

T-1467-75

T-1467-75

**Quebec and Ontario Transportation Company
(Plaintiff)**

v.

The Ship *Incan St. Laurent* and *Incan Ships Limited* (Defendants)

Trial Division, Walsh J.—Vancouver, April 14;
Ottawa, May 5, 1978.

Jurisdiction — Maritime law — Contracts — Joint venture contract for construction of vessel, together with prior and subsequent related documents entailing further obligations — Half-interest in vessel not assigned to plaintiff as required by joint venture contract, but obligations in related agreement not fulfilled — Plaintiff seeking one-half of profits earned by vessel, and one-half of proceeds from its sale, as well as an accounting — Whether or not Court has jurisdiction to entertain the action, and if so, whether or not an action lies in rem — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 22(1),(2)(a),(b), 42.

Plaintiff and defendant Incan contractually agreed that defendant ship is beneficially owned by them in equal shares, and that while the agreement for the construction of the ship was in defendant Incan's name, the rights of Incan in and to the ship are held by it equally for itself and plaintiff. Incan would assign 50% of such rights to plaintiff at the earliest possible date. Plaintiff paid Incan for its one-half share of payments made on account of the ship's construction. In addition to this contract, however, both an earlier document, entitled "Heads of Agreement", and a subsequent agreement existed and set out related construction obligations on the parts of both plaintiff and defendant Incan. Defendant Incan refused to assign the 50% interest in the ship, apparently because of plaintiff's non-completion of these obligations, and registered Incan as owner of 64 shares of the ship. Plaintiff seeks an order that it be registered as owner of one-half interest of the ship, one-half share of the profits earned by it, and one-half of the proceeds from its sale, together with an accounting for those earnings and proceeds. This Court is to determine if the Federal Court has jurisdiction to entertain plaintiff's claim, and if so, whether or not an action lies *in rem*.

Held, the action is dismissed. Although plaintiff is attempting to base its action entirely on the contract, which is a joint venture agreement for the construction of the vessel, it is clear that this agreement is inseparable from the earlier "Heads of Agreement" document, and a subsequent agreement. While plaintiff has a claim to ownership it has not yet acquired this ownership, but in fact is seeking to have the Court enforce this agreement so as to recognize this right. The Court is unable to distinguish the facts of the present case from those in the *Capricorn* case by which it is bound, and therefore must conclude that the Federal Court does not have jurisdiction to entertain the present claim. Furthermore, since it has been

**Quebec and Ontario Transportation Company
(Demanderesse)**

a c.

Le navire *Incan St. Laurent* et *Incan Navigation Limitée* (Défendeurs)

Division de première instance, le juge Walsh—
Vancouver, le 14 avril; Ottawa, le 5 mai 1978.

Compétence — Droit maritime — Contrats — Contrat d'entreprise commune de construction d'un navire auquel sont rattachés certains actes antérieurs et postérieurs constatant des obligations supplémentaires — Cession de la propriété de la moitié du navire à la demanderesse non complétée comme requis par le contrat d'entreprise commune mais inexécution des obligations stipulées dans les conventions connexes — La demanderesse exige la moitié des bénéfices gagnés par le navire et celle du prix de sa vente ainsi qu'une reddition de compte — La Cour a-t-elle compétence pour connaître de la demande et, si oui, l'action réelle est-elle appropriée? — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 2, 22(1),(2)(a),(b) et 42.

La demanderesse et la défenderesse Incan sont convenues par contrat que le navire défendeur leur appartient à parts égales et qu'alors que le contrat de construction du navire avait été établi au seul nom de la défenderesse Incan, les droits que cette dernière a sur le navire, elle les détient autant pour elle que pour la demanderesse. Incan devait remettre sa part, soit 50 pour 100, à la demanderesse le plus tôt possible. La demanderesse a payé à Incan sa part du prix exigé pour la construction du navire (la moitié). Outre ce contrat toutefois, un acte antérieur, intitulé «Articles d'accord», et une convention ultérieure, stipulaient d'autres obligations, reliées à la construction, contractées et par la demanderesse et par la défenderesse Incan. La défenderesse Incan a refusé de remettre la part de 50 pour 100 du navire apparemment à cause de l'inexécution de ces obligations par la demanderesse, se contentant de faire enregistrer Incan à titre de propriétaire de 64 actions du navire. La demanderesse demande qu'il soit ordonné qu'elle soit inscrite comme propriétaire de la moitié du navire et qu'il soit déclaré qu'elle a droit à la moitié des bénéfices gagnés par celui-ci et à la moitié du prix de sa vente; elle demande aussi une ordonnance de rendre compte desdits bénéfices et prix de vente. La Cour doit décider si la Cour fédérale a compétence pour connaître de la demande et si l'action réelle est appropriée.

Arrêt: l'action est rejetée. Quoique la demanderesse cherche purement et simplement à fonder sa demande sur le contrat, lequel est un contrat d'entreprise commune de construction d'un navire, il est clair que ce contrat ne saurait être séparé de l'acte antérieur intitulé «Articles d'accord» et de la convention subséquente. La demanderesse réclame un droit de propriété mais ne l'a pas encore acquis; en fait elle demande au tribunal l'exécution du contrat pour faire reconnaître son droit. La Cour est incapable de distinguer les faits de la présente espèce de ceux de *Capricorn*, arrêt qui la lie, et donc elle doit conclure que la Cour fédérale n'est pas compétente pour connaître de la présente demande. De plus, vu qu'il a été décidé que la Cour

established that the Federal Court does not have jurisdiction to entertain an action for *résiliation* of agreements and damages, it would be difficult to conclude that this Court has jurisdiction to entertain a claim to enforce the agreements and claim the benefits of ownership arising from them.

Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd. [1977] 2 S.C.R. 1054, applied. *The "Capricorn" v. Antares Shipping Corp.* [1978] 2 F.C. 834, followed. *Intermunicipal Realty & Development Corp. v. Gore Mutual Insurance Co.* [1978] 2 F.C. 691, referred to. *R. v. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 F.C. 675, referred to.

ACTION.

COUNSEL:

J. Cunningham and *G. Nesbitt* for plaintiff.

M. S. Bistrisky and *B. Hoeschen* for defendants.

SOLICITORS:

Macrae, Montgomery, Spring & Cunningham, Vancouver, for plaintiff.
Law Department, Canadian Pacific Ltd., Montreal and Vancouver, for defendants.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

WALSH J.: By order of Mr. Justice Collier dated January 25, 1978, as varied by order of April 10, 1978, the following questions of law were set down for determination by the Court.

1. Does the Federal Court of Canada have jurisdiction to entertain the plaintiff's claim?

2. If this question is answered in the affirmative does an action *in rem* lie?

The questions of law are to be determined on the basis that (1) the allegations of fact in the statement of claim are for the purposes of the action deemed to be true, (2) that the following contracts between plaintiff and defendant shall be filed as evidence (a) January 22, 1974, (b) February 13, 1974 and (c) March 26, 1974, and (3) that copies of the bail bonds filed on May 28, 1975 and July 7, 1977 shall be filed together with the order of Mr. Justice Collier of July 5, 1977, permitting the substitution of the first bail bond. The order provided that by agreement these will be all the facts necessary to determine the questions and that no

fédérale n'est pas compétente pour connaître d'une action en *résiliation* de conventions et en dommages-intérêts, il serait difficile de statuer que le présent tribunal est compétent pour connaître d'une demande d'exécution des conventions et de jouissance des avantages du droit de propriété en découlant.

Arrêt appliqué: *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée* [1977] 2 R.C.S. 1054. Arrêt suivi: *Le «Capricorn» c. Antares Shipping Corp.* [1978] 2 C.F. 834. Arrêts mentionnés: *Intermunicipal Realty & Development Corp. c. Gore Mutual Insurance Co.* [1978] 2 C.F. 691; *R. c. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 C.F. 675.

ACTION.

AVOCATS:

J. Cunningham et *G. Nesbitt* pour la demanderesse.

M. S. Bistrisky et *B. Hoeschen* pour les défendeurs.

PROCUREURS:

Macrae, Montgomery, Spring & Cunningham, Vancouver, pour la demanderesse.

Le contentieux, Canadien Pacifique Ltée, Montréal et Vancouver, pour les défendeurs.

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

LE JUGE WALSH: Sur ordonnance du juge Collier, en date du 25 janvier 1978, modifiée par l'ordonnance du 10 avril de la même année, la Cour a été saisie des questions de droit suivantes:

1. La Cour fédérale du Canada a-t-elle compétence pour connaître de la demande de la demanderesse?

2. En cas de réponse affirmative à la première question, l'action réelle est-elle appropriée?

Ces questions de droit doivent être instruites en présumant (1) que, pour les fins de l'espèce, les faits allégués dans la déclaration sont vrais (2) que les contrats suivants, auxquels les défendeurs et la demanderesse sont parties, seront produits: a) celui du 22 janvier 1974, b) celui du 13 février 1974 et c) celui du 26 mars 1974 et (3) que copies des cautionnements produits les 28 mai 1975 et 7 juillet 1977 seront annexées à l'ordonnance rendue par le juge Collier le 5 juillet 1977 autorisant le remplacement du premier cautionnement. L'ordonnance dispose en outre qu'il est convenu que ce sont là tous les faits nécessaires à la solution du

further facts will be adduced, that if the determination is adverse to the plaintiff then an order dismissing the action will follow, and if the determination of the questions is adverse to the defendants the jurisdictional question will not be raised by defendants at trial.

Plaintiff's amended statement of claim declares that by contract dated February 13, 1974, plaintiff and defendant Incan, *inter alia*, agreed that the defendant ship is beneficially owned by them in equal shares. The contract further provided that while the agreement between defendant Incan and the ship builder for the construction of the ship was in the name of the defendant Incan the rights of said defendant in and to the defendant ship are held by it equally for itself and plaintiff and the defendant Incan would assign and transfer 50% of such rights to the plaintiff at the earliest possible date. Pursuant to the contract plaintiff has paid defendant Incan sums totalling in excess of \$2,000,000 for its one-half share of payments made on account of the said construction of the ship to the ship builder. Defendant has refused to assign and transfer 50% of defendant ship to the plaintiff and instead on April 15, 1975, caused defendant Incan to be registered as the owner of 64 shares in the defendant ship. Plaintiff seeks an order that the plaintiff was on April 15, 1975, entitled to be registered as the owner of one-half interest of the defendant ship, that plaintiff is entitled to one-half share of the profits earned by said ship while registered in the name of defendant Incan and to one-half of the proceeds from the sale of the defendant ship by defendant Incan, together with an order for accounting with respect to the said earnings and proceeds, and judgment against defendant Incan for the amounts declared due to plaintiff on the said accounting together with interest and costs.

Defendants in contesting the jurisdiction of the Court placed special reliance on the Supreme Court case of *Quebec North Shore Paper Company et al. v. Canadian Pacific Limited et al.*¹ Although the names of the parties are different in the case heading in the report the action concerned the same parties, the "et al." in the headnote referring to Quebec and Ontario Transportation

¹ [1977] 2 S.C.R. 1054.

litige, qu'aucun autre fait ne sera avancé et que si la demanderesse n'a pas gain de cause, il y aura rejet de l'action tandis que dans le cas contraire, les défendeurs s'abstiendront de soulever l'exception d'incompétence au procès.

La déclaration modifiée de la demanderesse dit que, par contrat du 13 février 1974, la demanderesse et la défenderesse Incan sont convenues, entre autres, que le navire défendeur leur appartient à parts égales. Le contrat stipule en outre qu'alors que le contrat de construction du navire, intervenu entre la défenderesse Incan et le constructeur, avait été établi au nom de la défenderesse Incan, les droits que cette dernière a sur le navire, elle les détient autant pour elle que pour la demanderesse et qu'elle lui en remettra sa part, soit 50% le plus tôt possible. En exécution du contrat la demanderesse a versé à la défenderesse Incan plus de \$2,000,000 en paiement de sa part du prix exigé par le constructeur pour la construction du navire. La défenderesse a refusé de remettre une part de 50% du navire défendeur à la demanderesse et, en lieu et place, le 15 avril 1975, a fait enregistrer la défenderesse Incan à titre de propriétaire de 64 actions du navire défendeur. La demanderesse demande qu'il soit déclaré que, le 15 avril 1975, elle avait droit d'être inscrite comme propriétaire de la moitié du navire défendeur, qu'elle a droit à la moitié des bénéfices gagnés par le navire pendant que la défenderesse Incan était inscrite comme propriétaire ainsi qu'à la moitié du prix de vente que cette dernière en a obtenu. Elle demande de joindre à cette déclaration une ordonnance de rendre compte desdits bénéfices et prix de vente et que jugement soit rendu contre la défenderesse Incan pour les montants dont elle, la demanderesse, serait trouvée créancière lors de ladite reddition de compte, le tout avec intérêts et dépens.

Les défendeurs, se sont tout particulièrement appuyés, pour contester la compétence du tribunal sur l'arrêt de la Cour suprême: *Quebec North Shore Paper Company et al. c. Canadien Pacifique Limitée et al.*¹ Bien que dans l'intitulé de cause, dans le recueil, le nom des parties soit différent, cette action concernait les mêmes parties; le «et al.» se référait à la Quebec and Ontario

¹ [1977] 2 R.C.S. 1054.

Company Limited as a co-plaintiff with the Quebec North Shore Paper Company and Incan Ships Limited as a co-defendant with Canadian Pacific Ltd. in the action which went to the Supreme Court. In the *Quebec North Shore Paper Co. Ltd.* case decided in the Supreme Court plaintiff (respondent in the Supreme Court) had claimed that the Federal Court had jurisdiction by virtue of section 23 of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, on the basis that the contracts between the parties constituted "Works and Undertakings connecting the Province with any other [province] . . . or extending beyond the Limits of the Province". In rendering judgment Chief Justice Laskin stated at page 1056 that the obligations arose under a contract of January 22, 1974, supplemented by contracts of February 13, 1974 and March 26, 1974. He refers to the contract of January 22, 1974 entitled "Heads of Agreement" and states that it is a comprehensive document providing for the operation of ships to transport newsprint products by Quebec North Shore Paper Company Limited at Baie-Comeau for ultimate destination to points in the United States. The building of a marine terminal at Baie-Comeau was a key term of the entire scheme. Respondents alleged that they had fulfilled all their obligations under the contracts but that the appellants were in default and had not even commenced to build the marine terminal as of March 14, 1975 when they brought action for damages and asked for the *résiliation* of the contracts. The learned Chief Justice further stated at pages 1065-66:

If independently valid and applicable, as Quebec law obviously is in the present case (indeed, as being the law chosen by the parties to govern the agreement), it is not federal law nor can it be transposed into federal law for the purpose of giving jurisdiction to the Federal Court. Jurisdiction under s. 23 follows if the claim for relief is under existing federal law, it does not precede the determination of that question.

It is also well to note that s. 101 does not speak of the establishment of Courts in respect of matters within federal legislative competence but of Courts "for the better administration of the laws of Canada". The word "administration" is as telling as the plural word "laws", and they carry, in my opinion, the requirement that there be applicable and existing federal law, whether under statute or regulation or common law, as in the case of the Crown, upon which the jurisdiction of the Federal Court can be exercised. Section 23 requires that the claim for relief be one sought under such law. This requirement has not been met in the present case and I would, accordingly, allow the appeal, set aside the judgments below and declare

Transportation Company Limited, codemanderesse de la Quebec North Shore Paper Company, et à la Incan Navigation Limitée codéfenderesse du Canadien Pacifique Limitée. Dans cette action donc, en Cour suprême, la demanderesse (alors intimée) avait prétendu que l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, attribuait compétence à cette dernière cour parce que les contrats conclus par les parties constituaient des «travaux et entreprises reliant la province à une autre . . . ou s'étendant au-delà des limites de la province». En rendant l'arrêt, le juge en chef Laskin a conclu, à la page 1056, que les obligations créées l'avaient été par contrat le 22 janvier 1974, contrat auquel s'étaient ajoutés ceux des 13 février et 26 mars de la même année. Il a cité le contrat du 22 janvier intitulé «Articles d'accord» disant qu'il s'agissait là d'un acte exhaustif prévoyant l'emploi de navires pour le transport de papier journal par la Quebec North Shore Paper Company Limited de Baie-Comeau à destination de divers points aux États-Unis. La construction d'une gare maritime à Baie-Comeau constituait un élément essentiel de l'ensemble du projet. Les intimés font valoir qu'ils avaient exécuté toutes leurs obligations contractuelles alors que les appelants étaient défaillants et n'avaient même pas commencé la construction de la gare le 14 mars 1975, date où a été instituée l'action en dommages; ils demandaient donc la résiliation des contrats. En outre l'éminent juge en chef, ajoutait aux pages 1065 et 1066:

Si la loi est en elle-même valide et applicable, comme c'est de toute évidence le cas pour la loi du Québec en l'espèce (les parties ont en effet convenu que leur contrat serait régi par les lois du Québec), elle ne constitue pas une loi fédérale et ne peut être transposée dans le droit fédéral afin de donner compétence à la Cour fédérale. Il y a compétence en vertu de l'art. 23 si la demande de redressement relève du droit fédéral existant et non autrement.

Il convient également de souligner que l'art. 101 ne traite pas de la création des tribunaux pour connaître des sujets relevant de la compétence législative fédérale, mais «pour assurer la meilleure exécution des lois du Canada». Le terme «exécution» est aussi significatif que le mot pluriel «lois». A mon avis, ils supposent tous deux l'existence d'une législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou la *common law*, comme dans le cas de la Couronne, sur lesquels la Cour fédérale peut fonder sa compétence. L'article 23 exige que la demande de redressement soit faite en vertu de pareille loi. Cette exigence n'étant pas remplie en l'espèce, j'accueille le pourvoi, j'infirmes les jugements des tribunaux d'instance infé-

that the Federal Court is without jurisdiction to entertain the claims of respondents.

Plaintiff in contending that the Federal Court has jurisdiction in the present case states that it does not arise out of the contracts in question but rather by virtue of the maritime jurisdiction of the Court under section 22(2)(a) and (b) of the *Federal Court Act* reading:

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;

(b) any question arising between co-owners of a ship as to possession, employment or earnings of a ship;

Reference was also made to section 22(1) reading 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.

and to the definition of Canadian maritime law in section 2 of the Act which reads:

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.

and to section 42 of the Act which reads:

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.

In the case of *The Queen v. Canadian Vickers Limited*² Associate Chief Justice Thurlow traced the history of Admiralty law in Canada and I do

² [1978] 2 F.C. 675.

ricure et je déclare que la Cour fédérale n'a pas compétence pour connaître des réclamations des intimées.

La demanderesse, en prétendant que la Cour fédérale est compétente en l'espèce, déclare que ce n'est pas en vertu des contrats en cause mais en vertu de la compétence en matières maritimes qui lui a été dévolue par l'article 22(2)(a) et (b) de la *Loi sur la Cour fédérale*, lequel se lit comme suit:

b 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;

b) tout litige entre les co-propriétaires d'un navire quant à la possession ou à l'affectation d'un navire ou aux recettes en provenant;

On a cité aussi l'article 22(1) que voici:

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.

On nous renvoie à l'expression «droit maritime canadien» définie comme suit à l'article 2 de la Loi:

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;

ainsi qu'à l'article 42 de la Loi dont voici le libellé:

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

Dans l'arrêt *La Reine c. Canadian Vickers Limited*², le juge en chef adjoint Thurlow a fait l'historique du droit maritime au Canada et je n'ai

² [1978] 2 C.F. 675.

not propose to repeat his conclusions here. It is sufficient to say that as a Court of Admiralty the Exchequer Court from 1891 to 1934 had, but was not restricted to, jurisdiction comparable to that of the Admiralty jurisdiction of the High Court of Justice in England as of the year 1890. Following the *Statute of Westminster, 1931, The Admiralty Act, 1891* was replaced by S.C. 1934, c. 31 by virtue of which the Exchequer Court continued as a Court of Admiralty for Canada and was given jurisdiction co-extensive with that of the Admiralty jurisdiction of the High Court of Justice in 1925 and somewhat wider jurisdiction in some matters. In the case of *Associated Metals & Minerals Corporation v. The "Evie W"* [1978] 2 F.C. 710, Chief Justice Jockett stated that he was happy to adopt the review of the nature and history of Admiralty contained in the judgment of the Associate Chief Justice in *The Queen v. Canadian Vickers Limited* as supplemented by additional material contained in the judgment of Gibson J. in *Intermunicipal Realty & Development Corporation v. Gore Mutual Insurance Company* [1978] 2 F.C. 691. In finding that the Court did have jurisdiction over contracts for claims arising out of any agreement relating to the carriage of goods in the ship the learned Chief Justice also examined in detail the *Quebec North Shore Paper Company* case and the other leading case on the jurisdiction of this Court, that of *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen*³. He stated [at pages 714-715]:

In the light of the 1976 and 1977 decisions of the Supreme Court of Canada, it becomes apparent that the general provincial law is not subject to be "altered" by Parliament but is merely subject to being made inoperative to such extent and for such time as there is an operative inconsistent law of Parliament in relation to the particular federal class of legislative subject matter.

He concluded with respect to the matter before him [at page 716]:

(a) that there is, in Canada, a body of substantive law known as admiralty law, the exact limits of which are uncertain but which clearly includes substantive law concerning contracts for the carriage of goods by sea;

He also stated [at page 717]:

(c) that admiralty law and the various bodies of "provincial" law concerning property and civil rights co-exist and overlap and, in some cases at least, the result of litigation concerning a

pas l'intention de répéter ici les conclusions auxquelles il est arrivé. Qu'il me suffise de dire qu'en tant que juridiction d'amirauté, la Cour de l'Échiquier, de 1891 à 1934, s'était vu attribuer, sans que cela soit limitatif, une compétence en matière d'amirauté, similaire à celle que détenait la Haute Cour de Justice d'Angleterre en 1890. Après le *Statut de Westminster, 1931*, l'*Acte de l'Amirauté, 1891* a été remplacé par S.C. 1934, c. 31, lequel a maintenu la Cour de l'Échiquier dans sa fonction de juridiction d'amirauté pour le Canada avec la même compétence en la matière que la Haute Cour de Justice de 1925 et même, en certaines matières, avec une compétence quelque peu élargie. Dans l'affaire *Associated Metals & Minerals Corporations c. L'«Evie W»* [1978] 2 C.F. 710, le juge en chef Jockett se dit heureux de faire sien l'exposé sur la nature et l'histoire du droit maritime du juge en chef associé dans l'affaire *La Reine c. Canadian Vickers Limited*, exposé complété par les informations fournies par la décision du juge Gibson dans l'affaire *Intermunicipal Realty & Development Corporation c. Gore Mutual Insurance Company* [1978] 2 C.F. 691. En statuant que la Cour était compétente en matière de contrat dans le cas des demandes en justice découlant d'accords sur le transport des marchandises par mer, l'éminent juge en chef a étudié en profondeur les deux arrêts ayant fait jurisprudence sur la question de compétence: *Quebec North Shore Paper Company* et *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine*³. Il a écrit [aux pages 714 et 715]:

Selon les jugements rendus en 1976 et 1977 par la Cour suprême du Canada, la loi provinciale générale n'est évidemment plus susceptible de «modification» par le Parlement, mais peut seulement devenir inopérante dans la mesure et pendant la période où une loi du Parlement existe et est incompatible avec ladite loi provinciale, relativement à cette catégorie spéciale d'objets de la législation fédérale.

Il a conclu, eu égard à l'affaire dont il avait à connaître [à la page 716]:

a) il y a au Canada un ensemble de droit positif appelé droit de l'amirauté dont nous ne sommes pas sûrs des limites exactes, mais ledit droit englobe évidemment un droit positif régissant les contrats de transport des marchandises par mer;

Et il a ajouté [à la page 717]:

c) le droit de l'amirauté coexiste avec d'autres législations «provinciales» relatives à la propriété et aux droits civils, et parfois les chevauche, et, au moins dans certains cas, l'issue des

³ [1977] 2 S.C.R. 654.

³ [1977] 2 R.C.S. 654.

dispute will differ depending on whether the one body of law or the other is invoked; . . .

In the present proceedings reference was also made to the Court of Appeal judgment in the case of *Blanchette v. Canadian Pacific Limited* [1978] 2 F.C. 299, which sustained the judgment of Marceau J. in the Trial Division of November 18, [1977] 2 F.C. 431, the case of *Sivaco Wire & Nail Company v. Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*,⁴ recently confirmed in appeal, the case of *Skaarup Shipping Corporation v. Hawker Industries Limited* [1978] 2 F.C. 361, a judgment of Mr. Justice Mahoney in the Trial Division dated September 26, 1977, which followed the *Vickers* case (*supra*) and refused jurisdiction to the Federal Court with respect to a contract for repair of the ship, and the case of *Intermunicipal Realty & Development Corporation v. Gore Mutual Insurance Company* (*supra*), a judgment of Mr. Justice Gibson dated December 13, 1977, which maintained the jurisdiction of the Court over a contract for marine insurance which he found to be a maritime contract under British maritime law which was incorporated into Canadian maritime law. After carefully examining the relevant statutes and jurisprudence he stated [at pages 702-703]:

As a consequence, it should be noted that when Parliament re-enacted in 1970 its substantive and jurisdictional federal Canadian maritime law, its enabling legislative power had increased substantially: and it exercised this increased legislative power and assigned jurisdiction so that now the substantive body of federal Canadian maritime law assigned to the Federal Court of Canada includes not only (1) "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," but also (2) the substantive law "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".

A large body of substantive admiralty law, much of it non-statutory in its original source, was thus incorporated by reference into federal Canadian maritime law and the Federal Court of Canada was invested with jurisdiction over actions and suits in relation to the subject matter of it under the legislative authority of head 10 of section 91 of *The British North America Act* of "Navigation and Shipping" (*cf.* Kerwin J. (as he then was) in *An Act to Amend the Supreme Court Act*, ([1940] S.C.R. 49 at 108); and see also Laskin's *Canadian Constitutional Law*, Fourth Edition, 1973 at 796) and section 101 of *The British North America Act*.

⁴ [1978] 2 F.C. 720.

procès varie suivant qu'on invoque l'une ou l'autre législation; . . .

Au cours de l'instance on a cité aussi l'arrêt de la Cour d'appel: *Blanchette c. Canadien Pacifique Limitée* [1978] 2 C.F. 299, confirmant la décision rendue par le juge Marceau, en Division de première instance, le 18 novembre 1977, cité au [1977] 2 C.F. 431; la décision *Sivaco Wire & Nail Company c. Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*⁴, confirmée récemment en appel, *Skaarup Shipping Corporation c. Hawker Industries Limited*, [1978] 2 C.F. 361, jugement de la Division de première instance rendu le 26 septembre 1977 par le juge Mahoney qui appliquait la jurisprudence *Vickers* (*supra*) et déclarait la Cour fédérale incompétente en matière de contrat de réparation d'un navire; et, finalement, *Intermunicipal Realty & Development Corporation c. Gore Mutual Insurance Company* (*supra*), décision rendue le 13 décembre 1977 par le juge Gibson qui a reconnu la compétence de la Cour en matière de contrat d'assurance maritime, concluant qu'il s'agissait d'un contrat régi par le droit maritime britannique lequel était incorporé au droit maritime canadien. Après avoir étudié avec soin les lois et la jurisprudence pertinentes, ce dernier juge a écrit [aux pages 702 et 703]:

Il faudrait donc remarquer que, lorsque le Parlement vota de nouveau en 1970 la loi maritime fédérale de droit positif et juridictionnel, son pouvoir législatif avait augmenté dans une très grande mesure, et le Parlement a exercé ce pouvoir accru et cette compétence attribuée de telle sorte qu'à présent le code du droit maritime fédéral positif dont l'application est dévolue à la Cour fédérale du Canada comprend non seulement (1) «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», mais aussi (2) le droit positif «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».

Un long code de droit positif d'amirauté, dont une large partie était non statutaire dans sa forme d'origine, a été ainsi incorporé, par simple référence, dans le droit maritime canadien et la Cour fédérale du Canada a reçu compétence pour connaître des actions et poursuites relatives aux matières dudit droit, en vertu de l'autorité législative de l'article 91 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, rubrique 10 «La navigation et les expéditions par eau» (voir le juge Kerwin, dont c'était alors le titre, dans *An Act to Amend the Supreme Court Act* ([1940] R.C.S. 49, à la page 108); voir aussi Laskin: *Canadian Constitutional Law*, 4^e édition, 1973, à la page 796) et en vertu de l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*.

⁴ [1978] 2 C.F. 720.

Accordingly, because there is this large body of substantive applicable federal law passed pursuant to the enabling power under head 10 of section 91 of *The British North America Act* relating to "Navigation and Shipping", there is a valid premise for the jurisdiction of the Federal Court of Canada in Canadian maritime law matters; and the principle enunciated in the cases of *Quebec North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Limited* ([1977] 2 S.C.R. 1054) and *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen* ([1977] 2 S.C.R. 654) in relation to the proposition that there must "be applicable and existing federal law, whether under statute or regulation or common law," is fulfilled in that in respect to Canadian maritime law there is "judicial jurisdiction ... co-extensive with [federal] legislative jurisdiction".

Finally reference was made to the case of *The Queen v. Canadian Vickers Limited* (*supra*) in which plaintiff contended that the Trial Division had jurisdiction by virtue of section 22(2)(n) which reads:

22. (2) ...

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

Associate Chief Justice Thurlow stated at page 687:

On the face of it, these words are broad enough to include the claim of an owner against a builder for damages for breach of a contract for building or equipping a ship. But it seems to me that the paragraphs of subsection (2), in their description of categories of claims enforceable in the Court, must be read as subject to the limitation that the claims are enforceable in the Court only when they are founded on Canadian maritime law or other federal law, whether such as is mentioned in subsection 22(1) or otherwise.

After quoting the definition of "Canadian maritime law" in section 2 (*supra*) he then stated:

By section 42, which is a substantive provision, it is provided that:

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.

In the *Capricorn* case [1978] 2 F.C. 834, a judgment of the Court of Appeal dated February 24, 1978, in which I understand leave to appeal to the Supreme Court has been granted, Le Dain J. after pointing out that the trial judgment had held [[1973] F.C. 955 at p. 958]:

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.

En conséquence, et par suite de l'adoption d'un long code de droit fédéral positif applicable en vertu du pouvoir dévolu par la rubrique 10 de l'article 91 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, on peut poser comme prémisse valable la compétence de la Cour fédérale du Canada en toute matière concernant le droit maritime canadien; et ainsi le principe énoncé dans les arrêts *Quebec North Shore Paper Company c. Canadian Pacifique Limitée* ([1977] 2 R.C.S. 1054) et *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine* ([1977] 2 R.C.S. 654) relativement à la proposition «l'existence d'une législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou la *common law*» est satisfait en ce sens que, par rapport au droit maritime canadien, «la compétence judiciaire ... recouvre le même domaine que compétence législative [fédérale]».

Enfin on a cité l'affaire *La Reine c. Canadian Vickers Limited* (*supra*) où la demanderesse avait fait valoir que la Division de première instance était compétente en vertu de l'article 22(2)(n) que voici:

22. (2) ...

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

Le juge en chef adjoint Thurlow a écrit à la page 687:

A première vue, ces termes sont assez larges pour inclure la réclamation d'un propriétaire contre un constructeur à propos de dommages découlant de la rupture d'un contrat afférent à la construction ou à l'équipement d'un navire. Mais il me semble qu'il faut lire les alinéas du paragraphe (2), qui décrivent les catégories de demandes qui sont de la compétence de la Cour, sous la réserve que les demandes ne peuvent être reçues par la Cour que lorsqu'elles sont fondées sur le droit maritime canadien ou sur une autre loi fédérale, que cela soit mentionné dans le paragraphe 22(1) ou ailleurs.

Après avoir cité la définition donnée par l'article 2 (*supra*) de l'expression «droit maritime canadien», il a ajouté:

L'article 42, qui est de droit positif, prévoit que:

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

Dans *Capricorn*, arrêt rendu le 24 février 1978 par la Cour d'appel, [1978] 2 C.F. 834, autorisation d'en appeler à la Cour suprême ayant été accordée semble-t-il, le juge Le Dain, après avoir rappelé que le jugement de première instance disait pour droit [[1973] C.F. 955, à la page 958]:

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.

said [at page 838]:

As a result of the judgments of the Supreme Court of Canada in the *Quebec North Shore Paper Company* and *McNamara Construction* 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.

He too therefore makes a distinction between section 42 which is a substantive section and section 22 which is a procedural section, giving the Court jurisdiction but only if the claim is one with respect to which there is applicable federal law, whether under statute, regulation, or common law.

While the *Quebec North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Ltd.* case in the Supreme Court (*supra*) dealt with section 23 of the *Federal Court Act* and that is not the section with which we have to deal in the present case, nevertheless the decision must depend on whether paragraphs (a) and (b) (*supra*) reaffirm claims which previously existed under prior statutes or the common law, for if not they should be dealt with as Associate Chief Justice Thurlow dealt with paragraph (n) and Mr. Justice Marceau, confirmed by the Court of Appeal, dealt with section 23 in the *Blanchette* case (*supra*) in concluding that these sections do not by themselves give jurisdiction to the Court.

In the *Capricorn* case (*supra*) a company called Delmar had entered into a contract to sell the ship to Antares which had paid part of the purchase price. The action sought a declaration that a sale from Delmar to Portland was null and void, that a contract for sale had been concluded between Antares and Delmar, that Antares had performed its obligation with respect to the necessary deposit, and sought specific performance of the contract of sale between Delmar and Antares by the delivery of the ship to Antares and transfer of legal title to it by execution of the bill of sale together with

a déclaré [à la page 838]:

A la suite des arrêts de la Cour suprême du Canada *Quebec North Shore Paper Company* et *McNamara Construction*, 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*.

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.

Lui aussi distingue donc entre les articles 42, article de fond, et 22, article de procédure attribuant en effet compétence à la Cour, mais seulement s'il existe une règle de droit fédéral applicable à la demande, que ce soit en vertu de la loi, d'un règlement ou de la *common law*.

Alors que l'arrêt de la Cour suprême *Quebec North Shore Paper Company c. Canadien Pacifique Ltée* (*supra*) portait sur l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*, et ce n'est pas là une disposition dont nous ayons à traiter dans la présente espèce, l'issue de la cause dépend néanmoins du point de savoir si les alinéas a) et b) (*supra*) réaffirment des demandes qui auparavant étaient fondées sur des lois antérieures ou sur la *common law* car, si ce n'est pas le cas, il faudrait traiter ces alinéas comme le juge en chef adjoint Thurlow a traité l'alinéa n) et le juge Marceau, confirmé en cela par la Cour d'appel, l'article 23 dans l'affaire *Blanchette* (*supra*), soit statuer que ces articles n'attribuent pas par eux-mêmes compétence à la Cour.

Dans l'affaire *Capricorn*, une société dénommée Delmar avait conclu un contrat de vente d'un navire à la compagnie Antares laquelle avait versé une partie du prix d'achat. L'action avait pour but d'obtenir une déclaration disant qu'une vente qu'avait faite Delmar à la compagnie Portland était nulle et non avenue, qu'un contrat de vente avait été conclu entre Antares et Delmar, qu'Antares avait exécuté son obligation de verser un acompte et qu'elle exigeait, en exécution du susdit contrat intervenu entre elle et Delmar, la livraison du navire et la constatation du transport à son nom du

damages for breach of contract. As Mr. Justice Le Dain points out the contract of sale was not intended to transfer the property of the ship and was therefore not a sale but an agreement to sell and that Antares seeks to establish the ownership of Delmar so that it may obtain a legal title from the latter by bill of sale. He reviews the American jurisprudence and concludes that the American Courts of Admiralty have long held that they have jurisdiction with respect to petitory and possessory actions but that they do not have the power to order specific performance of a contract or to enforce equitable interests. It has further been concluded in the American courts that a contract for the sale of a ship is not a maritime matter within the jurisdiction of admiralty nor is a claim for damages for breach of contract. He states that this rests 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 pertaining to commerce and navigation. He states that the issue 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. Turning to the Canadian law he states that 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. After dealing with the provisions of the Admiralty Court Act, 1840 (3 & 4 Vict. c. 65) under this heading which jurisdiction was replaced and expressed in somewhat different language by section 22(1)(a)(i) of the Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, 15 & 16 Geo. 5, c. 49, he states that 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). He concludes that "in effect, the jurisdiction with respect to actions of possession was still derived from the inherent jurisdiction of the Court of Admiralty, with specific statutory authority to determine questions of title or ownership arising in such actions. He goes on to state [at page 844] that:

titre de propriété par la passation d'un acte de vente, avec dommages-intérêts pour inexécution de contrat. Comme le signale le juge Le Dain, le soi-disant contrat de vente ne stipulait pas la translation de la propriété du navire et n'était donc pas réellement un contrat de vente, mais une promesse de vendre, Antares cherchant à établir la propriété de Delmar sur le navire de sorte que celle-ci puisse lui transporter par acte de vente le titre de propriété. Le juge passe alors en revue la jurisprudence américaine et en conclut que les juridictions américaines d'amirauté se sont depuis longtemps déclarées compétentes en matière d'actions pétitoires et possessoires, mais qu'elles n'ont pas le pouvoir d'ordonner l'exécution intégrale d'un contrat ni de faire honorer un *interest en equity*. Les tribunaux américains ont en outre jugé que le contrat de vente d'un navire ne constitue pas une matière maritime relevant de la compétence d'amirauté, pas plus qu'une demande en dommages-intérêts pour inexécution de contrat. Le juge écrit que cela vient en partie de l'analogie entre le contrat de vente d'un navire et le contrat pour sa construction, soit le fait que ni dans l'un ni dans l'autre cas ne soit impliquée quelque créance ou obligation portant sur le commerce et la navigation. Il ajoute que ce qu'il faut décider, c'est si l'article 22(2)a) doit être interprété comme ne visant que les actions pétitoires et possessoires, au sens strict, ou s'il doit être étendu aux actions en exécution intégrale d'un contrat de vente. Se tournant ensuite vers le droit canadien, il écrit que les actions en possession constituent une matière inhérente à la compétence de la Cour d'amirauté, l'un de leurs buts étant de rétablir dans la possession du navire celui qui en a été illicitement privé. Après avoir parlé des dispositions de l'Admiralty Court Act, 1840 (3 & 4 Vict., c. 65) portant sur la compétence, lesquelles ont été remplacées par l'article 22(1)a)(i) libellé un peu différemment du Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, 15 & 16 Geo. 5, c. 49, il écrit que c'est là la compétence qu'a exercée 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). Il en conclut qu'«en fait, la compétence relative aux actions en possession était encore dérivée de la compétence inhérente de la Cour de l'Amirauté, avec pouvoir statuaire spécifique de statuer sur les questions de titre ou de droit de propriété découlant d'actions semblables». Il poursuit en disant [à la page 844]:

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".

He concludes that it is likely that section 22(2)(a) of the *Federal Court Act* was inspired by this change, the effect of which was to make it clear that a claim to ownership or title may now be brought independently of and separately from a claim to possession. He does not consider however that section 22(2)(a) was intended to enlarge the jurisdiction in admiralty formerly possessed in respect to questions of ownership and possession.

The judgment refers to a number of British cases pointing out however that they were cases in which the right to possession was based on an alleged ownership or title. In particular reference is made to *The "Rose"*⁵ in which a purchaser of a ship from mortgagees had been refused registration of his bill of sale and brought an action *in rem* to be declared the owner and given possession, and to the Canadian case of *Robillard v. The "St. Roch"*⁶ which was an action *in rem* claiming ownership and possession of the defendant vessel and praying that the transfer of it to the intervenant be set aside. The plaintiff claimed as 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 and declared the plaintiff to be the owner of the vessel and entitled to registration as such and ordered that possession be delivered to him. The learned Justice then made the distinction which was crucial to the decision stating [at page 845]:

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

⁵ (1873) L.R. 4 A.&E. 6.

⁶ (1921) 21 Ex.C.R. 132.

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».

a Il en conclut que vraisemblablement l'article 22(2)a) de la *Loi sur la Cour fédérale* a été inspiré par cette modification dont l'effet fait voir clairement qu'une demande portant sur un droit ou un titre de propriété peut maintenant être engagée indépendamment et séparément de l'action possessoire. Il ne considère pas toutefois que l'article 22(2)a) ait été destiné à élargir la compétence d'amirauté reconnue antérieurement en matière de propriété et de possession.

b Le jugement cite un certain nombre d'affaires britanniques, mais signale toutefois qu'il s'agit là d'espèces où le droit de possession reposait sur un prétendu droit ou titre de propriété. On cite notamment l'affaire *Le «Rose»*⁵ où l'acheteur d'un navire vendu par les créanciers hypothécaires s'était vu refuser l'enregistrement de son acte de vente et avait engagé une action réelle pour se faire déclarer propriétaire et obtenir la possession. On cite aussi l'affaire canadienne intitulée *Robillard c. Le «St. Roch»*⁶, laquelle était une action réelle où l'on demandait la propriété et la possession du navire défendeur tout en réclamant la résolution de sa cession à l'intervenant. Le demandeur réclamait la propriété du navire en vertu d'un titre que d'autres détenaient pour lui comme prête-nom et en vertu duquel il était en possession du navire alors que l'intervenant se prétendait titulaire du titre de propriété en vertu d'un acte de vente enregistré. La Cour de l'Échiquier a dit pour droit que l'acte de vente au profit de l'intervenant était nul et non avvenu et a déclaré le demandeur propriétaire du navire, avec droit d'être enregistré comme tel, ordonnant de le mettre en possession. L'éminent juge a fait alors un *distinguo* crucial pour la décision en disant [à la page 845]:

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 récla-

⁵ (1873) L.R. 4 A.&E. 6.

⁶ (1921) 21 R.C.É. 132.

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.

He goes on to state that the Court was not referred to any cases in which an action for the specific performance of a contract for the sale of a ship was recognized as falling within admiralty jurisdiction. He states [at page 846]:

The Admiralty Court in England and the Federal Court 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).

He concludes [at page 847]:

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).

and later states:

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.

On the second point in issue the learned Justice states that had he reached the conclusion that the Court had jurisdiction he would have concluded that it could be exercised by an action *in rem* which is a proper proceeding to assert claims to possession and ownership.

In the present case plaintiff's counsel in argument laid considerable stress on the wording of paragraph 4 of the amended statement of claim, all the allegations of fact which are for present purposes deemed to be true. This paragraph pro-

mation 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.

Il poursuit alors en disant qu'on n'a appelé l'attention de la Cour sur aucune jurisprudence où une action en exécution spécifique de contrat de vente d'un navire ait été reconnue comme relevant de la compétence en matière d'amirauté. Il dit [à la page 846]:

Bien entendu, l'Admiralty Court en Angleterre et la Cour fédérale 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 subséquent, doive être considérée comme une réclamation du droit de propriété au sens de l'article 22(2)a).

Il en conclut ce qui suit [à la page 847]:

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).

Et plus loin il ajoute:

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 rupture de contrat.

Quant au second point en litige, l'éminent juge écrit que s'il avait conclu à la compétence de la Cour, il aurait conclu aussi que la demande aurait pu être faite au moyen d'une action réelle, procédure appropriée en cas de réclamation de la possession ou de la propriété.

En l'espèce présente, l'avocat de la demanderesse, lors des plaidoiries, a beaucoup insisté sur le libellé du paragraphe 4 de la déclaration modifiée, les faits y allégués devant être, pour les présentes fins, présumés vrais. Ce paragraphe stipule que par

vided that by contract in writing on February 13, 1974, plaintiff and defendant Incan had agreed the defendant ship "is beneficially owned" by the plaintiff and Incan in equal shares. This paragraph must be read and interpreted however in conjunction with other paragraphs of the said amended statement of claim which must be given equal weight. Paragraph 5 goes on to state that the contract provided that while the agreement between the defendant Incan and the ship builder for the construction of the defendant ship was in the name of the defendant Incan the rights of the defendant Incan in and to the defendant ship are held by defendant Incan "equally for itself and the Plaintiff and that the Defendant Incan would assign and transfer 50% of such rights to the Plaintiff at the earliest possible date". Paragraph 7 provides that defendant Incan has refused to assign and transfer 50% of the defendant ship to the plaintiff and instead, on April 15, 1975, caused defendant Incan to be registered as the owner of 64 shares in the defendant ship. It appears evident that while plaintiff has a claim to ownership it has not yet acquired this ownership but is in fact seeking to have the Court enforce the agreement so as to recognize this right.

Plaintiff is attempting to base its action entirely on the contract dated February 13, 1974, which is the joint venture agreement for construction and operation of a rail transporter (the defendant vessel) but it is clear that this agreement is inseparable from the heads of agreement document dated January 22, 1974, and the subsequent agreement of March 26, 1974. All the Courts have so found, including the Supreme Court in the *Quebec North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Limited* (*supra*). Frequent references in the contract of February 13, 1974, are made to the heads of agreement for example in paragraphs 1.2, 1.3 and in particular 6.1 which reads:

The present Agreement is intended to supplement the Heads of Agreement and not to replace any part thereof, and all the terms and conditions of the Heads of Agreement, including without limitation those relating to the Joint Venture, shall remain in full force and effect.

Paragraph 1.02 of the heads of agreement provided for construction of the Baie-Comeau terminal and alterations to warehouse facilities and a general cargo transit facility costing \$3,500,000

contrat écrit du 13 février 1974 la demanderesse et la défenderesse Incan sont convenues du partage de la «propriété» du navire à parts égales. Il faut toutefois interpréter ce paragraphe à la lumière des autres paragraphes de la déclaration, auxquels on doit attacher la même importance. Le paragraphe 5 poursuit en disant que le contrat stipulait que même si la convention passée entre la défenderesse Incan et le constructeur du navire avait été faite sous le nom de la défenderesse, les droits de celle-ci sur le navire, elle les détenait: [TRADUCTION] «tant pour elle-même que pour la demanderesse et qu'elle, la défenderesse Incan, en céderait la moitié à la demanderesse aussitôt que possible». Le paragraphe 7 déclare que la défenderesse Incan a refusé la cession prévue de la moitié et qu'à la place, le 15 avril 1975, elle a fait enregistrer la défenderesse Incan comme propriétaire de 64 actions du navire défendeur. Manifestement la demanderesse réclame un droit de propriété mais ne l'a pas encore acquis; en fait elle demande au tribunal l'exécution du contrat pour faire reconnaître son droit.

La demanderesse cherche purement et simplement à fonder sa demande sur le contrat du 13 février 1974, lequel est un contrat d'entreprise commune de construction et d'exploitation d'un bac porte-trains, (le bâtiment défendeur) mais il est clair que ce contrat ne saurait être séparé de l'acte intitulé «Articles d'accord» du 22 janvier 1974 et de la convention subséquente du 26 mars de la même année. Toutes les juridictions saisies en ont décidé ainsi, y compris la Cour suprême dans *Quebec North Shore Paper Company c. Canadien Pacifique Limitée* (*supra*). Le contrat du 13 février 1974 se réfère fréquemment aux «Articles d'accord», par exemple aux paragraphes 1.2, 1.3 et spécialement 6.1 que voici:

[TRADUCTION] La présente convention est destinée à compléter les Articles d'accord et non à les remplacer en tout ou en partie; toutes les stipulations de ces derniers, y compris notamment celles portant sur l'entreprise commune, doivent recevoir tout leur effet.

Le paragraphe 1.02 des «Articles d'accord» prévoit la construction d'une gare maritime à Baie-Comeau, l'amélioration des installations d'entreposage, la construction, au coût de \$3,500,000, d'un

and Quebec City terminal \$2,000,000. Paragraph 1.03 had provided that Quebec and Ontario and Quebec North Shore would construct and own the Baie-Comeau terminal and Incan ships would construct and own the Quebec City terminal. It provided further that since it was intended that Quebec and Ontario and Quebec North Shore on one hand and Incan Ships on the other hand should contribute equally to the total equity required for the terminal facilities and rail transporter, therefore Incan Ships would make a greater contribution toward the equity in the rail transporter than Quebec and Ontario so that this equality would be realized. In the event the Baie-Comeau terminal was not completed so the agreements were not carried out, and I am given to understand that it was on this basis that defendant Incan Ships has now refused to transfer 50% ownership in the ship to Quebec and Ontario Transportation Company as required by the February 13, 1974, agreement, if read alone. This is a matter for eventual decision on the merits however and has nothing to do with the jurisdiction of this Court to hear the proceedings.

Even taking the wording of the joint venture agreement of February 13, 1974, by itself, it appears that plaintiff cannot contend that it has at present anything but beneficial ownership in the vessel. Paragraph 1.3 of the agreement refers to the operation of a rail transporter "to be owned equally". Paragraph 1.5 states that all assets of the joint venture, including the rail transporter "will be deemed to be owned equally". Paragraph 2.2 states that Incan will assign and transfer 50% "of such rights and obligations" to Q & O and that until such assignment and transfer is made Incan will continue to make payments to Burrard (the ship builders). Actually it was only on April 15, 1975, that Incan became the registered owner of the 64 shares of the defendant ship so it is evident that when the agreements were made it was not itself the owner and could not have assigned a 50% ownership interest to plaintiff even had it wished to do so. Plaintiff cannot at any time be said to have become owner of any interest in the ship.

local pour le transit des marchandises en général et d'une gare maritime de \$2,000,000 à Québec. Le paragraphe 1.03 stipulait que la Quebec and Ontario et la Quebec North Shore construiraient la gare maritime de Baie-Comeau et en deviendraient propriétaires alors que la Incan Navigation ferait de même pour la gare maritime de Québec. Le paragraphe stipulait de plus, puisqu'il était prévu que la Quebec and Ontario et la Quebec North Shore d'une part, et Incan Navigation d'autre part, devraient défrayer également les installations et le bac porte-trains, il s'ensuivait que la Incan Navigation devrait défrayer une plus grande part du bac porte-trains que la Quebec and Ontario de façon à ce que cette égalité soit obtenue. Mais la gare maritime de Baie-Comeau n'a pas été construite et donc les contrats n'ont pas été exécutés; on me laisse entendre que c'est à cause de cela que la défenderesse Incan Navigation refuse maintenant la cession de la moitié du droit de propriété sur le navire à la Quebec and Ontario Transportation Company comme le stipule la convention du 13 février 1974 prise hors contexte. Toutefois c'est là un élément de fond du litige à trancher qui n'a rien à voir avec la compétence du présent tribunal à en connaître.

Même lorsqu'on regarde isolément le texte de la convention du 13 février 1974, portant création de l'entreprise commune, on voit que la demanderesse ne peut prétendre être actuellement propriétaire du navire. Le paragraphe 1.3 parle de l'exploitation d'un bac porte-trains [TRADUCTION] «en propriété indivise égale». Le paragraphe 1.5 dit que tout le patrimoine de l'entreprise commune, y compris le bac: [TRADUCTION] «sera présumé propriété indivise égale». Le paragraphe 2.2 dit que l'Incan cédera la moitié [TRADUCTION] «de ses droits et obligations» à la Q & O et que, tant que cette cession n'aura pas lieu, l'Incan continuera de faire les paiements à Burrard (constructeur du navire). En fait, ce n'est que le 15 avril 1975 que l'Incan a été enregistrée à titre de propriétaire de 64 actions du navire défendeur; il est donc évident que, lorsque les conventions ont été conclues, elle n'était pas elle-même propriétaire et ne pouvait céder 50% de son droit de propriété à la demanderesse, même si telle avait été son intention. On ne peut dire que la demanderesse soit devenue propriétaire de parts du navire à quelque moment que ce soit.

On this basis I find myself unable to distinguish the facts of the present case from those in the *Capricorn* case by which I am bound and therefore must conclude that the Federal Court does not have jurisdiction to entertain the present claim. Furthermore since the Supreme Court has already concluded in the *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.* case (*supra*) that the Federal Court does not have jurisdiction to entertain an action for *résiliation* of the agreements and damages it would be difficult to conclude that this Court has jurisdiction to entertain a claim to enforce the agreements and claim the benefits of ownership arising from them.

Two other issues were raised in argument and may be dealt with briefly although a decision on them is unnecessary for determination of the issue.

1. Defendants contended that paragraph 6.6 of the agreement of February 13, 1974, required that any disputes arising under it should be interpreted and construed under the laws of the Province of Quebec, and that a similar clause appears in paragraph 11.08 of the heads of agreement of January 22, 1974, and that therefore the matter should be dealt with by the Quebec courts.

A similar argument was disposed of by Dubé J. recently in the case of *Santa Marina Shipping Co. S.A. v. Lunham & Moore Ltd.* [1979] 1 F.C. 24 dated February 10, 1978. That case dealt with a charterparty containing a clause providing for arbitration of disputes at London, England, and it was contended that since the claim was based on a charterparty to be governed by English law, there would be no existing law of Canada and it could not be entertained in the Federal Court. He stated [at page 30]:

It being established that this Court has jurisdiction to entertain a claim relating to the use of a ship by charterparty, it has jurisdiction so to do whatever particular law is to govern the agreement itself. (It will be recalled that the defendant is a Canadian corporation with office in Montreal, Quebec.) If the agreement is to be construed according to English law, and I am far from convinced that it is, then this Court will apply English law to the agreement. The foreign law to be applied then becomes a question of fact.

If defendants had been forced to rely on this argument therefore they would not have succeeded.

A cause de cela, je me sens incapable de distinguer les faits de la présente espèce de ceux de *Capricorn*, arrêt qui me lie, et donc je dois conclure que la Cour fédérale n'est pas compétente pour connaître de la présente demande. De plus, vu que la Cour suprême a déjà dit pour droit dans l'affaire *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée* (*supra*) que la Cour fédérale n'est pas compétente pour connaître d'une action en *résiliation* de conventions et en dommages-intérêts, il serait difficile de statuer que le présent tribunal est compétent pour connaître d'une demande d'exécution des conventions et de jouissance des avantages du droit de propriété en découlant.

Lors des plaidoiries ont été soulevés deux autres points qui méritent d'être mentionnés brièvement bien qu'une décision à leur égard ne soit pas nécessaire pour régler le litige.

1. Selon les défendeurs, comme le paragraphe 6.6 de la convention du 13 février 1974 stipule que tout litige portant sur le contrat doit être résolu en appliquant le droit de la province de Québec et qu'une clause similaire apparaît au paragraphe 11.08 des «Articles d'accord» du 22 janvier 1974, il s'ensuit que ce sont les tribunaux québécois qui devraient être saisis.

Le juge Dubé a récemment réfuté un argument semblable dans *Santa Marina Shipping Co. S.A. c. Lunham & Moore Ltd.* [1979] 1 C.F. 24, rendu le 10 février 1978. Dans cette affaire, une charte-partie contenait une clause stipulant arbitrage à Londres (Angleterre) des différends y relatifs; on avait fait valoir que, la demande se fondant sur une charte-partie régie par le droit anglais, aucune norme juridique canadienne n'y était applicable et en conséquence la Cour fédérale ne pouvait en connaître. Le juge a écrit [à la page 30]:

La compétence de la présente cour pour juger une demande relative au louage d'un navire par charte-partie étant établie, la Cour est compétente pour ce faire quelle que soit la loi qui régit le contrat lui-même. (On se souviendra que la défenderesse est une société canadienne ayant un bureau à Montréal (Québec).) Si le contrat doit être interprété conformément au droit anglais, ce dont je suis loin d'être convaincu, la Cour appliquera alors le droit anglais au contrat. Le droit étranger devant être appliqué devient alors une question de fait.

Si donc les défendeurs avaient été forcés de s'appuyer sur cet argument, ils n'auraient pu avoir gain de cause.

2. On the second question defendants had contended that even if it were found that the Federal Court had jurisdiction proceedings could not properly be brought *in rem*. In view of the conclusion reached on the question of jurisdiction, it is not necessary to answer this question, but in any event I believe the answer is apparent from section 43(2) of the *Federal Court Act* which reads as follows:

43. ...

(2) Subject to subsection (3), the jurisdiction conferred on the Court by section 22 may be exercised *in rem* against the ship, aircraft or other property that is the subject of the action, or against any proceeds of sale thereof that have been paid into court.

Since, if the Court had jurisdiction it would have been by virtue of section 22 it is apparent that proceedings *in rem* would be an appropriate procedure.

For the above reasons the question to be answered may be answered as follows:

(1) No.

ORDER

Plaintiff's action is dismissed with costs.

2. Comme second point, les défendeurs ont fait valoir que même s'il était statué que la Cour fédérale était compétente, l'action réelle n'aurait pas été appropriée. Vu la conclusion à laquelle je suis arrivé sur la question de compétence, il n'est pas nécessaire de répondre à cette question mais, de toute façon, il me semble que la réponse fournie par l'article 43(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*, dont voici le texte, est claire:

a *b* 43. ...

(2) Sous réserve du paragraphe (3), la compétence conférée à la Cour par l'article 22 peut être exercée en matière réelle pour toute demande relative à un navire, à un aéronef, à d'autres biens ou à tout produit de leur vente qui a été consigné au tribunal.

c Attendu que, si la Cour était compétente ce serait en vertu de l'article 22, il est donc évident que l'action réelle serait alors appropriée.

d Pour les motifs ci-dessus, la question doit recevoir la réponse suivante:

(1) Non.

e

ORDONNANCE

L'action de la demanderesse est rejetée avec dépens.