navire en vertu de la compétence maritime de la Cour. Ceci est exact, mais la décision *Le Tietjen* ne s'applique pas en l'espèce. Dans cette décision, le demandeur avait eu la possession, et il cherchait à la recouvrer. Dans la présente espèce, rien ne prouve que le demandeur ait jamais eu cette possession. Les autres décisions citées par le demandeur n'appuient pas la proposition voulant qu'une personne qui n'a jamais été en possession puisse intenter une action possessoire.

<sup>10</sup> Comparer *L'«Eclipse»*, supra à la page 608, et *Thames Towboat Co. c. Le «Francis McDonald»* 254 U.S. 242, à la page 244, où il a été dit à propos de contrats de construction de navire entièrement neufs [TRADUCTION] «qu'en aucun sens valable ils ne peuvent être considérés comme directement et immédiatement reliés à la navigation et au commerce par voie d'eau».

<sup>11</sup> «Admiralty Jurisdiction and Ship-Sale Contracts» (1954) 6 *Stanford Law Review* 540; *Flota Maritime Browning de Cuba, Sociedad Anonima c. Le «Ciudad de la Habana»* 181 F. Supp. 301.

<sup>12</sup> Gilmore & Black, *The Law of Admiralty*, 2<sup>e</sup> éd., page 26.

<sup>13</sup> 259 F. Supp. 187, 1967 A.M.C. 737 (S.D.N.Y. 1966). Voir aussi *Benedict on Admiralty*, 7<sup>e</sup> éd. (révisée), tome 1, page 202.

The question, as I see it, is whether there is anything in the history and content of Canadian maritime law and in the language and statutory context of section 22(2)(a) that require us to give a broader meaning to the claims specified in that head of jurisdiction so as to include the claim for specific performance in the present case.

Actions of possession were within the inherent jurisdiction of the Court of Admiralty and had as one of their purposes to restore the possession of a ship to one who had been wrongfully deprived of it<sup>14</sup>. The power of the Court to determine questions of ownership or title in actions of possession, which had been challenged by the common law courts, was affirmed by section 4 of the Admiralty Court Act, 1840 (3 & 4 Vict., c. 65). The Court was given jurisdiction "to decide all Questions as to the Title to or Ownership of any Ship or Vessel, or the Proceeds thereof remaining in the Registry, arising in any Cause of Possession, Salvage, Damage, Wages, or Bottomry". This head of jurisdiction was replaced and expressed in somewhat different language, but without any apparently significant change, by section 22(1)(a)(i) of the Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, 15 & 16 Geo. 5, c. 49, as follows:

22. (1) The High Court shall, in relation to admiralty matters, have the following jurisdiction (in this Act referred to as "admiralty jurisdiction") that is to say—

(a) Jurisdiction to hear and determine any of the following questions or claims:—

(i) Any question as to the title to or ownership of a ship, or the proceeds of sale of a ship remaining in the admiralty registry, arising in an action of possession, salvage, damage, necessities, wages or bottomry;

This was the jurisdiction that was exercised by the Exchequer Court of Canada under *The Admiralty Act, 1934* (S.C. 1934, c. 31, s. 18(2) and Schedule A). In effect, the jurisdiction with respect to actions of possession was still derived from the inherent jurisdiction of the Court of

<sup>14</sup> Roscoe's *Admiralty Practice*, 5th ed. 1931, pp. 37 et seq; Mayers, *Admiralty Law and Practice in Canada*, 1st ed. 1916, p. 67; *Halsbury's Laws of England*, 4th ed., vol. 1, para. 313, pp. 219-220.

A mon avis, la question consiste à déterminer si quelque élément de l'histoire et du contenu du droit maritime canadien, du texte ou du contexte statutaire de l'article 22(2)a exige que soit donné un sens plus large aux réclamations spécifiées dans cette rubrique de compétence, de façon à englober la réclamation d'exécution intégrale introduite dans la présente espèce.

Les actions en possession faisaient partie intégrante de la compétence inhérente des cours d'amirauté, et l'un de leurs buts est de rétablir dans la possession d'un navire celui qui en a été illicitement privé<sup>14</sup>. Le pouvoir de la Cour de trancher, dans les actions en possession, les questions de propriété ou de titre a été contesté par les tribunaux de *common law*, mais confirmé par l'article 4 de l'Admiralty Court Act, 1840 (3 & 4 Vict., c. 65). La Cour avait compétence pour déterminer toutes [TRADUCTION] «contestations concernant le titre à un navire ou le droit de propriété d'un navire, ou le produit de la vente d'un navire restant au greffe d'amirauté, et découlant d'une action en possession, indemnité de sauvetage, dommage, salaires ou emprunt à la grosse». Cette disposition relative à la juridiction a été remplacée par l'article 22(1)a(i) du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, 15 & 16 Geo. 5, c. 49, qui, dans un libellé différent, mais n'entraînant pas de modification importante, s'exprime ainsi:

[TRADUCTION] 22. (1) La Haute Cour possède, en matière d'amirauté, la juridiction suivante (nommée dans la présente loi «juridiction d'amirauté»), savoir—

a) juridiction pour entendre et décider l'une quelconque des contestations ou réclamations suivantes:—

(i) contestations concernant le titre à un navire ou le droit de propriété d'un navire, ou le produit de la vente d'un navire restant au greffe d'amirauté, et découlant d'une action en possession, indemnité de sauvetage, dommage, approvisionnements nécessaires, salaires ou emprunt à la grosse;

Cette juridiction était exercée par la Cour de l'Échiquier du Canada en vertu de la *Loi d'amirauté, 1934* (S.C. 1934, c. 31, art. 18(2) et Annexe A). En fait, la compétence relative aux actions en possession était encore dérivée de la compétence inhérente de la Cour de l'Amirauté, avec pouvoir

<sup>14</sup> Roscoe's *Admiralty Practice*, 5<sup>e</sup> éd. 1931, pages 37 et suivantes; Mayers, *Admiralty Law and Practice in Canada*, 1<sup>re</sup> éd. 1916, page 67; *Halsbury's Laws of England*, 4<sup>e</sup> éd., vol. 1, parag. 313, pages 219 et 220.

Admiralty, with specific statutory authority to determine questions of title or ownership arising in such actions.

By section 1(1)(a) of the Administration of Justice Act, 1956, 4 & 5 Eliz. 2, c. 46, (U.K.) this particular head of admiralty jurisdiction of the High Court in England was changed to cover "any claim to the possession or ownership of a ship or to the ownership of any share therein". It is likely that section 22(2)(a) was inspired by this change. The effect of the change reflected in these provisions is to make it clear, I think, that a claim to ownership or title may now be brought independently of and separately from a claim to possession. Apart from that, I do not take the words "any claim as to title, possession or ownership of a ship" in section 22(2)(a) as intended to enlarge the jurisdiction in admiralty that was formerly possessed in respect of questions of ownership and possession.

Generally speaking, the cases involving actions for possession to which we were referred by counsel as illustrating the exercise of this jurisdiction, such as *The "Empress"*<sup>15</sup>, *The "Margaret Mitchell"*<sup>16</sup>, *The "Victor"*<sup>17</sup> and *Robillard v. The "St. Roch"*<sup>18</sup>, appear to have been cases in which plaintiffs who had been in possession at one time as owners sought to recover possession from defendants who asserted a conflicting claim to ownership or title. In any event they were cases in which the right to possession was based on an alleged ownership or title. *The "Rose"*<sup>19</sup>, which was particularly emphasized by counsel for Antares, was a case in which a purchaser of a ship from mortgagees was refused registration of his bill of sale and brought an action *in rem* in which the following prayer for relief [at page 8] was granted: "... to pronounce the said William Winship to be the lawful owner of sixty-four sixty-fourth shares of and in the said ship *Rose*, and to decree that possession of the said ship, her tackle, apparel, and furniture, be given to the said William Winship as such lawful owner, and that all

statutaire spécifique pour statuer sur les questions de titre ou de droit de propriété découlant d'actions semblables.

L'article 1(1)(a) de l'Administration of Justice Act, 1956, 4 & 5 Eliz. 2, c. 46, (R.-U.) a étendu cette compétence de la Haute Cour d'Angleterre en matière d'amirauté à [TRADUCTION] «toute réclamation relative à la possession ou au droit de propriété d'un navire ou de toute partie d'un navire». Il est vraisemblable que l'article 22(2)(a) a été inspiré par cette modification. Par suite des modifications introduites par ces dispositions, il est évident qu'une réclamation relative au droit de propriété ou au titre peut maintenant être intentée indépendamment d'une réclamation de la possession. A part cela, je ne considère pas l'expression «toute demande portant sur le titre, la possession ou la propriété d'un navire» de l'article 22(2)(a) comme destinée à élargir la juridiction d'amirauté qui était reconnue relativement aux questions de droit de propriété et de possession.

D'une façon générale, les précédents relatifs à des actions en possession auxquels nous renvoie l'avocat à titre d'illustration de l'exercice de cette juridiction, tels que *L'«Empress»*<sup>15</sup>, *Le «Margaret Mitchell»*<sup>16</sup>, *Le «Victor»*<sup>17</sup>, *Robillard c. Le «St. Roch»*<sup>18</sup>, sont des cas où les demandeurs, qui à un moment donné ont été en possession du navire à titre de propriétaires, ont cherché à recouvrer la possession contre des défendeurs qui leur opposaient une demande reconventionnelle de propriété ou de titre. En tout cas, il s'agit d'affaires où le droit à la possession était fondé sur un droit de propriété ou un titre allégués. Dans *Le «Rose»*<sup>19</sup>, décision sur laquelle a spécialement insisté l'avocat de l'Antares, on a refusé, à l'acquéreur d'un navire l'ayant acheté à des créanciers hypothécaires, l'enregistrement de son acte de vente et ledit acquéreur a intenté une action *in rem*. Les conclusions suivantes de la requête ont été accueillies [à la page 8]: [TRADUCTION] «... déclarer ledit William Winship propriétaire légal des soixante-quatre soixante quatrièmes des actions dudit navire *Rose*, et décréter que la possession dudit navire, de

<sup>15</sup> (1856) Swab. 160.

<sup>16</sup> (1858) Swab. 382.

<sup>17</sup> (1866) E.R.A. 3095; 167 E.R. 38.

<sup>18</sup> (1921) 21 Ex.C.R. 132.

<sup>19</sup> (1873) L.R. 4 A.&E. 6.

<sup>15</sup> (1856) Swab. 160.

<sup>16</sup> (1858) Swab. 382.

<sup>17</sup> (1866) E.R.A. 3095; 167 E.R. 38.

<sup>18</sup> (1921) 21 R.C.É. 132.

<sup>19</sup> (1873) L.R. 4 A.&E. 6.

things may be done to complete his title to the said ship, and that otherwise right and justice may be administered in the premises". It is to be noted that the action was based on a bill of sale, sought a declaration of ownership and was supported partly by the jurisdiction with respect to mortgages. *Robillard v. The "St. Roch"*, *supra*, which was particularly relied on by counsel for Antares, was an action *in rem* claiming ownership and possession of the defendant vessel and praying that the transfer of it on the registry to the intervenant be set aside. The plaintiff claimed as the beneficial owner of the vessel under a title held by others for him as *prête-nom* and under which he had been in possession of the vessel, and the intervenant claimed title under a registered bill of sale. The Exchequer Court held the bill of sale to the intervenant to be null and void as having failed to comply with the requirements of the Merchant Shipping Act, 1894, 57 & 58 Vict., c. 60 (Imp.), declared the plaintiff to be the owner of the vessel and entitled to registration as such, and ordered that possession be delivered to him. It is to be noted that in *The "Rose"* and *Robillard* the plaintiffs sought a declaration that they were the owners of the ship and a decree of possession in consequence. I recognize that Antares may be considered to be asserting an equitable right to the ship arising from the agreement to sell, but in view of the clear intention that the property is to pass by bill of sale, it would not be entitled to a declaration of ownership. What it seeks is an order that the ship be delivered to it and that ownership be transferred to it by a bill of sale, and that, failing compliance with such an order, the judgment avail as a deed of sale. In my opinion a claim as to ownership or title is a claim to have one's ownership or title confirmed or recognized by the Court. In the present case the claim that Delmar be declared to be owner is such a claim but it is not the foundation of the action; it can only exist by virtue of the rights arising from the agreement between Delmar and Antares. The action viewed as a whole is an action to enforce that agreement.

ses agrès, apparaux et grément sera attribuée audit William Winship à titre de propriétaire légal, que toute chose pourra être faite pour compléter son titre audit navire et qu'autrement le droit et la justice pourront être mis à exécution dans les lieux». Il faut remarquer que l'action, fondée sur un contrat de vente, visait à obtenir une déclaration de propriété et s'appuyait en partie sur la compétence en matière d'hypothèques. *Robillard c. Le "St. Roch"*, *supra*, décision sur laquelle s'est surtout appuyé l'avocat d'Antares, concernait une action *in rem* en réclamation du droit de propriété et de la possession du navire défendeur, et la radiation du transfert dudit navire à l'intervenant au greffe de l'amirauté. Le demandeur était à titre de propriétaire réel du navire en vertu d'un titre détenu pour son compte par d'autres personnes comme prête-noms, et conformément auquel il avait été en possession du navire. L'intervenant réclamait le titre en vertu d'un contrat de vente enregistré. La Cour de l'Échiquier a considéré comme nul et non avenu le contrat de vente au bénéfice de l'intervenant, pour infraction au Merchant Shipping Act, 1894, 57 & 58 Vict., c. 60, (Imp.), a déclaré le demandeur propriétaire du navire et ayant droit à être enregistré comme tel, et a ordonné le transfert de la possession en sa faveur. Il faut remarquer que, dans *Le "Rose"* et *Robillard*, les demandeurs cherchaient à obtenir une déclaration les reconnaissant comme propriétaires du navire et un jugement leur attribuant la possession en conséquence. Je reconnais que l'on peut considérer l'Antares comme revendiquant un droit légitime au navire, droit découlant de la promesse de vente, mais compte tenu de l'intention évidente de transférer le droit de propriété par contrat, cette compagnie n'aurait pas droit à une déclaration de propriété. Elle cherche à obtenir une ordonnance de livraison du navire et de transfert du droit de propriété par contrat de vente, ou, à défaut, un jugement tenant lieu d'acte de vente. A mon avis, toute réclamation du droit de propriété ou du titre constitue une demande pour faire reconnaître ou confirmer par la Cour ledit droit de propriété ou titre. Tel est bien le cas en l'espèce, lorsqu'on demande que la Delmar soit déclarée propriétaire du navire, mais ce n'est pas là la base de l'action; l'action ne peut être intentée qu'en vertu des droits découlant de l'accord conclu entre la Delmar et l'Antares. Dans l'ensemble, il s'agit d'une action en exécution dudit accord.

We were not referred to any cases, nor have I been able to find any, in which an action for the specific performance of a contract for the sale of a ship was recognized, even by implication, as falling within admiralty jurisdiction. In *Behnke v. Bede Shipping Company, Limited*<sup>20</sup>, the King's Bench Division, after observing [at page 660], "It is curious how little guidance there is on the question whether specific performance should be granted of a contract for the sale of a ship", exercised the power to grant specific performance conferred by section 52 of the Sale of Goods Act, 1893, 56 & 57 Vict., c. 71, but it was not an exercise of admiralty jurisdiction with respect to petitory or possessory actions. The Court noted the decision in *Hart v. Herwig*<sup>21</sup>, in which in a suit in Chancery for the specific performance of a contract for the sale of a foreign ship the Court granted an injunction to restrain the defendants from removing the ship pending the outcome of the suit. In that case the Court referred to itself as the "only Court which can compel the actual specific performance of the contract". In Roscoe's *Admiralty Practice*, 5th ed., 1931, p. 37, note (b) the opinion is expressed that an injunction of this kind could be granted by admiralty in a possessory action. The Admiralty Court in England and the Federal Court<sup>22</sup> have, of course, the power to order specific performance and to enforce equitable interests, and this may appear sufficient to distinguish the American law in respect of the issues in this appeal, but it does not follow merely from the existence of this power in appropriate cases that an action for the specific performance of an agreement to sell, in which there is a clear intention that the property is to pass by subsequent bill of sale, should be considered to be a claim as to ownership within the meaning of section 22(2)(a)<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> [1927] 1 K.B. 649.

<sup>21</sup> (1873) 8 Ch. App. 860 at p. 866.

<sup>22</sup> *Federal Court Act*, s. 44.

<sup>23</sup> It is to be observed that the case of *Hart v. Herwig* is apparently one that was not affected by the requirements of shipping laws as to transfer and registration. Compare Fry, *Specific Performance*, 6th ed. para. 1557, p. 705, and *Batthyany v. Bouch* (1881) 50 L.J.—Q.B. 421.

On ne nous a cité aucune décision, et je n'en ai pas trouvé non plus, où une action en exécution intégrale du contrat de vente d'un navire aurait été reconnue, même implicitement, comme tombant dans la juridiction d'amirauté. Dans *Behnke c. Bede Shipping Company, Limited*<sup>20</sup>, la Division du banc du Roi, après avoir remarqué [à la page 660] [TRADUCTION] «qu'il existe curieusement très peu de directives générales sur la question consistant à déterminer s'il faut accorder l'exécution intégrale pour un contrat de vente de navire», a exercé le pouvoir d'accorder l'exécution intégrale, conféré par l'article 52 du Sale of Goods Act, 1893, 56 & 57 Vict., c. 71, mais il ne s'agit pas là de l'exercice de la juridiction d'amirauté relativement à des actions pétitoires ou possessoires. La Cour a pris note de la décision rendue dans *Hart c. Herwig*<sup>21</sup> où, dans une poursuite devant la Chancellerie pour l'exécution intégrale d'un contrat de vente d'un navire étranger, la Cour a accordé une injonction pour interdire aux défendeurs de déplacer le navire en attendant le résultat du procès. La Cour s'est référée à elle-même comme [TRADUCTION] «le seul tribunal qui puisse contraindre à l'exécution intégrale véritable du contrat». Dans Roscoe's *Admiralty Practice*, 5<sup>e</sup> éd. 1931, à la page 37, note b), a été exprimé l'avis qu'une injonction de ce genre pourrait être accordée par l'amirauté dans une action possessoire. Bien entendu, l'Admiralty Court en Angleterre et la Cour fédérale<sup>22</sup> ont le pouvoir d'ordonner l'exécution intégrale et de faire observer des droits d'équité, et ceci peut suffire pour distinguer avec le droit des États-Unis relativement aux points litigieux du présent appel, mais, du seul fait de l'existence de ce pouvoir dans des cas appropriés, il ne s'ensuit pas qu'une action en exécution intégrale d'une promesse de vente, où l'intention est clairement exprimée de transférer le droit de propriété par un contrat de vente subsequent, doive être considérée comme une réclamation du droit de propriété au sens de l'article 22(2)a)<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> [1927] 1 K.B. 649.

<sup>21</sup> (1873) 8 Ch. App. 860, à la page 866.

<sup>22</sup> *Loi sur la Cour fédérale*, art. 44.

<sup>23</sup> Il faut remarquer que la décision *Hart c. Herwig* n'a évidemment pas été influencée par les exigences des lois sur la navigation en ce qui concerne le transfert et l'enregistrement. Comparer Fry, *Specific Performance*, 6<sup>e</sup> éd., parag. 1557, page 705, et *Batthyany c. Bouch* (1881) 50 L.J.—Q.B. 421.

In the result I have come to the conclusion that the claim for specific performance of the contract of sale, the related and dependent claim to have the sale from Delmar to Portland set aside and Delmar declared owner, and the claim for damages do not come within the jurisdiction of the Federal Court under section 22(2)(a). Nor do I feel that the action, which viewed as a whole is one for breach of contract, should be held to be a maritime matter so as to fall within the general grant of jurisdiction in section 22(1). Section 22(2) makes express provision for claims arising out of a number of specified contracts, including "any claim arising out of a contract relating to the construction, repair or equipping of a ship". Had it been intended to include claims for breach of a contract for the sale of a ship it would have been the obvious thing to make express provision for the case as was done for other kinds of contract. It is perhaps significant to note the limited reference to sale in section 22(2)(a) in the words "or with respect to the proceeds of sale of a ship". Despite the criticism of the American doctrine that a contract for the sale of a ship is not a maritime matter I am not persuaded that there are compelling reasons for adopting a contrary view. It is one thing to have a jurisdiction to determine questions of title, ownership and possession, including questions arising under the shipping laws respecting registration and transfer; it is another thing to have a jurisdiction for breach of contract.

In coming to this conclusion I have been mindful that in the majority and minority opinions in the Supreme Court of Canada on the question of service *ex juris* there were references to the action as one for possession. I have proceeded, however, with the greatest respect, on the assumption that since the issues in this appeal were not before the Court it was not intended to express a concluded opinion as to the nature of the action.

In view of the conclusion to which I have come on the question of jurisdiction it is not necessary for me to express an opinion on the second ground of appeal, but in view of the importance of the

Je suis parvenu finalement à la conclusion que la demande d'exécution intégrale du contrat de vente, la demande connexe et subordonnée d'annulation de la vente faite par la Delmar à la Portland, la demande de déclaration de la qualité de propriétaire de la Delmar, et la réclamation de dommages-intérêts ne relèvent pas de la Cour fédérale en vertu de l'article 22(2)a). Je ne pense pas non plus qu'il faut considérer cette action, qui, dans son ensemble, est une action pour rupture de contrat, comme une matière maritime, ce qui la ferait tomber dans la règle générale d'attribution de compétence de l'article 22(1). L'article 22(2) prévoit expressément des réclamations découlant d'un certain nombre de contrats spécifiques, dont «toute contestation découlant d'un contrat relatif à la construction, à la réparation ou à l'équipement d'un navire». Si le législateur avait voulu y insérer des réclamations pour rupture de contrat de vente de navire, il l'aurait évidemment fait de façon expresse, comme ce fut le cas pour d'autres genres de contrats. Il peut être important de remarquer, à l'article 22(2)a), la brève référence à la vente, dans le membre de phrase «ou relative au produit de la vente d'un navire». En dépit des critiques faites par la doctrine américaine selon laquelle un contrat de vente de navire n'est pas une matière maritime, je ne suis pas convaincu qu'il y ait des raisons impérieuses d'adopter une vue contraire. Avoir compétence pour déterminer des questions de titre, de droit de propriété et de possession, dont des questions découlant de la loi sur la navigation en ce qui concerne l'enregistrement et le transfert, est une chose; c'en est une autre d'avoir compétence en matière de ruptures de contrat.

En formulant cette conclusion, j'ai tenu compte du fait que l'avis de la majorité et celui de la minorité de la Cour suprême du Canada sur la question de notification *ex juris* ont évoqué la présente action comme une action en possession. Avec la plus grande déférence, j'ai, cependant, pris pour hypothèse que, les points litigieux de cet appel n'étant pas soulevés devant la Cour, il n'était pas nécessaire d'exprimer un avis définitif sur la nature de l'action.

Tenant compte de la conclusion élaborée sur la question de compétence, je ne suis pas tenu d'exprimer mon avis sur le second motif de l'appel, mais je crois devoir le faire à cause de l'importance

matter I feel that I should do so. That ground of appeal, as I understand it, is that the conclusions sought by the respondent could not be obtained in an action *in rem*, that there was therefore no cause of action against the ship, and that the joinder of Delmar and Portland as defendants under Rule 1716 could not supply this deficiency in the original proceeding under which the ship was arrested. If I were of the opinion that this was a claim as to ownership or possession within the meaning of section 22(2)(a) I would conclude that the second ground of appeal is without merit. The cases involving actions for possession to which reference has already been made show that an action *in rem* is a proper proceeding by which to assert claims to possession and ownership. See also *Halsbury's Laws of England*, 4th ed., vol. 1, para. 310, note 3. It has been held that a conclusion for specific performance may be brought in an action *in rem*, although whether the court will order specific performance if the person against whom it is sought has not appeared has been left open: *The "Conoco Britannia"*<sup>24</sup>. Assuming then that the action *in rem* asserted a claim as to ownership or possession within the meaning of section 22(2)(a), I would conclude from these authorities that it disclosed a good cause of action against the ship, and that the joinder of Delmar and Portland as defendants was a proper one to make the relief sought enforceable against them.

On the ground that the Federal Court is without jurisdiction to entertain the respondent's action, I would allow the appeal, set aside the order of the Trial Division of October 1, 1973, and strike out the statement of claim, the whole with costs in this Court and in the Trial Division.

\* \* \*

RYAN J.: I concur.

\* \* \*

HYDE D.J.: I agree.

<sup>24</sup> [1972] 2 All E.R. 238.

de la matière. Selon ce second motif, l'intimée ne pourrait pas atteindre son but par une action *in rem*, il n'y aurait donc pas de cause d'action contre le navire, et la jonction de Delmar et de Portland comme défenderesses en vertu de la Règle 1716 ne pourrait pas pallier cette déficience de la procédure initiale de saisie du navire. Si j'étais d'avis qu'il s'agit d'une contestation relative au droit de propriété ou à la possession au sens de l'article 22(2)a), j'en conclurais que le second motif d'appel n'est pas fondé. La jurisprudence précitée, qui comporte des actions en possession, montre que l'action *in rem* est une procédure appropriée en matière de possession ou de droit de propriété. Voir aussi *Halsbury's Laws of England*, 4<sup>e</sup> éd., vol. 1, parag. 310, note 3. Il a été soutenu qu'une conclusion visant l'exécution intégrale peut être faite dans une action *in rem*. Mais on n'a pas dit si le tribunal ordonnerait l'exécution intégrale au cas où la personne contre laquelle l'exécution est sollicitée n'aurait pas comparu (*Le "Conoco Britannia"*)<sup>24</sup>. Supposant alors que l'action *in rem* fasse valoir une réclamation relative au droit de propriété ou à la possession au sens de l'article 22(2)a), je conclurais de cette jurisprudence qu'elle révèle une bonne cause d'action contre le navire, et que la jonction de la Delmar et de la Portland comme défenderesses est une procédure pertinente susceptible de rendre le redressement cherché exécutoire à leur égard.

Au motif que la Cour fédérale n'a pas compétence pour connaître de l'action de l'intimée, j'accueille l'appel, j'annule l'ordonnance rendue par la Division de première instance le 1<sup>er</sup> octobre 1973 et je radie la déclaration, le tout avec dépens devant cette cour et devant la Division de première instance.

\* \* \*

h

LE JUGE RYAN: J'y souscris.

\* \* \*

LE JUGE SUPPLÉANT HYDE: J'y souscris.

<sup>24</sup> [1972] 2 All E.R. 238.