

T-1453-74

T-1453-74

**The Queen (Plaintiff)**

v.

**Canadian Vickers Limited (Defendant)**

and

**Canadian General Electric Company Limited (Third Party)**

Trial Division, Addy J.—Montreal, February 17; Ottawa, February 28, 1975.

*Maritime law—Practice—Motion to strike third party proceedings—Defendant constructing ship for plaintiff—Crown claiming \$3.5 million for faulty installation of generators—Third party notice against manufacturer of generators—Jurisdiction—Whether Parliament can legislate as to subcontracts for building of parts of ship—Federal Court Act, ss. 2, 22(2)(n)—British North America Act, s. 91(10), 92(13), 101.*

Plaintiff claims \$3,500,000 for faulty installation of generators in a ship constructed for it by defendant. Defendant claims that third party is responsible to indemnify defendant. Third party applies to have the notice struck out for lack of jurisdiction.

*Held*, dismissing the application, the Parliament of Canada has jurisdiction to legislate regarding construction of ships such as that involved in the main action, and that jurisdiction includes the power to legislate as to the respective rights and duties of the builders and owners of such ships. Such power extends to subcontracts where they are for the actual construction of portions of the ship, and not merely remotely connected. As to whether jurisdiction exists to try the issue arising out of the subcontract between defendant and third party, jurisdiction as to a third party issue must be considered on its own merits. Here, the issue, dealing as it does with the actual construction of an integral part of the ship is one which arises "out of a contract relating to the construction of . . . a ship" within the meaning of section 22(2)(n) of the *Federal Court Act*. The plain and ordinary meaning of section 22(2)(n) is not limited or restricted by section 22(1), and on reading section 2 of the *Federal Court Act*, it is clear that the "law of Canada" in section 22(1) has the same meaning as in section 101 of the *British North America Act*, and, therefore, the words are deemed to embrace not only a statute actually enacted by Parliament, but also a law that it would be competent for Parliament to enact, modify or amend.

*Reference re Validity of Industrial Relations and Disputes Investigation Act (Can.)* [1955] S.C.R. 529 and *The Robert Simpson Montreal Ltd. v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* [1973] F.C. 1356, applied. *Grand Trunk Railway Company of Canada v. Attorney General of Canada* [1907] A.C. 65; *Attorney General for Ontario*

**La Reine (Demanderesse)**

c.

**Canadian Vickers Limited (Défenderesse)**

et

**Canadian General Electric Company Limited (Tierce partie)**

Division de première instance, le juge Addy—Montréal, le 17 février; Ottawa, le 28 février 1975.

*Droit maritime—Pratique—Requête en radiation de l'avis à tierce partie—La défenderesse construit un navire pour la demanderesse—La Couronne réclame \$3,500,000 pour l'installation défectueuse de générateurs—Avis à tierce partie signifié au fabricant des générateurs—Compétence—Le Parlement peut-il légiférer sur la construction de pièces de navire lorsqu'il s'agit de sous-contrats—Loi sur la Cour fédérale, d art. 2, 22(2)n—Acte de l'Amérique du Nord britannique, art. 91(10), 92(13), 101.*

La demanderesse réclame \$3,500,000 pour l'installation défectueuse de générateurs dans un navire construit pour la demanderesse par la défenderesse. Cette dernière soutient que la tierce partie est tenue de dédommager la défenderesse. La tierce partie demande la radiation de l'avis pour défaut de compétence.

*Arrêt*: la requête est rejetée; le Parlement du Canada a compétence pour légiférer sur la construction de navires comme celui dont il est question dans l'action principale et cette compétence comprend le pouvoir de légiférer sur les droits et les devoirs respectifs des constructeurs et des propriétaires desdits navires. Ce pouvoir s'étend aux sous-contrats lorsqu'ils ont pour objet la construction de parties du navire et ne constituent pas simplement des étapes éloignées. Pour déterminer si la Cour a effectivement compétence pour examiner le litige résultant du sous-contrat entre la défenderesse et la tierce partie, il faut examiner au fond la compétence quant au litige relatif à la tierce partie. Puisque le litige porte sur la construction effective d'une partie intégrante du navire, il est donc né «d'un contrat relatif à la construction . . . d'un navire» au sens de l'article 22(2)n) de la *Loi sur la Cour fédérale*. Le sens courant et ordinaire de l'article 22(2)n) n'est aucunement limité ou restreint par l'article 22(1); en outre, l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* indique clairement que «droit du Canada» à l'article 22(1) a le même sens qu'à l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* et, par conséquent, cette expression est censée comprendre non seulement une loi effectivement adoptée par le Parlement du Canada mais également une loi que le Parlement serait compétent pour adopter, modifier ou amender.

Arrêts appliqués: *Renvoi sur la validité de la Loi sur les relations industrielles et les enquêtes visant les différends du travail* [1955] R.C.S. 529 et *The Robert Simpson Montreal Ltd. c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* [1973] C.F. 1356. Arrêts examinés: *La Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada c. Le procureur*

*v. Attorney General for The Dominion* [1896] A.C. 348; *Ladore v. Bennett* [1939] 3 D.L.R. 1; *The Queen v. Finlayson* (1895-9) 5 Ex.C.R. 387; *The King v. The Globe Indemnity Company of Canada* (1914-22) 21 Ex.C.R. 34 and *Bow, McLachlan and Co., Limited v. The Ship "Camosun"* [1909] A.C. 597, considered.

## APPLICATION.

## COUNSEL:

No one for plaintiff.  
*G. Maughan and T. Montgomery, Q.C.*, for defendant.  
*B. Lacombe* for third party.

## SOLICITORS:

*Deputy Attorney General of Canada* for plaintiff.  
*Ogilvy, Cope, Porteous, Hansard, Marler, Montgomery and Renault*, Montreal, for defendant.  
*Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, MacKell and Clermont*, Montreal, for third party.

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

ADDY J.: This is an application by the third party by way of motion before delivery of a defence thereto to have the third party notice struck out for lack of jurisdiction of this Court to entertain the third party claim. The grounds advanced by the applicant at the hearing were that any such claim, by reason of the *British North America Act*, rests exclusively within the jurisdiction of the Superior Court of the Province of Quebec and, alternatively, that in any event neither section 22(2)(n) nor any other provision of the *Federal Court Act* grants this Court jurisdiction to entertain the action.

The main action consists of a claim of over \$3,500,000 for the faulty installation by the defendant of nine propulsion generators forming part of the electric propulsion system of the ice breaker *Louis S. St. Laurent*, during the construction of the aforesaid ship for the plaintiff by the defendant.

The defendant in its third party notice claims that the said generators, which are the subject

*général du Canada* [1907] A.C. 65; *Le procureur général de l'Ontario c. Le procureur général du Dominion* [1896] A.C. 348; *Ladore c. Bennett* [1939] 3 D.L.R. 1; *La Reine c. Finlayson* (1895-9) 5 R.C.É. 387; *Le Roi c. The Globe Indemnity Company of Canada* (1914-22) 21 R.C.É. 34 et *Bow, McLachlan & Co., Limited c. Le navire «Camosun»* [1909] A.C. 597.

## REQUÊTE.

## AVOCATS:

La demanderesse n'était pas représentée.  
*G. Maughan et T. Montgomery, c.r.*, pour la défenderesse.  
*B. Lacombe* pour la tierce partie.

## PROCUREURS:

*Le sous-procureur général du Canada* pour la demanderesse.  
*Ogilvy, Cope, Porteous, Hansard, Marler, Montgomery et Renault*, Montréal, pour la défenderesse.  
*Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, MacKell et Clermont*, Montréal, pour la tierce partie.

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

LE JUGE ADDY: Avant de soumettre une défense, la tierce partie demande par voie de requête la radiation de l'avis à tierce partie pour défaut de compétence de la Cour à l'égard du redressement demandé contre elle. Les motifs avancés à l'audience par la requérante consistent à dire qu'une telle réclamation, aux termes de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, relève exclusivement de la compétence de la Cour supérieure de la province de Québec et, subsidiairement, que de toute façon ni l'article 22(2)(n) ni aucune autre disposition de la *Loi sur la Cour fédérale* ne confère à la Cour la compétence pour l'entendre.

L'action principale consiste en une réclamation de plus de \$3,500,000 pour l'installation défectueuse par la défenderesse de neuf générateurs faisant partie du système de propulsion électrique du brise-glace *Louis S. Saint-Laurent* au cours de sa construction pour la demanderesse par la défenderesse.

La défenderesse dans son avis à tierce partie soutient que lesdits générateurs, qui font l'objet de

matter of the main action, were built, furnished and installed in the ship by the third party, Canadian General Electric Company Limited, and that, pursuant to a guarantee covering design, materials and workmanship, the third party would be responsible to indemnify the defendant against the claim of the plaintiff.

The first point raised by the applicant third party to the effect that it would not be within the jurisdiction of Parliament to legislate in the matter covered by the third party notice depends on the interpretation of head 10 of section 91 of the *British North America Act*, which provides that Parliament has the right to legislate concerning the matter of navigation and shipping. The specific question is whether, in the exercise of its jurisdiction over navigation and shipping, the Parliament of Canada can legislate, as to subcontracts, for the building of parts of ships.

At the hearing, counsel for the applicant, contrary to the more general wording of the notice of motion, admitted that the Parliament of Canada did in fact have jurisdiction over contracts for the repair and construction of ships, but denied that it had jurisdiction over the subcontracts.

Since jurisdiction cannot be granted by consent and since the question had been raised originally in the notice of motion, it would be preferable that a specific finding be made on the broader aspect of the problem.

The extent of the powers granted by Parliament under the heading of "Navigation and Shipping" and the considerable extent to which those powers take precedence over the property and civil rights provisions of the *British North America Act* were fully discussed in 1955 by the Supreme Court of Canada in *Reference Re Validity of Industrial Relations and Disputes Investigation Act (Can.)*<sup>1</sup>. It is evident from this case that the power to legislate in the field of navigation and shipping is to be broadly interpreted. The subject was dealt with more recently by the Appeal Division of this Court in the case of *The Robert Simpson Montreal Ltd. v. Hamburg-Amerika Linie* j

l'action principale, ont été construits, fournis et installés sur le navire par la tierce partie, Canadian General Electric Company Limited, et qu'en conformité d'une garantie couvrant les plans, les pièces et les travaux, la tierce partie est tenue de dédommager la défenderesse à l'égard de la réclamation de la demanderesse.

La requérante et tierce partie soutient d'abord que le Parlement n'a pas compétence pour légiférer sur les matières couvertes par l'avis à tierce partie; cet argument dépend de l'interprétation du paragraphe 10 de l'article 91 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, qui prévoit que le Parlement a le droit de légiférer sur toutes questions de navigation et de marine marchande (*shipping*). Plus précisément la question est de savoir si, dans l'exercice de sa compétence sur la navigation et la marine marchande, le Parlement du Canada peut légiférer sur la construction de pièces de navire, lorsqu'il s'agit de sous-contrats.

À l'audience, l'avocat de la requérante, s'écartant de l'énoncé plus général de l'avis de requête, a admis que le Parlement du Canada avait en fait compétence sur les contrats conclus pour la réparation et la construction de navires, mais a nié qu'il avait compétence sur les sous-contrats.

Puisque la compétence ne peut être conférée par consentement et puisque la question a été initialement soulevée dans l'avis de requête, il est souhaitable de donner des conclusions sur l'ensemble du problème.

En 1955, la Cour suprême du Canada, dans le *Renvoi sur la validité de la Loi sur les relations industrielles et les enquêtes visant les différends du travail*,<sup>1</sup> a étudié à fond l'étendue des pouvoirs conférés par le Parlement sous la rubrique «la navigation et les bâtiments ou navires (*shipping*)» et examiné dans quelle mesure ces pouvoirs l'emportent sur les dispositions de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* portant sur la propriété et les droits civils. Il ressort clairement de cette affaire que le pouvoir de légiférer en matière de navigation et de marine marchande doit être interprété dans son sens large. Cette question fut examinée plus récemment par la Division d'appel de cette

<sup>1</sup> [1955] S.C.R. 529.

<sup>1</sup> [1955] R.C.S. 529.

*Norddeutscher*<sup>2</sup>. In this case, the nature and extent to which section 22(1) of the *Federal Court Act* grants jurisdiction to this Court was also dealt with and the broad scope of that subsection as well as its constitutionality were established. The principle was also stated therein that section 22(1) grants jurisdiction by virtue of a law relating to a matter falling within the class of subject "Navigation and Shipping" that it would be competent for the Parliament of Canada to enact, or that it grants jurisdiction in an action or suit in relation to some subject matter, which is within the legislative competence of the Canadian Parliament, because that subject matter falls within the class of "Navigation and Shipping" (refer page 1361 of the above-mentioned report of the case). In other words, it is not necessary for Parliament to have actually legislated on the matter in order for the Federal Court of Canada to have received jurisdiction over the matter by virtue of section 22(1) of the *Federal Court Act*.

It is obvious that the regulation and determination of the rights and duties existing between a ship builder and a ship owner are really ancillary to the subject matter of navigation and shipping and do not constitute an essential or an integral part of same. But, in order to found jurisdiction, such an intimate relationship is not required; if a subordinate or ancillary power is reasonably required for the proper exercise of the main power or if it is required in order to prevent the main power from being substantially frustrated or impeded, then jurisdiction over such a subordinate matter exists where jurisdiction over the main subject matter does. Control over the building of ships, at least ships which are of the seagoing type such as that involved in this action, in my view, is necessarily incidental to, truly ancillary to, or reasonably required for a proper exercise of jurisdiction and control over navigation and shipping; control over the rights and duties existing between the owners and builders of such ships is the most direct and effective way of controlling the actual building of these ships. (As to "truly ancillary" see *Grand Trunk Railway Company of Canada v.*

<sup>2</sup> [1973] F.C. 1356.

cour dans l'affaire *The Robert Simpson Montreal Ltd. c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*<sup>2</sup>. Dans cette affaire, on examina aussi la nature et la portée de la compétence conférée à cette cour par l'article 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* et il fut décidé que ce paragraphe avait une portée très large et qu'en outre, il était constitutionnel. On affirma aussi que l'article 22(1) conférerait cette compétence par le truchement de toute loi portant sur une matière relevant de la catégorie de sujet «navigation et marine marchande» que le Parlement du Canada serait compétent pour adopter, ou qu'il conférerait une compétence sur une action ou poursuite relative à un sujet quelconque relevant de la catégorie «navigation et marine marchande» qui appartient au domaine de compétence législative du Parlement canadien, (voir la page 1361 du jugement susmentionné). En d'autres termes, il n'est pas nécessaire que le Parlement ait effectivement légiféré sur un sujet pour que la Cour fédérale du Canada ait compétence à son égard en vertu de l'article 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Il est évident que la réglementation et la détermination des droits et devoirs existant entre un constructeur de navire et un propriétaire de navire relèvent effectivement de la catégorie de la navigation et de la marine marchande mais sans en constituer une partie essentielle ou intégrante. L'existence d'un lien aussi étroit n'est pas nécessaire pour fonder la compétence de la Cour; si un pouvoir subordonné ou accessoire est raisonnablement nécessaire à l'exercice régulier du pouvoir principal ou s'il est nécessaire pour empêcher que ce pouvoir principal soit considérablement retardé ou gêné, il y a compétence sur ce sujet accessoire lorsqu'il y a compétence sur le sujet principal. A mon avis, le pouvoir de contrôle sur la construction des navires, tout du moins des navires de long cours (comme le navire en cause) est nécessairement incident ou réellement accessoire, ou encore raisonnablement nécessaire, à l'exercice régulier de la compétence et du pouvoir de contrôle sur la navigation et la marine marchande; le pouvoir de contrôle sur les droits et devoirs existant entre le propriétaire et le constructeur de navires de ce genre est le moyen le plus direct et le plus efficace

<sup>2</sup> [1973] C.F. 1356.

*Attorney-General of Canada*<sup>3</sup>; as to “necessarily incidental” see local prohibition case—*Attorney General for Ontario v. Attorney General for the Dominion*<sup>4</sup>; and as to “incidentally” see *Ladore v. Bennett*<sup>5</sup>.) I am, of course, not referring to the manufacture of all types of watercraft for it would not be too difficult to conceive of a situation where there would be no justification at law to find that jurisdiction lies with the Parliament of Canada rather than with the Provinces.

I therefore conclude that the Parliament of Canada does, in fact, have jurisdiction to legislate regarding the construction of ships such as that involved in the main action and that such jurisdiction includes the power to legislate as to the respective rights and duties of the builders and owners of such ships.

If power exists in Parliament to legislate in the field of contracts for ship construction, then it follows that such power must extend to subcontracts as well as the main contract where the subcontracts are for the actual construction of portions of the ship and are not merely connected to ship construction in a remote manner such as contracts for the supply of materials. The power is to legislate over the construction and it matters not whether the construction is carried out by means of a main contract or several subcontracts and a main contract.

On the specific point raised at the hearing, namely, that in the building of a ship, although jurisdiction exists to try the issue arising out of the main contract between the plaintiff and the defendant, there nevertheless is no jurisdiction in this Court to try the issue arising out of the subcontract between the defendant and the third party, the applicant cited the cases of *The Queen v. Finlayson*<sup>6</sup>, *The King v. The Globe Indemnity Company of Canada*<sup>7</sup>, and *Bow, McLachlan &*

d'exercer un contrôle sur la construction de ces navires. (Voir les expressions «vraiment accessoire» dans l'affaire *La Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada c. Le procureur général du Canada*<sup>3</sup>; l'expression «nécessairement incidente» dans l'affaire des prohibitions locales, *Le procureur général de l'Ontario c. Le procureur général du Dominion*<sup>4</sup>; ainsi que le terme «incidemment» dans l'affaire *Ladore c. Bennett*<sup>5</sup>.) Bien sûr je ne parle pas de la fabrication de tous les types de bâtiments car il ne serait pas trop difficile alors d'imaginer une situation où il serait impossible en droit de conclure à la compétence du Parlement du Canada plutôt qu'à celle des provinces.

Je conclus donc que le Parlement du Canada a effectivement compétence pour légiférer sur la construction des navires du type du navire en cause dans l'action principale et que cette compétence inclut le pouvoir de légiférer sur les droits et devoirs respectifs des constructeurs et des propriétaires desdits navires.

Si le Parlement a le pouvoir de légiférer en matière de contrats pour la construction de navires, ce pouvoir doit alors s'étendre aux sous-contrats aussi bien qu'au contrat principal lorsque ces sous-contrats ont pour objet la construction de parties du navire et ne constituent pas simplement des étapes éloignées, comme par exemple dans le cas de contrats de fourniture de matériaux. Il s'agit d'un pouvoir de légiférer sur la construction et il importe peu que cette construction soit effectuée en vertu d'un contrat principal ou de plusieurs sous-contrats subordonnés à un contrat principal.

La question précise soulevée à l'audience est la suivante: en ce qui concerne la construction d'un navire, même si la Cour a compétence pour trancher le litige résultant du contrat principal entre demandeur et défendeur, elle n'est pas pour autant compétente pour trancher le litige résultant du sous-contrat entre le défendeur et la tierce partie. A cet égard, la requérante a cité les affaires *La Reine c. Finlayson*<sup>6</sup>, *Le Roi c. The Globe Indemnity Company of Canada*<sup>7</sup> et *Bow, McLachlan &*

<sup>3</sup> [1907] A.C. 65.

<sup>4</sup> [1896] A.C. 348 at 360.

<sup>5</sup> [1939] 3 D.L.R. 1.

<sup>6</sup> (1895-9) 5 Ex.C.R. 387.

<sup>7</sup> (1914-22) 21 Ex.C.R. 34.

<sup>3</sup> [1907] A.C. 65.

<sup>4</sup> [1896] A.C. 348, à la page 360.

<sup>5</sup> [1939] 3 D.L.R. 1.

<sup>6</sup> (1895-9) 5 R.C.É. 387.

<sup>7</sup> (1914-22) 21 R.C.É. 34.

*Co., Limited v. The Ship "Camosun"*<sup>8</sup> as authority for the proposition that this Court does not possess such jurisdiction.

These cases are authority for the bare proposition that jurisdiction to try the main issue does not of itself create jurisdiction to try issues arising between a third party and a defendant in the main action merely because the third party issue would arise only in the event of liability being established in the main action. Jurisdiction as to a third party issue must be considered on its own merits and, if jurisdiction would not exist to try the issue as an action, independently of the main action, then jurisdiction does not exist to try it merely because it happens to be an issue existing between a third person and a defendant who is properly before the Court, notwithstanding very cogent and logical arguments which may be advanced for the existence of such jurisdiction from the standpoint of cost, saving of time, unity of jurisdiction and the avoidance of contrary decisions on the same set of facts, etc. The question is, therefore, whether this Court was actually granted jurisdiction over the issue between the defendant and the third party, independently of the main action. Subparagraph (n) of section 22(2) of the *Federal Court Act* reads as follows:

(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:

(n) any claim arising out of a contract relating to the construction, repair or equipping of a ship;

If one is to assume that the allegations of the third party notice are true, and one is obliged to do so when considering jurisdiction at this stage of the proceedings, then it is clear that the third party not only designed and built the machines but physically installed them in the ship and assumed toward the defendant all responsibility for doing so. The third party issue therefore deals with the actual construction of an integral part of the ship, namely, the construction and installation of its

<sup>8</sup> [1909] A.C. 597.

*Company, Limited c. Le navire «Camosun»*<sup>8</sup> comme précédents établissant le défaut de compétence de la Cour à ce sujet.

Ces affaires établissent simplement le principe que la compétence pour examiner le litige principal ne crée pas d'elle-même la compétence pour examiner les litiges entre une tierce partie et un défendeur dans l'action principale, pour la simple raison que la question relative à la tierce partie ne peut être soulevée qu'au cas où on établit la responsabilité dans l'action principale. La compétence quant au litige relatif à la tierce partie doit être examinée à fond et, si la Cour n'est pas compétente pour examiner le litige à titre d'action distincte, indépendante de l'action principale, elle n'est pas compétente à son égard pour la simple raison qu'il s'agit d'un litige entre un tiers et un défendeur à une action portée à juste titre devant la Cour, en dépit des arguments convaincants et logiques que l'on pourrait avancer à l'appui d'une telle compétence du point de vue des coûts, de l'économie de temps, de l'unité de juridiction et de la nécessité d'éviter des décisions contraires sur les mêmes faits, etc. Il nous faut donc déterminer si, en l'espèce, la Cour a effectivement compétence pour examiner le litige entre la défenderesse et la tierce partie, indépendamment de l'action principale. Le sous-alinéa n) de l'article 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* se lit comme suit:

(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:

n) toute demande née d'un contrat relatif à la construction, à la réparation ou à l'équipement d'un navire;

En supposant que les allégations de l'avis à tierce partie sont exactes, comme nous sommes obligés de le faire à ce stade des procédures puisque nous examinons la question de la compétence, il est évident que la tierce partie a non seulement établi les plans et construit les machines mais les a installées sur le navire et a engagé sa responsabilité à l'égard de la défenderesse pour ces travaux. Le litige relatif à la tierce partie porte donc sur la construction effective d'une partie intégrante du

<sup>8</sup> [1909] A.C. 597.

propulsion system. When applying the factual situation as outlined in the third party notice to section 22(2)(n), it seems absolutely clear to me that the claim is one which "arises out of a contract relating to the construction of . . . a ship." It may be true that it is not a contract of construction of a ship, nor a contract for the construction of a ship, since it is one for the supply and installation of the propulsion system but, the supply and installation of the system constitute an integral part of the actual construction itself and it, therefore, certainly "relates" to the construction of a ship and could not do so more directly without being a contract for the construction of the entire ship. On the plain and ordinary meaning of that paragraph, this Court was granted jurisdiction by Parliament over issues such as contemplated in the third party claim and that plain and ordinary meaning is, in no way, limited or restricted by subsection (1) of section 22 which gives a general concurrent jurisdiction of this Court, as well as between subject and subject as otherwise, relating to any matter coming within the class of subject of "Navigation and Shipping." As stated previously, the far-reaching effect of the jurisdiction granted under section 22(1) was fully discussed in the above-mentioned case of *The Robert Simpson Montreal Ltd. v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* and more particularly at page 1361 of the report and it is abundantly clear, in reading the decision, that section 22(1) in no way restricts 22(2)(n) nor does any other section of the *Federal Court Act* do so.

Furthermore, on reading section 2 of the *Federal Court Act*, it is clear that "law of Canada" in section 22(1) has the same meaning as in section 101 of the *British North America Act* and, therefore, the words are deemed to embrace not only a statute actually enacted by the Parliament of Canada but also a law that it would be competent for the Parliament of Canada to enact, modify or amend.

I therefore conclude that this Court has jurisdiction concurrent with that of the Superior Court of the Province of Quebec to try the issue between the third party and the defendant. The application to have the third party notice struck out is therefore dismissed with costs.

navire, savoir, la construction et l'installation de son système de propulsion. Si l'on compare la situation de fait décrite dans l'avis à tierce partie à l'article 22(2)n, il me semble tout à fait évident a que la réclamation est une demande «née d'un contrat relatif à la construction . . . d'un navire.» Il est sans doute vrai qu'il ne s'agit pas d'un contrat de construction de navire, ni d'un contrat pour la construction d'un navire, puisqu'il s'agit simplement de la fourniture et de l'installation d'un système de propulsion; la fourniture et l'installation de ce système constituent cependant une partie intégrante de la construction et sont donc certainement «relatives» à la construction d'un navire et seul un contrat pour la construction de l'ensemble du navire serait plus directement relatif à ces travaux. Suivant le sens courant et ordinaire de cet alinéa, le Parlement a conféré à cette cour une compétence sur des litiges similaires aux questions soulevées dans l'avis à la tierce partie et ce sens courant et ordinaire n'est aucunement limité ou restreint par le paragraphe (1) de l'article 22 qui confère une compétence générale concurrente, tant entre sujets qu'autrement, sur toute question en matière de navigation ou de marine marchande. Comme nous l'avons déjà mentionné, la portée générale de la compétence conférée par l'article 22(1) a été examinée à fond dans l'affaire susmentionnée, *The Robert Simpson Montreal Ltd. c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* et plus particulièrement à la page 1361 du recueil; il ressort très clairement de cette décision que ni l'article 22(1) ni aucun autre article de la *Loi sur la Cour fédérale* n'apportent de restrictions à l'article 22(2)n).

En outre, l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* indique clairement que «droit du Canada» à l'article 22(1) a le même sens qu'à l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* et que, par conséquent, cette expression est censée comprendre non seulement une loi effectivement adoptée par le Parlement du Canada mais également une loi que le Parlement du Canada serait i compétent pour adopter, modifier ou amender.

Je conclus donc que cette cour a compétence concurrente avec celle de la Cour supérieure de la province de Québec pour trancher le litige entre la tierce partie et la défenderesse. La demande de radiation de l'avis à tierce partie est donc rejetée avec dépens.