

**Anglophoto Limited (Plaintiff)**

v.

**The Ikaros, Pleione Maritime Corp. and Empire Stevedoring Company Limited (Defendants)**

Trial Division, Collier J.—Vancouver, B.C., February 22; Ottawa, May 8, 1973.

*Maritime law—Jurisdiction—Short delivery of cargo—Bill of lading for carriage by ship to Vancouver then by rail to Toronto—Whether “through bill of lading”—Claim against stevedores—Whether claim cognizable—Federal Court Act, s. 22(2)(e),(f),(h),(i).*

The bill of lading for plaintiff's goods provided for carriage by the *Ikaros* from Japan to Vancouver then by rail to Toronto. The ship's record showed that the goods were delivered in full to Empire Stevedoring Co. at Vancouver but the latter's record showed short delivery. Plaintiff brought action for damages against the ship, her owners and Empire Stevedoring Co.

*Held*, the Court had no jurisdiction with respect to the claim against the Empire Stevedoring Co. That claim was not cognizable under section 22(2)(e),(f),(h) or (i) of the *Federal Court Act*.

1. A claim for damage to or loss of cargo can only be made under section 22(2)(e) where there is a claim for loss of or damage to a ship.

2. Under the bill of lading the ship's owners were merely agents to forward the goods from Vancouver to Toronto, and the bill of lading was therefore not a “through bill of lading” within the meaning of section 22(2)(f); but even if it were a “through bill of lading” it imposed no contractual liability on Empire Stevedoring Co. since the ship's owners did not act as agents for Empire Stevedoring Co. when the bill was issued.

3. If Empire Stevedoring Co. was liable for loss of plaintiff's goods, the loss was not for “loss of . . . goods carried on a ship” as required by section 22(2)(h), but for a loss of goods after they had left the ship. *The Robert C. Norton* [1964] Ex.C.R. 498, followed.

4. There was no agreement between the plaintiff and Empire Stevedoring Co. relating to the carriage of the goods by the *Ikaros*, and hence section 22(2)(i) did not apply.

*Held also*, there is no principle of Canadian maritime law that if a ship is properly before the Court, the Court also has jurisdiction over any other person who may be involved in the causation of the plaintiff's loss.

*The Sparrows Point v. Greater Vancouver Water District* [1951] S.C.R. 396; *MacMillan Bloedel Ltd. v.*

**Anglophoto Limited (Demanderesse)**

c.

**Le navire Ikaros, Pleione Maritime Corp. et Empire Stevedoring Company Limited (Défendeurs)**

Division de première instance, le juge Collier—Vancouver (C.-B.), le 22 février; Ottawa, le 8 mai 1973.

*Droit maritime—Compétence—Livraison incomplète de la cargaison—Connaissance pour transport par navire jusqu'à Vancouver, puis par rail jusqu'à Toronto—S'agit-il d'un «connaissance direct»—Réclamation contre les manutentionnaires—La Cour peut-elle connaître de la réclamation—Loi sur la Cour fédérale, art. 22(2)(e),(f),(h),(i).*

Le connaissance couvrant les marchandises de la demanderesse prévoyait le transport à bord de l'*Ikaros* du Japon à Vancouver, puis par rail jusqu'à Toronto. Selon les registres du navire, les marchandises ont été livrées au complet à l'Empire Stevedoring Co. à Vancouver mais, selon les registres de cette dernière, la livraison était incomplète. La demanderesse a intenté une action en dommages-intérêts contre le navire, ses propriétaires et l'Empire Stevedoring Co.

*Arrêt*: la Cour n'est pas compétente pour connaître de la réclamation contre l'Empire Stevedoring Co. Cette réclamation ne relève pas de l'article 22(2)(e),(f),(h) ou (i) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

1. Toute demande relative à l'avarie ou la perte de la cargaison ne relève de l'article 22(2)(e) que s'il y a une demande pour perte ou avarie d'un navire.

2. Aux termes du connaissance, les propriétaires du navire agissaient simplement à titre de mandataires pour envoyer les marchandises de Vancouver à Toronto; le connaissance n'était donc pas un «connaissance direct» au sens de l'article 22(2)(f). Même s'il s'était agi d'un «connaissance direct», il n'imposait aucune responsabilité contractuelle à l'Empire Stevedoring Co. puisque les propriétaires du navire n'agissaient pas à titre de mandataires de l'Empire Stevedoring Co. lors de la délivrance du connaissance.

3. Si l'Empire Stevedoring Co. était responsable de la perte des marchandises de la demanderesse, il ne s'agissait pas de «la perte . . . de marchandises transportées à bord d'un navire» comme l'exige l'article 22(2)(h), mais de la perte de marchandises après leur débarquement. Arrêt suivi: *The Robert C. Norton* [1964] R.C.É. 498.

4. La demanderesse et l'Empire Stevedoring Co. n'avaient pas conclu d'accord relatif au transport des marchandises à bord de l'*Ikaros*; l'article 22(2)(i) ne s'appliquait donc pas.

*Il a aussi été décidé* qu'il n'existe aucun principe en droit maritime canadien portant que si un navire est constitué partie à bon droit devant la Cour, quiconque a joué un rôle dans la perte de la demanderesse relève de la compétence de la Cour.

Distinction faite avec les arrêts *The Sparrows Point c. Greater Vancouver Water District* [1951] R.C.S. 396;

*Canadian Stevedoring Co.* [1969] 2 Ex.C.R. 375; *Robert Simpson Montreal Ltd. v. Hamburg-Amerika Linie N.D.* [1973] F.C. 304; *Elite Linens Ltd. v. Galya Komleva* (unreported, T-2892-72), distinguished.

*MacMillan Bloedel Ltd. c. Canadian Stevedoring Co.* [1969] 2 R.C.É. 375; *Robert Simpson Montreal Ltd. c. Hamburg-Amerika Linie N.D.* [1973] C.F. 304; *Elite Linens Ltd. c. Galya Komleva* (non publié, n° T-2892-72).

MOTION.

<sup>a</sup> REQUÊTE.

COUNSEL:

AVOCATS:

*David F. McEwen* for plaintiff.

*David F. McEwen* pour la demanderesse.

*J. Jessiman* for Pleione Maritime Corp.

<sup>b</sup> *J. Jessiman* pour la Pleione Maritime Corp.

*Peter J. Gordon* for Empire Stevedoring Co. Ltd.

*Peter J. Gordon* pour l'Empire Stevedoring Co. Ltd.

SOLICITORS:

<sup>c</sup> PROCUREURS:

*Ray, Wolfe, Connell, Lightbody and Reynolds*, Vancouver, for plaintiff.

*Ray, Wolfe, Connell, Lightbody et Reynolds*, Vancouver, pour la demanderesse.

*MacRae, Montgomery, Hill and Cunningham*, Vancouver, for Pleione Maritime Corp.

<sup>d</sup> *MacRae, Montgomery, Hill et Cunningham*, Vancouver, pour la Pleione Maritime Corp.

*P. J. Gordon*, Vancouver, for Empire Stevedoring Co. Ltd.

*P. J. Gordon*, Vancouver, pour l'Empire Stevedoring Co. Ltd.

COLLIER J.—This is a motion under Rule 474 for the determination of a question of law. The action was commenced in the Exchequer Court, British Columbia Admiralty District, on April 20, 1970 and is a claim for damages for failure to deliver the whole of a shipment of cartons of cameras and ancillary equipment from Japan to Toronto, Ontario. The defendants are the carrying vessel and her owners, and Empire Stevedoring Company Limited (hereafter "Empire") into whose possession some, if not all, of the cartons were delivered. In the statement of claim, the case against the defendants is pleaded in this manner:

<sup>e</sup> LE JUGE COLLIER—La présente requête est déposée en vertu de la Règle 474 afin qu'il soit statué sur un point de droit. A l'origine, cette action fut intentée le 20 avril 1970 en la Cour de <sup>f</sup> l'Échiquier, District d'amirauté de la Colombie-Britannique. Il s'agit d'une action en dommages-intérêts pour livraison incomplète d'une cargaison d'appareils et d'accessoires photographiques du Japon à Toronto (Ontario). Les défendeurs sont le navire transporteur et ses propriétaires ainsi que l'Empire Stevedoring Company Limited (ci-après appelée l'«Empire»), à qui une partie au moins de la marchandise fut remise. Les prétentions de la demande <sup>g</sup> resse figurent aux alinéas suivants de sa <sup>h</sup> déclaration:

5. In breach of the contract contained in the aforesaid Bill of Lading and/or negligently and/or in breach of its duty in the premises as a carrier for reward the Defendant Pleione Maritime Corp. and the ship "IKAROS" did not deliver the aforesaid cameras, and accessories in good order and condition and in fact delivered to the Defendant Empire Stevedoring Company Limited only part of the shipment.

[TRADUCTION] 5. Soit en violation des dispositions contractuelles dudit connaissance, soit par négligence ou par manquement à ses devoirs de transporteur à titre onéreux, soit pour toute combinaison de ces motifs, la défenderesse Pleione Maritime Corp. et le navire «IKAROS» n'ont pas livré en bon état lesdits appareils et accessoires photographiques. Ils n'ont en fait livré à la défenderesse, l'Empire Stevedoring Company Limited, qu'une partie de la cargaison.

6. In the alternative the Defendant Empire Stevedoring Company Limited negligently, or in breach of duty in the premises as a bailee for reward did not deliver to the

<sup>i</sup> 6. Subsidiairement, soit par négligence ou par manquement à ses obligations de depositaire à titre onéreux, la défenderesse, l'Empire Stevedoring Company Limited, <sup>j</sup>

Plaintiff or his agent the full quantity of cameras delivered to them by the vessel.

n'a remis à la demanderesse ou à ses agents qu'une partie des appareils photos qui lui avaient été livrés à bord du navire.

The parties, through their counsel, have for the purpose of this motion agreed on certain facts. The statement of agreed facts includes the questions of law which the parties wish the Court to determine. I set out the document in full:

Pour les besoins de cette requête, les avocats des parties se sont entendus sur certains éléments de fait. L'exposé conjoint des faits comprend les points de droit sur lesquels les parties demandent à la Cour de statuer. Je cite le document en entier:

1. THAT thirteen cartons of cameras and accessories and eight cases of advertising material belonging to the Plaintiff were loaded on board the vessel "IKAROS" at Osaka, Japan, on or about the 10th day of July, 1969, for carriage to Vancouver pursuant to the attached bill of lading.

[TRADUCTION] 1. CONSIDÉRANT QUE le 10 juillet 1969, ou vers cette date, treize boîtes en carton contenant des appareils et accessoires photographiques et huit boîtes de documents publicitaires appartenant à la demanderesse furent chargées à bord du navire «IKAROS» à Osaka (Japon) pour expédition à Vancouver conformément aux clauses du connaissement ci-joint.

2. That the vessel "IKAROS" arrived in Vancouver on or about the 25th of July, 1969, and discharged cargo into the care, custody and control of the Defendant, Empire Stevedoring Company Limited.

2. Considérant que le navire «IKAROS» est arrivé à Vancouver le 25 juillet 1969, ou vers cette date, que la cargaison a été déchargée et remise aux soins et sous la garde et l'autorité de la défenderesse, l'Empire Stevedoring Company Limited.

3. That Empire Stevedoring Company Limited is a company duly incorporated under the laws of British Columbia and, amongst other services, acts as a terminal operator managing portions of Centennial Pier, in the City of Vancouver, receiving cargo from marine vessels and delivering it to inland carriers such as the railways, trucks and similar conveyances.

3. Considérant que l'Empire Stevedoring Company Limited est une compagnie dûment constituée en vertu des lois de la Colombie-Britannique et qu'entre autres activités, elle s'occupe des opérations de manutention portuaire sur certaines parties du quai Centennial à Vancouver, prenant en charge les cargaisons transportées par voie maritime pour les remettre à divers transporteurs terrestres tels que les chemins de fer ou les transporteurs routiers.

4. That according to the discharge records made on behalf of the Defendant, Pleione Maritime Corp., owners of the vessel "IKAROS", all of the thirteen cartons of cameras and accessories and eight cases of advertising material were discharged in good order save and except one carton No. 7022/82.

4. Considérant que, d'après la quittance délivrée à la défenderesse Pleione Maritime Corp., propriétaire du navire «IKAROS», les treize boîtes d'appareils et d'accessoires photographiques et les huit boîtes de documents publicitaires furent remises en bon état à l'exception de la boîte portant le numéro 7022/82.

5. That according to the records of the Defendant, Empire Stevedoring Company Limited, only eighteen cartons were delivered by the Defendant, Pleione Maritime Corp., to the Defendant Empire Stevedoring Company Limited.

5. Considérant que, d'après les registres de la défenderesse, l'Empire Stevedoring Company Limited, la défenderesse Pleione Maritime Corp. ne lui aurait remis que dix-huit boîtes.

6. That the Plaintiff commenced its action in the Exchequer Court of Canada, British Columbia Admiralty District, against the Defendant, Empire Stevedoring Company Limited, this latter Defendant pleading in its Defence that that Honourable Court had no jurisdiction to hear the case against that Defendant.

6. Considérant que la demanderesse a intenté son action en la Cour de l'Échiquier du Canada, District d'amirauté de la Colombie-Britannique, contre la défenderesse, l'Empire Stevedoring Company Limited, et que cette dernière a soulevé en sa défense l'incompétence de la Cour en l'espèce.

7. That the issues which the parties request this Honourable Court to decide are as follows:—

7. Les parties demandent à la Cour de trancher les questions suivantes:—

(a) Did the Exchequer Court of Canada, British Columbia Admiralty District, have jurisdiction to hear a case against the Defendant, Empire Stevedoring Company Limited, and if not, what is the effect of the enactment of the Federal Court Act with respect to the status of the action, and

a) la Cour de l'Échiquier du Canada, District d'amirauté de la Colombie-Britannique, était-elle compétente pour connaître de l'action intentée contre la défenderesse, l'Empire Stevedoring Company Limited, et, dans la négative, quel est l'effet de l'adoption de la Loi sur la Cour fédérale sur cette action, et

(b) Does this Honourable Court have jurisdiction to hear a case against the Defendant, Empire Stevedoring Company Limited.

b) la Cour est-elle compétente pour connaître de l'action intentée contre la défenderesse, l'Empire Stevedoring Company Limited.

As I see it, the real question to be determined is: On the facts agreed to, and having regard to the cause of action pleaded, does this Court have jurisdiction over the defendant Empire? This may involve some consideration of the jurisdiction of the former Exchequer Court.

Counsel for the plaintiff contends jurisdiction can be found within paragraphs (e),(f),(h) or (i) of subsection 22(1) of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970, c. 10 (2nd Supp.). I shall set out those paragraphs, but I think it necessary also to set out the definition of Canadian maritime law found in section 2 and subsections (1) and (2) of section 22:

2. In this Act

"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;

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.

(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:

(e) any claim for damage sustained by, or for loss of, a ship including, without restricting the generality of the foregoing, damage to or loss of the cargo or equipment of or any property in or on or being loaded on or off a ship;

(f) any claim arising out of an agreement relating to the carriage of goods on a ship under a through bill of lading or in respect of which a through bill of lading is intended to be issued, for loss or damage to goods occurring at any time or place during transit;

(h) any claim for loss of or damage to goods carried in or on a ship including, without restricting the generality of

A mon avis, la véritable question à trancher est la suivante: d'après les faits admis par les parties et vu la cause d'action invoquée, la juridiction de la Cour s'étend-elle à la défenderesse, Empire? Il convient donc d'examiner certains aspects de la compétence de l'ancienne Cour de l'Échiquier.

L'avocat de la demanderesse soutient que la compétence de la Cour en l'espèce découle des alinéas e),f),h) ou i) du paragraphe 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970, c. 10 (2<sup>e</sup> Supp.). Je vais citer ces alinéas mais il est nécessaire de citer également la définition du droit maritime canadien qui figure à l'article 2 et aux paragraphes (1) et (2) de l'article 22:

2. Dans la présente loi

«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;

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.

(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:

e) toute demande pour l'avarie ou la perte d'un navire, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, l'avarie ou la perte de la cargaison ou de l'équipement d'un navire ou de tout bien à bord d'un navire ou en train d'y être chargé ou d'en être déchargé;

f) toute demande née d'une convention relative au transport à bord d'un navire de marchandises couvertes par un connaissement direct ou pour lesquelles on a l'intention d'établir un connaissement direct, pour la perte ou l'avarie de marchandises survenue à quelque moment ou en quelque lieu en cours de route;

h) toute demande pour la perte ou l'avarie de marchandises transportées à bord d'un navire, et notamment, sans

the foregoing, loss of or damage to passengers' baggage or personal effects;

(i) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to the use or hire of a ship whether by charter party or otherwise;

Paragraph (e). In my view, it is not applicable to the facts before me. This paragraph appears to be an extension or clarification of the former jurisdiction under the *Admiralty Act*, R.S.C. 1970, c. A-1 which read "... any claim for damage received by a ship ...". I take the paragraph to mean that where there is a claim against someone for loss of or damage to a ship, there can be included a claim for loss of or damage to, *inter alia*, its cargo. That is not the situation here.

Paragraph (f). It was agreed by all counsel that I could decide, on the facts presently before me, whether the bill of lading covering the goods here was a through bill of lading. Counsel for the plaintiff contended it was. Counsel for Empire took the opposite view and was supported by counsel for the owners of the vessel. The bill of lading provided for the cartons to be shipped from Nagoya, Japan to Vancouver, B.C. by the *Ikaros* then "... by rail to Toronto, Ontario." I have considered the various clauses of the bill referred to by counsel and the cases and textbooks cited. In my opinion, this is not a through bill of lading. It seems to me the vessel owners here (the initial carriers) were, under the bill, acting merely as agents to forward goods from Vancouver to their ultimate destination.

Liability arising from a through bill of lading is stated in Carver's *Carriage by Sea* (12th ed. 1971) as follows (paragraph 200):

When a contract for a through journey is made with a carrier or contractor, he is answerable for its complete performance, although it may be intended that some part of the carrying shall be done by others, unless (as is usual) the contract expressly limits his liability to his own part of the journey.

restreindre la portée générale de ce qui précède, la perte ou l'avarie des bagages ou effets personnels des passagers;

à) toute demande née d'une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire, à l'utilisation ou au louage d'un navire soit par charte-partie, soit autrement;

L'alinéa e). A mon avis, cet alinéa ne s'applique pas aux faits de cette affaire car il ne semble qu'élargir et clarifier le texte de la *Loi sur l'Amirauté*, S.R.C. 1970, c. A-1, qui prévoyait la compétence de la Cour dans tous les cas de «... réclamations pour dommage subi par un navire...». Selon moi, cet alinéa signifie que, lorsqu'on poursuit quelqu'un en dommages-intérêts pour la perte ou l'avarie d'un navire, on peut y joindre notamment une réclamation pour la perte ou l'avarie de sa cargaison. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit ici.

L'alinéa f). Les avocats se sont entendus pour que je décide, d'après les faits portés à ma connaissance, si les marchandises étaient couvertes par un connaissement direct. L'avocat de la demanderesse affirme qu'il s'agissait en effet d'un connaissement direct alors que l'avocat de l'Empire, appuyé par l'avocat des propriétaires du navire, soutient le contraire. Le connaissement prévoyait le transport des boîtes de Nagoya (Japon) à Vancouver (C.-B.) à bord de l'*Ikaros* puis [TRADUCTION] «... par chemin de fer jusqu'à Toronto (Ontario).» J'ai examiné les diverses clauses du connaissement ainsi que les arrêts et les ouvrages de doctrine auxquels se réfère l'avocat. Il ne s'agit pas à mon sens d'un connaissement direct. Il me semble plutôt que les propriétaires du navire, c'est-à-dire les transporteurs d'origine, n'agissaient, aux termes du connaissement, qu'en tant que mandataire pour le transport des marchandises de Vancouver à leur destination finale.

La responsabilité découlant d'un connaissement direct est énoncée par Carver dans son traité *Carriage by Sea* (12<sup>e</sup> éd. 1971) au paragraphe 200:

[TRADUCTION] Un transporteur qui signe un contrat de transport direct, même s'il a prévu de faire effectuer une partie du transport par des tiers, est responsable de l'ensemble du transport à moins que le contrat, ce qui est souvent le cas, ne limite expressément sa responsabilité à la partie du transport qu'il effectue lui-même.

Apart, then, from such a limitation, the first carrier with whom the contract is made may be liable for a breach of it after the goods have left his hands. But the carrier in whose hands they were when the breach was committed is also generally liable in contract, if the through contract was made for his benefit, and with his authority; and, on the other hand, he is entitled to the benefit of the exceptions of liability which the contract may contain.

Even if this contract were a through bill of lading, it would not impose any liability in contract on Empire because the vessel owners here were not acting as agents of Empire (or of the on-going land carrier) when the bill was issued. I add that it is not alleged in the pleadings, nor was it argued before me, that Empire could be liable in contract to the plaintiff on this bill of lading. The point sought to be made, as I understand it, is that if this is a through bill of lading, then any person who had anything to do with the goods in transit, and who might be liable for their loss, can be sued in this Court, either in contract or tort. I do not accept that interpretation of paragraph (f). The claim over which jurisdiction is asserted is for loss or damage to goods (occurring during transit) arising out of an agreement to carry under a through bill of lading. The persons potentially liable to answer for the loss or damage are, to my mind, the parties to the agreement (in this case the initial carrier, the owners of the vessel), or those bound by it (in some cases, the on-carriers where the initial carrier has acted as their agent). It is those persons over whom this Court has jurisdiction under paragraph (f). I do not think Parliament intended to assert a potential jurisdiction over every person who becomes involved with goods, carried for some part of their journey by a ship, merely because the goods were shipped under a through bill of lading. Walsh J. of this Court made a brief reference to paragraph (f) in *The Robert Simpson Montreal Ltd. v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* [1973] F.C. 304. In that case it was suggested by counsel that Parliament had intended, in the *Federal Court Act*, to extend jurisdiction over warehousemen, stevedores and terminal carriers in regard to claims for damage to or loss of goods after discharge from a vessel. Walsh J. seems to suggest there would be jurisdiction if a through bill of lading had

Hormis le cas d'une clause expresse limitant la responsabilité du transporteur, le transporteur signataire du contrat peut être tenu responsable d'une violation des dispositions du contrat commise alors que les marchandises ne sont plus en sa possession. Le transporteur qui avait la garde des marchandises au moment de la violation du contrat peut, en général, être tenu responsable aux termes du contrat si celui-ci est à son nom et s'il l'a approuvé; il peut, par contre, se prévaloir des clauses d'exonération de responsabilité inscrites au contrat.

b Même s'il s'agit ici d'un connaissance direct, cela n'impose aucune responsabilité contractuelle à l'Empire puisque les propriétaires du navire n'agissaient pas comme mandataires de l'Empire ou du transporteur terrestre subséquent quand fut établi le connaissance. J'ajoute que ni dans ses conclusions ni lors des débats la demanderesse n'a prétendu retenir la responsabilité contractuelle de l'Empire d'après les termes de ce connaissance. Si je saisis bien, on cherche à établir le point suivant: dans l'hypothèse d'un connaissance direct, toute personne ayant participé au transport des marchandises et qui pourrait être responsable de leur perte peut se voir intenter devant cette Cour une action contractuelle ou extra-contractuelle. Je ne souscris pas à cette interprétation de l'alinéa f). La Cour est compétente dans le cas de réclamations portant sur la perte ou l'avarie, pendant leur transport, des marchandises couvertes par un connaissance direct. Les personnes éventuellement appelées à répondre de la perte ou de l'avarie sont à mon sens les parties au contrat (en l'espèce le transporteur initial, c-à-d. les propriétaires du navire), ou les personnes liées par l'accord (dans certains cas, les transporteurs subséquents si le transporteur initial a agi en tant que mandataire). Ce sont ces personnes-là qui, aux termes de l'alinéa f), relèvent de la compétence de la Cour. Je ne crois pas qu'il était dans l'intention du Parlement d'étendre la juridiction de la Cour à toute personne ayant quelque chose à voir avec les marchandises dont le transport s'est effectué en partie par bateau, sous prétexte que les marchandises étaient transportées sous connaissance direct. Le juge Walsh, de cette Cour, a brièvement étudié l'alinéa f) dans l'affaire *The Robert Simpson Montreal Ltd. c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* [1973] C.F. 304. Dans cette affaire, l'avocat soutenait que le Parlement avait eu l'intention, par la *Loi sur la*

been issued in respect of the goods. I point out that in that case the bill of lading was not a through bill of lading, and the question of what jurisdiction is contemplated by paragraph (f) was not really before the learned judge, nor I feel, argued fully as was done before me.

Paragraph (h). It seems evident that if Empire is to blame for the loss here, that loss was not of goods carried in or on a ship. The goods had left the vessel. The decision in *Toronto Harbour Com'rs v. The Robert C. Norton* [1964] Ex.C.R. 498 is relevant. In that case, a vessel, which had discharged a heavy cargo of scrap iron onto the plaintiff's pier, was sued when the pier collapsed. The other parties were added as co-defendants by the defendant ship. The vessel then cross-claimed against those parties, alleging they were responsible for placing the cargo where it had been put. At that time, the statutory jurisdiction was contained in section 18 of the *Admiralty Act*. The relevant portions were:

“any claim for damage done by a ship”;

“any claim relating to the carriage of goods in a ship”; and

“in tort in respect of goods carried in a ship”.

Wells D.J.A. held there was no jurisdiction in respect of any of the defendants. At page 504 he said:

The only other heading under which jurisdiction might be claimed is found in section 22 of the *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925*,—in s-s. 1(a)(xii) any claim, (2) relating to the carriage of goods in a ship or (3) in tort in respect of goods carried in a ship.

*Cour fédérale*, d'étendre aux magasiniers, aux débardeurs et aux entreprises de manutention la compétence de la Cour relativement à des actions intentées pour avarie ou perte de marchandises après déchargement. Le juge Walsh semble considérer que la Cour est compétente quand ces marchandises sont transportées sous connaissance direct. Je souligne que, dans ce cas-là, il ne s'agissait pas d'un connaissance direct et la question qu'avait à trancher le savant juge n'était pas celle de l'étendue de la compétence attribuée par l'alinéa f). Cette question ne fut d'ailleurs pas débattue aussi complètement qu'elle le fut devant moi.

L'alinéa h). Il est manifeste que, si l'Empire est responsable de la perte, il ne s'agit pas de perte ou d'avarie de marchandises transportées à bord d'un navire, puisque les marchandises avaient déjà été déchargées. On peut utilement se reporter à l'arrêt *Toronto Harbour Com'rs c. The Robert C. Norton* [1964] R.C.É. 498. Dans cette affaire, l'action était intentée contre un navire qui avait déchargé sur le quai du demandeur une lourde cargaison de ferraille, ce qui entraîna l'effondrement du quai. Les autres parties furent adjointes à titre de co-défendeurs par le navire défendeur. Le navire se retourna ensuite contre ces parties, affirmant que c'était à elles qu'incombait la responsabilité d'avoir placé la cargaison à cet endroit. A l'époque en question, la compétence de la Cour était définie par l'article 18 de la *Loi sur l'Amirauté*. A cet égard, on peut citer les extraits suivants:

«réclamations pour dommage causé par un navire»;

«les réclamations relatives au transport de marchandises dans un navire;» et

«en dommages relativement à des marchandises transportées dans un navire».

Le juge suppléant en amirauté Wells a décidé qu'aucun des défendeurs ne relevait de la compétence de la Cour. A la page 504 de son arrêt il déclare:

[TRADUCTION] Le seul autre texte sur lequel on puisse fonder la compétence de la Cour est l'article 22 du *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925*,—au paragraphe 1a)(xii) des réclamations, (2) relatives au transport de marchandises dans un navire ou (3) en dommages relativement à des marchandises transportées dans un navire.

With respect to the problem before me it would appear to relate to goods landed from rather than carried in a ship. As to the tort in respect of goods carried in a ship, this would be intended to cover, as it appears to me, any damage received by the goods while they are in the ship, resulting from some tortious act of those operating the vessel. I would not deem it wide enough to cover the discharge of goods from the ship to the land where no tortious act against the goods occurred in the handling in such a way as to found a claim within the jurisdiction of the Court. Here of course none such is alleged. The tort was committed against the plaintiffs not the owners of the cargo.

In my view, the same reasoning applies to paragraph (h). As I see it, Parliament did not intend to extend jurisdiction over persons who came into possession of goods discharged from vessels.

Paragraph (i). There is no doubt the plaintiff's claim in contract against the vessel and her owners falls within this head of jurisdiction. I equally have no doubt the claim advanced against Empire does not fall within this head. On the facts before me, there is no agreement between the plaintiff and Empire relating to the carriage of the goods in question in or on the *Ikaros*.

I have finished dealing with the particular paragraphs of section 22 which were relied on. I cannot see they, *per se*, provide jurisdiction over Empire in this case.

Counsel for the plaintiff made a further submission. I refer back to the definition of Canadian maritime law and subsection 22(1). It is said that the law that was administered by the Exchequer Court must, of course, include the law as pronounced by the courts in cases dealing with the jurisdiction of the Exchequer Court. Counsel then contends this principle exists in Canadian maritime law: that where the wrong or breach complained of was committed by one or both of the parties, and the ship is properly before this Court as a party, then there is jurisdiction over the other party. Counsel did not put the proposition in precisely those words, but that was the effect of the submission. Reference is made to several decisions: *The Sparrows Point v. Greater Vancouver Water District*

Le présent litige semble plutôt porter sur des marchandises déchargées d'un navire que sur des marchandises à bord d'un navire. Le texte concernant les réclamations en dommages relativement à des marchandises transportées dans un navire semble couvrir, selon moi, tout dommage que cause aux marchandises à bord d'un navire un acte préjudiciable des responsables de l'administration du navire. Je ne pense pas qu'on puisse étendre la portée du texte au déchargement des marchandises quand on ne peut retenir d'acte préjudiciable dans leur manutention, pour que la réclamation relève de la compétence de la Cour. En l'espèce, personne n'allègue l'existence d'un tel acte. L'acte préjudiciable fut commis à l'encontre des demandeurs et non à l'encontre des propriétaires de la cargaison.

A mon sens, le même raisonnement s'applique à l'alinéa h) et, selon moi, il n'était pas dans l'intention du Parlement d'étendre la compétence de la Cour aux personnes prenant possession des marchandises déchargées.

L'alinéa i). Il ne fait aucun doute que l'action en responsabilité contractuelle intentée contre le navire et ses propriétaires tombe sous ce chef de compétence. Il est également certain que la réclamation déposée contre l'Empire ne tombe pas sous ce chef. Les faits portés à ma connaissance font ressortir qu'il n'existe pas de convention entre la demanderesse et l'Empire quant au transport des marchandises en question à bord de l'*Ikaros*.

J'ai terminé mon étude des alinéas de l'article 22 invoqués par la demanderesse et je ne vois pas comment, en l'espèce, on peut les utiliser pour étendre à l'Empire la compétence de la Cour.

L'avocat de la demanderesse a présenté un autre argument. Je me reporte à la définition du droit maritime canadien et au paragraphe 22(1). On dit que le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier comprend, bien sûr, le droit élaboré par les tribunaux à l'occasion des affaires portant sur la compétence de la Cour de l'Échiquier. L'avocat affirme que ce principe existe en droit maritime canadien: quand la faute ou la violation dont on demande réparation est imputable à une des parties ou aux deux, et que le navire est constitué partie devant cette Cour de la façon appropriée, la compétence de la Cour s'étend alors à l'autre partie. Ce ne sont pas tout à fait les termes employés par l'avocat mais c'est la thèse qu'il a défendue. Il cite plusieurs arrêts: *The Sparrows Point c.*



[1951] S.C.R. 396; *MacMillan Bloedel Limited v. Canadian Stevedoring Co.* [1969] 2 Ex.C.R. 375; *Maag and Company Limited v. Eastern Canada Stevedoring Limited* (unreported, 1969, Quebec Admiralty District No. 1601, Montreal); *The Robert Simpson Montreal Ltd. case (supra)* and *Elite Linens Ltd. v. The Galya Komleva* (unreported, T-2892-72).<sup>1</sup> I point out that all these cases are distinguishable on their facts from the case here.

In *The Sparrows Point* case an action was brought in the Exchequer Court by the Greater Vancouver Water District against the vessel and the National Harbours Board claiming for damage to some of its water mains. The vessel was intending to pass through the Second Narrows Bridge in Burrard Inlet. She whistled to have the span opened. Those operating the bridge showed her a red light, indicating they had heard her signal and that the span was closed. The custom was that the span was opened shortly afterwards and a green light was shown when the span was fully open. The vessel continued ahead awaiting the green light which, according to those on board, never appeared. The vessel then dropped her anchor to take off her way and damaged the water mains. In fact, the span had been opened, but the green light had not been displayed. In the Supreme Court, both the vessel and the National Harbours Board were held at fault. There, for the first time, objection was taken to the jurisdiction of the Exchequer Court on its Admiralty side over the National Harbours Board. The Supreme Court held there was jurisdiction. Kellock J. (with whom the Chief Justice and Taschereau J. concurred) said at pages 402-403:

The question was raised during the argument as to the jurisdiction of the Admiralty Court to deal with the claim of the Water District against the Harbours Board. It is clear, I think, that the court has no jurisdiction beyond that conferred by the statute; c. 31 of the statutes of 1934; *Bow McLachlan and Co. v. The Ship "Camosun"* ([1909] A.C. 597). The statute has been changed since that decision, but the principle is still applicable. The answer to the question raised depends upon the meaning of the words "damage by any ship" in s. 22(1)(iv) of Schedule A to the statute of

*Greater Vancouver Water District* [1951] R.C.S. 396; *MacMillan Bloedel Limited c. Canadian Stevedoring Co.* [1969] 2 R.C.É. 375; *Maag and Company Limited c. Eastern Canada Stevedoring Limited* (non publié, 1969; District d'amirauté du Québec, n° du greffe: 1601 (Montréal)); *The Robert Simpson Montreal Ltd.* (précité) et *Elite Linens Ltd. c. The Galya Komleva* (non publié, n° T-2892-72).<sup>1</sup> Je souligne que les faits dans ces affaires diffèrent de ceux qui nous intéressent en l'espèce.

Dans l'affaire *The Sparrows Point*, le Greater Vancouver Water District avait intenté une action en la Cour de l'Échiquier contre le navire et contre le Conseil des ports nationaux, demandant des dommages-intérêts pour les dommages causés à des canalisations de son réseau. Le navire, qui voulait passer sous le pont du Second Goulet dans l'Inlet Burrard, siffla afin de faire ouvrir la travée. Les employés chargés de manœuvrer le pont allumèrent le feu rouge, ce qui indiquait qu'ils avaient entendu le signal et que le pont était complètement fermé. D'habitude, la travée s'ouvrait peu de temps après et un feu vert en signalait l'ouverture complète. Le navire poursuivit sa route en attendant le feu vert qui, selon les personnes à bord, ne s'est jamais allumé. Afin de casser son erre, le navire jeta l'ancre et, par cette manœuvre, endommagea les canalisations d'eau. Or, la travée avait effectivement été ouverte mais le feu vert ne s'était pas allumé. La Cour suprême a retenu la responsabilité du navire et du Conseil des ports nationaux. C'est là que, pour la première fois, on objecta que la Cour de l'Échiquier en sa juridiction d'amirauté n'était pas compétente pour juger le Conseil des ports nationaux. La Cour suprême, pourtant, la déclara compétente. Le juge Kellock, aux motifs duquel ont souscrit le juge en chef et le juge Taschereau, a déclaré aux pages 402 et 403:

[TRADUCTION] Dans la plaidoirie, on a soulevé la question de savoir si la Cour d'amirauté était compétente pour connaître d'une action que le Water District intentait contre le Conseil des ports. Il est clair, je pense, que la compétence de la cour ne peut pas dépasser celle qui lui est conférée par la loi; c. 31 des statuts de 1934; *Bow McLachlan and Co. c. Le navire «Camosun»* ([1909] A.C. 597). La loi a depuis été modifiée mais le principe reste applicable. La réponse dépend du sens donné aux mots «dommages causés par un navire» qui figurent à l'article 22(1)(iv) de l'annexe A à la loi

1934, which reproduces s. 22 of the *Supreme Court of Judicature Consolidation Act* (1925) c. 49, the language of which is "any claim for damage done by a ship." There have been a number of decisions since the enactment of the original statute of 1861, 24 Vic. c. 10, s. 7.

In the "*Uhla*", ((1867) Asp. M.C. 148) and in the "*Excelsior*", ((1868) L.R. 2 A. & E. 268), jurisdiction was exercised in the case of damage done by a ship to a dock, and in *Mayor of Colchester v. Brooke*, ((1845) 7 Q.B. 339) jurisdiction was exercised in the case of damage to oyster beds.

In the case of the "*Bien*", ([1911] P. 40), the plaintiff, lessee of an oyster bed, sued the conservators of the River Medway and the owner of a ship for damage sustained to an oyster bed caused by a ship when acting under orders of a harbour master. That case was, of course, decided after the Judicature Acts when the jurisdiction of the Admiralty Division was no longer limited to that formerly exercised by the Court of Admiralty. The circumstances in question in the present proceedings are analogous. If the claim against the Harbours Board cannot be entertained in the Admiralty Court, the result is that the Water District ought to have brought two actions, one on the Admiralty side of the Exchequer Court against the ship, and the other elsewhere.

In my opinion, the statute, which prima facie confers jurisdiction upon the Admiralty Court in a case of this kind, should be construed so as to affirm the jurisdiction, at least in a case where the ship is a party. There is no authority to the contrary to which we have been referred or which I have been able to find, and every consideration of convenience requires a construction in favour of the existence of such a jurisdiction.

And at page 404:

On the other hand, all claims arising out of the damage occasioned by the ship should be disposed of in one action so as to avoid the scandal of possible different results if more than one action were tried separately. I therefore think that the statute is to be construed as clothing the Exchequer Court on its Admiralty side with the necessary jurisdiction.

The question before the Court was whether the claim was one "... for damage done by a ship", and the answer was in the affirmative. In my view, the particular facts of the case must be kept in mind. Those on board the vessel and those on the bridge were, for practical purposes, both participating in the manoeuvring of the vessel, and in the course of those movements, damage was caused by the ship.

Rand J. delivered separate reasons. At pages 409-411 he said:

de 1934 qui reprend l'article 22 du *Supreme Court of Judicature Consolidation Act* (1925) c. 49; il se lit ainsi: «réclamations pour dommage causé par un navire». Un certain nombre de décisions ont été rendues depuis l'adoption de la loi de 1861, 24 Vic. c. 10, art. 7.

<sup>a</sup> Dans les arrêts «*Uhla*», ((1867) Asp. M.C. 148) et «*Excelsior*», ((1868) L.R. 2 A. & E. 268), la Cour se déclara compétente pour juger du dommage qu'un navire avait causé à un quai, ainsi que dans l'arrêt *Mayor of Colchester c. Brooke* ((1845) 7 Q.B. 339), où la Cour se déclara compétente dans une affaire de dommage causé à des parcs à huîtres.

<sup>b</sup> Dans l'affaire le «*Bien*», ([1911] P. 40) le demandeur, locataire d'un parc à huîtres, poursuivait les conservateurs de la rivière Medway et le propriétaire d'un navire pour les dommages qu'un navire répondant aux ordres d'un capitaine de port avait causés à son parc à huîtres. Cette affaire fut, <sup>c</sup> bien sûr, jugée après les *Judicature Acts* alors que la compétence de la Division d'amirauté ne se limitait plus à celle antérieurement détenue par la Cour d'amirauté. Les circonstances de la présente affaire sont analogues. Si l'action contre le Conseil des ports ne peut pas être instruite par la <sup>d</sup> Cour d'amirauté, il s'ensuit que le Water District aurait dû intenter deux poursuites: la première contre le navire en la juridiction d'amirauté de la Cour de l'Échiquier; la seconde devant une autre juridiction.

<sup>e</sup> A mon avis, dans un cas de ce genre, la loi qui, à première vue, a attribué compétence à la Cour d'amirauté, devrait aussi être interprétée comme confirmant sa juridiction au moins dans un cas où le navire est partie au procès. On ne nous a cité aucune jurisprudence contraire et je n'ai pas pu en trouver; les considérations pratiques militent dans le sens de l'existence d'une telle compétence.

<sup>f</sup> et à la page 404:

[TRADUCTION] Par contre, toutes les demandes déposées à la suite des dommages causés par un navire devraient être réglées par une seule action afin d'éviter le scandale possible de jugements différents rendus pour une même affaire. Je <sup>g</sup> considère donc qu'il faut interpréter cette loi comme conférant à la Cour de l'Échiquier, en sa juridiction d'amirauté, la compétence nécessaire.

<sup>h</sup> La question posée à la Cour était de savoir si la demande était relative à «... un dommage causé par un navire», et la réponse a été affirmative. A mon sens, il faut bien garder à l'esprit les faits particuliers de cette affaire. Les personnes se trouvant à bord du navire et celles sur le pont participaient ensemble, à toutes fins pratiques, aux manœuvres du navire et c'est au cours de ces manœuvres que le navire causa un <sup>i</sup> dommage.

<sup>j</sup> Le juge Rand a rendu ses propres motifs. Aux pages 409 à 411 il déclarait:

... The actual navigation was thus the product of the joint negligence of the persons operating the signals on the drawbridge and of those in charge of the vessel: *Brown v. B. & F. Theatres* ([1947] S.C.R. 484).

In its statutory assumption of the direction of navigation through the drawbridge, the Commission has undertaken to operate the signals with the customary care and skill where interests are committed to reliance on the discharge of this sort of duty by others. Since it had full knowledge of the existence and the placement of the pipes, that responsibility would extend to foreseeing that negligence in signalling might in the ordinary course of things bring about emergency action in the channel by which property of various kinds might be affected. There was, thus, a direct obligation on the Commission toward the Water District to avoid bringing that situation about negligently: *The "Mystery"* ([1902] P. 115).

For the first time in the proceedings, the objection is taken, on behalf of the Harbour Commission, that the Admiralty jurisdiction of the Court does not permit the joinder of the Commission, and it calls for some consideration. It is based on the fact that the claim is for damage to property on land within the body of a county and is by and against a person other than the owner of a ship. In *The Queen v. Judge of City of London Court* ([1892] L.R. 1 Q.B. 273) it was held by the Court of Appeal that the Admiralty Court had no jurisdiction to entertain an action in personam against a pilot in respect of a collision on the high seas caused by his negligence. That decision limited the causes in personam that could be brought under the statutory jurisdiction which included damage done "by a ship". It followed the ruling of Sir Robert Phillimore in *The "Alexandria"*, ((1872) L.R. 3 A. & E. 574) which, likewise, was a proceeding against a pilot for damage done through his negligence on the Mersey. In the course of his reasons, however, Sir Robert stated that if the question had been *res integra*, he should have been of opinion that under the provisions of sections 7 and 35 of 24 Vic. c. 10, the Court had jurisdiction. Section 7 imports causes for damage done "by a ship" and 35 provides for actions in personam as well as in rem. On the other hand, in *The "Zeta"*, ([1893] A.C. 468) the House of Lords seems to have expressed the view that a ship is entitled to bring action in Admiralty against a Dock Authority for damage done "to a ship" through collision with a pier caused by the negligence of the Authority; and in *The "Swift"*, ([1901] P. 168) the owners of oyster beds were upheld in an action against a ship for damage done their property by negligent grounding. Whether a distinction between the jurisdiction in cases of damage "by a ship" and "to a ship" can be drawn from the statute remains, apparently, undecided.

As the jurisdiction of the Exchequer Court for this purpose is the Admiralty jurisdiction of the High Court in England, if the action had been brought against the Harbour

[TRADUCTION] ... La manœuvre du navire fut ainsi le produit de la négligence conjointe des personnes faisant fonctionner les feux de signalisation du pont basculant et des responsables du navire: *Brown c. B. & F. Theatres* ([1947] R.C.S. 484).

<sup>a</sup> Ayant l'obligation légale de régler la navigation sous le pont basculant, le Conseil devait faire fonctionner les feux de signalisation avec le soin et l'adresse qu'on exige des personnes qui se voient confier l'exécution d'une tâche et la sauvegarde de certains intérêts. Puisque le Conseil était tout à fait au courant de l'existence et de l'emplacement des canalisations, il lui incombait de prévoir qu'un défaut de signalisation pourrait, dans le courant ordinaire des événements, susciter une situation d'urgence dans le chenal et endommager les biens qui s'y trouvaient. Ainsi le Conseil avait envers le Water District l'obligation directe de ne pas créer, par sa négligence, une telle situation: *The «Mystery»* ([1902] P. 115).

Pour la première fois dans ces procédures, l'avocat du Conseil des ports objecte que la compétence en amirauté de la Cour ne permet pas l'adjonction du Conseil, objection qui exige un examen approfondi. Cette objection est fondée sur le fait que la réclamation porte sur un dommage survenu à un bien terrestre se trouvant dans les limites d'un comté et que l'action est intentée par une personne autre que le propriétaire du navire contre une personne autre que ce propriétaire. Dans l'arrêt *La Reine c. Judge of City of London Court* ([1892] L.R. 1 Q.B. 273), la Cour d'appel a jugé que la Cour d'amirauté n'était pas compétente pour connaître d'une action in personam intentée contre un pilote dont la négligence avait entraîné une collision en haute mer. Cette décision a limité le type d'action in personam que permettaient les dispositions législatives conférant sa compétence à la Cour. Elle pouvait connaître des dommages causés «par un navire». Cette décision suivait celle de sir Robert Phillimore dans l'affaire *The «Alexandria»*, ((1872) L.R. 3 A. & E. 574), qui suivait aussi une action intentée contre un pilote qui, par négligence, avait causé un dommage sur la rivière Mersey. Toutefois, dans ses motifs, sir Robert déclarait que s'il s'était agi d'une *res integra*, il aurait été d'avis qu'aux termes des dispositions des articles 7 et 35 de 24 Vic. c. 10, la Cour était compétente. L'article 7 porte sur les demandes pour dommages causés «par un navire» et l'article 35 porte sur les actions in personam ainsi que sur les actions in rem. Par contre, dans l'affaire *The «Zeta»*, ([1893] A.C. 468), la Chambre des lords semble être d'avis qu'un navire a le droit d'intenter une action en amirauté contre des autorités portuaires pour dommage causé «au navire» qui avait heurté un quai par suite de la négligence de ces autorités; et dans l'affaire *The «Swift»*, ([1901] P. 168), les propriétaires de parcs à huîtres obtinrent gain de cause dans une action qu'ils intentèrent contre un navire qui avait causé des dommages à leur propriété alors que, par négligence, le navire s'était échoué. On ne semble pas encore avoir tranché la question de savoir si l'on peut distinguer entre la compétence eu égard aux affaires portant sur un dommage causé «par un navire» et les affaires où un dommage est causé «à un navire».

<sup>j</sup> Dans ce genre d'affaire, la compétence de la Cour de l'Échiquier est la même que la compétence d'amirauté de la High Court d'Angleterre. Si l'action avait été intentée contre

Commission as for an individual tort, the point taken might be formidable; but the cause of action alleged is, strictly, one against joint tortfeasors: *The "Koursk"* ((1924) P. 140); i.e. both the vessel and the Commission have concerted in directing and controlling the movement of the vessel down the harbour: it was a single act with joint participants. In such a case, a judgment against one merges the cause of action and would be an answer to an action brought against the other in another court.

The Water Authority is entitled to assert a remedy in Admiralty both against the vessel, *in rem*, and against the ship owners, *in personam*; and the law administered would be Admiralty law. The limitation of the scope of proceedings so as to deny the joinder of the Harbour Commission would deprive the Authority of one of those remedies if it desired also to pursue its claim against the Commission. Every consideration of convenience and justice would seem to require that such a single cause of action be dealt with under a single field of law and in a single proceeding in which the claimant may prosecute all remedies to which he is entitled; any other course would defeat, so far, the purpose of the statute. The claim is for damage done "by a ship"; the remedies *in personam* are against persons responsible for the act of the ship; and I interpret the language of the statute to permit a joinder in an action properly brought against one party of other participants in the joint wrong.

In the *MacMillan Bloedel Limited* case, Jaggott P. (now Chief Justice) held there was jurisdiction in the Exchequer Court to entertain a claim against a person who was in charge of the loading of a vessel. It was alleged that his loading procedure was faulty, and as a result the vessel rolled causing damage to the plaintiff's dock. The Court held the damage was caused by a ship, and the person in charge of loading had as much responsibility in ensuring the safety of the loading procedure as the master or crew members would have had if they had been in charge. Again, the judgment must be considered in the light of its particular facts<sup>2</sup>. I bear in mind the words of the Earl of Halsbury L.C. in *Quinn v. Leatham* [1901] A.C. 495 at p. 506:

... that every judgment must be read as applicable to the particular facts proved, or assumed to be proved, since the generality of the expressions which may be found there are not intended to be expositions of the whole law, but governed and qualified by the particular facts of the case in which such expressions are to be found. The other is that a case is only an authority for what it actually decides. I entirely deny that it can be quoted for a proposition that may seem to follow logically from it. Such a mode of

le Conseil des ports pour un acte délictuel à titre personnel, les conséquences auraient pu être redoutables; mais, comme dans l'affaire *The «Koursk»* ((1924) P. 140); l'action est seulement intentée contre les coauteurs d'un dommage. En effet, les responsables du navire et le Conseil participaient ensemble à la direction et au contrôle des manœuvres du navire dans le port: ce n'était qu'un seul acte avec des coauteurs. Dans une telle affaire, une décision rendue contre une des parties réunit la cause d'action et tranche en même temps l'action intentée contre l'autre partie devant un autre tribunal.

Le Water Authority a un recours en amirauté à la fois contre le navire, *in rem*, et contre les propriétaires du navire, *in personam*; le droit applicable serait la législation d'amirauté. Limiter l'étendue du recours afin d'interdire l'adjonction du Conseil des ports reviendrait à priver la Water Authority d'un de ses recours dans l'hypothèse où elle voudrait aussi intenter une action contre le Conseil. Des considérations pratiques autant que la justice même militent en faveur d'un système où une seule cause d'action doit être réglée sous une seule branche du droit et par une seule procédure au cours de laquelle le demandeur peut invoquer tous les recours auxquels il a droit: toute autre solution irait à l'encontre du but des dispositions législatives. La demande porte sur le dommage causé «par un navire»; les recours *in personam* sont contre les responsables du fait du navire. Selon mon interprétation des dispositions législatives, les coauteurs d'un dommage peuvent être adjoints dans une action régulièrement intentée.

Dans l'affaire *MacMillan Bloedel Limited*, le président Jaggott (aujourd'hui juge en chef) a déclaré que la Cour de l'Échiquier était compétente pour connaître d'une réclamation logée contre le responsable du chargement d'un navire. On a soutenu que ses méthodes de chargement étaient mauvaises, ce qui avait fait rouler le navire qui endommagea ainsi le quai appartenant à la demanderesse. La Cour déclara que le dommage était imputable au navire et que le responsable du chargement était tenu d'en assurer la sécurité comme le sont le capitaine ou les membres de l'équipage quand ils assurent le chargement. Encore une fois, il faut prendre en considération les circonstances particulières de l'affaire<sup>2</sup>. Je garde à l'esprit la déclaration du comte Halsbury, lord chancelier, dans l'arrêt *Quinn c. Leatham* [1901] A.C. 495, à la p. 506:

[TRADUCTION] ... il faut considérer que toute décision ne s'applique qu'aux faits précis que l'on a établis, ou que l'on suppose avoir été établis, car les déclarations d'ordre général qu'on peut y trouver ne sont pas censées être des exposés du droit dans son ensemble; il faut interpréter chaque déclaration de ce genre en tenant compte des faits propres à l'affaire qui l'a suscitée. Il faut ajouter qu'un arrêt ne fait autorité que pour la question qu'il tranche effectivement. Je m'insurge contre l'idée qu'on puisse le citer à

reasoning assumes that the law is necessarily a logical code, whereas every lawyer must acknowledge that the law is not always logical at all.

and of Viscount Haldane L.C. in *Kreglinger v. New Patagonia Meat & Cold Storage Co., Ltd.* [1914] A.C. 25 at p. 40:

... To look for anything except the principle established or recognized by previous decisions is really to weaken and not to strengthen the importance of precedent. The consideration of cases which turn on particular facts may often be useful for edification, but it can rarely yield authoritative guidance.

In my opinion, *The Sparrows Point* decision and the *MacMillan Bloedel Limited* case are, as I have earlier said, distinguishable on their facts and, in any event, do not establish a general principle of Canadian maritime law that if a ship is properly before the Court, then there is jurisdiction over any other party who may be involved in the causation of the loss or damage complained of by the plaintiff. I think the two cases referred to only go so far as to hold that under the old *Admiralty Act* there was jurisdiction in a claim involving damage done by a ship, not only over the vessel but over others who may have had a part in her operations or movements.

I turn now to the *Maag* case. I have extracted the Court file. The plaintiff was the owner of goods and sued for the failure to deliver to it 73 out of 99 cartons at Montreal, where the cargo of the vessel was discharged. Action was brought against a number of defendants, and, presumably, some were shipowners. The defendant stevedoring company was also sued. The statement of claim makes no distinction among the various defendants as to how each of them became involved with the goods. They were all alleged to be owners or operators of the carrying vessel, to be parties to the bills of lading, and to be jointly and severally liable in contract and tort for failure to deliver the goods. The defendant stevedoring company sought to be dismissed from the action on the grounds there was no jurisdiction over it; that jurisdic-

l'appui d'une conclusion parce qu'elle semble pouvoir en découler logiquement. Un tel mode de raisonnement suppose que le droit est un code rigoureusement logique alors que tous les avocats savent que c'est loin d'être toujours le cas.

ainsi que celle du vicomte Haldane, lord chancelier, dans l'arrêt *Kreglinger c. New Patagonia Meat & Cold Storage Co., Ltd.* [1914] A.C. 25, à la p. 40:

[TRADUCTION] ... Chercher autre chose que le principe établi ou reconnu par des décisions antérieures, c'est en réalité affaiblir et non renforcer l'importance du précédent. On peut sans doute tirer quelque enseignement de l'examen des arrêts qui portent sur des faits bien précis mais on peut rarement les utiliser comme ligne de conduite.

A mon sens, on peut établir des distinctions avec les arrêts *The Sparrows Point* et *MacMillan Bloedel Limited*, ainsi que je l'ai dit plus haut, vu leurs faits particuliers et, en tout cas, ces arrêts ne posent pas un principe général de droit maritime canadien selon lequel la Cour serait compétente pour juger toute partie responsable de la perte ou de l'avarie dont il est demandé réparation au seul motif qu'un navire relève de la compétence de la Cour. A mon avis, les deux arrêts n'ont fait que décider qu'aux termes de l'ancienne *Loi sur l'Amirauté*, la Cour était compétente pour connaître d'une réclamation relative à un dommage causé par un navire, et que sa compétence englobait non seulement le navire mais également toute personne ayant participé à ses opérations ou à ses déplacements.

Je me reporte maintenant à l'arrêt *Maag* dont j'ai sorti le dossier. Le demandeur, propriétaire des marchandises, a intenté une action car on ne lui avait pas livré, à Montréal où la cargaison avait été déchargée, 73 des 99 cartons commandés. Il a intenté une action contre plusieurs défendeurs et je suppose que certains d'entre eux étaient les propriétaires du navire. Il a également poursuivi l'entreprise de manutention. Dans sa déclaration, il ne fait aucune distinction entre les divers défendeurs quant à leur degré de participation dans la manutention des marchandises. Ils étaient tous censés être propriétaires ou exploitants du navire transporteur, parties au connaissement et conjointement responsables contractuellement et délictuellement de ne pas avoir livré les marchandises. L'entreprise de manutention défenderesse tenta

tion did not extend to cover loss or damage to goods occurring subsequent to discharge where the loss or damage was not caused by a ship. For the purposes of the motion, Walsh J. assumed the allegations in the statement of claim could be proved. He referred to the two cases I have earlier discussed, but held they were not directly applicable to the case before him. His conclusion was:

In the present case it would appear that the facts giving rise to the action against the defendant Eastern Canada Stevedoring Limited are inextricably part of the facts giving rise to the action against the other defendants. At this stage of the proceedings it is impossible to say which of the defendants is responsible for the loss of the cargo or if the liability would be based on contract or on tort. The allegations in the statement of claim indicate the intention of attempting to establish that defendant Eastern Canada Stevedoring Limited and the other co-defendants are joint tortfeasors. Under the circumstances it would seem to be highly unrealistic and undesirable to force plaintiff to bring proceedings against the ship owners in the Exchequer Court sitting in Admiralty, and against the defendants Eastern Canada Stevedoring Limited in the Superior Court for the Province of Quebec. Such duplication of proceedings would inevitably lead to problems as to which action should be heard first and necessitate the duplication of testimony, and as Kellock J. stated in the *Sparrows Point* case "the claim should clearly be disposed of in one action so as to avoid the scandal of possible different results if more than one action were tried separately". Since, unlike the *MacMillan Bloedel Limited and Canadian Stevedoring Co., Ltd., Ian Haughton* case we are not dealing here with two separate actions arising out of the same facts I am not called upon to decide whether the Court would have jurisdiction had the action against defendant Eastern Canada Stevedoring Co. Ltd., been brought separately before this Court.

In my view, the *Maag* case is distinguishable on its facts. There the allegations were that the various defendants were joint tortfeasors<sup>3</sup>, and on the pleadings alone I am of the view that Walsh J. was correct in holding that the action against the stevedoring company should not have been dismissed at that stage. I do not however subscribe to the view that possible duplication of proceedings is a sound ground for asserting jurisdiction, either under the former *Admiralty Act* or the *Federal Court Act*. While duplication of proceedings is undesirable, it may

de se faire exclure des poursuites au motif que la Cour n'avait pas compétence à son égard. Elle prétendait que la compétence de la Cour n'englobait pas les pertes ou avaries survenues à des marchandises après déchargement quand ces pertes ou ces avaries n'étaient pas le fait du navire. Pour les besoins de la requête, le juge Walsh supposa qu'il était possible de prouver les allégations contenues dans la déclaration. Il se référa aux deux arrêts susmentionnés, mais décida que leurs motifs n'étaient pas directement applicables à l'affaire qu'il avait à juger. Voici ses conclusions:

[TRADUCTION] Il me semble dans cette affaire que les faits qui ont motivé l'action contre la défenderesse, l'Eastern Canada Stevedoring Limited, sont inextricablement liés à ceux qui ont motivé l'action contre les autres défendeurs. A ce stade, il n'est pas encore possible de dire quel défendeur est responsable de la perte de la cargaison ou si cette responsabilité est contractuelle ou délictuelle. Les affirmations contenues dans la déclaration indiquent l'intention de prouver que la défenderesse, l'Eastern Canada Stevedoring Limited, et les autres codéfendeurs sont conjointement et solidairement responsables à titre délictuel. Vu les circonstances, il ne semble pas du tout réaliste ni même souhaitable d'obliger la demanderesse à intenter une action contre les armateurs devant la Cour de l'Échiquier en sa juridiction d'amirauté et une autre contre la défenderesse, l'Eastern Canada Stevedoring Limited, devant la Cour supérieure de la province de Québec. La duplication des procédures soulèverait inévitablement des problèmes de priorité et elle entraînerait celle des témoignages. Ainsi que l'a déclaré le juge Kellock dans l'arrêt *Sparrows Point* «toutes les demandes devraient être réglées par une seule action afin d'éviter le scandale possible de jugements différents rendus pour une même affaire». Au contraire de la situation dans l'affaire *MacMillan Bloedel Limited and Canadian Stevedoring Co., Ltd., Ian Haughton*, nous ne nous trouvons pas ici devant deux actions fondées sur les mêmes faits mais intentées séparément. Je n'ai donc pas à juger de la compétence de la Cour dans l'hypothèse où l'action contre la défenderesse, l'Eastern Canada Stevedoring Co. Ltd., aurait été intentée séparément devant cette Cour.

D'après moi, les faits propres à l'affaire *Maag* servent clairement à la distinguer. On avait soutenu que les diverses défenderesses étaient coauteurs du préjudice<sup>3</sup> et les conclusions des parties me font partager l'opinion du juge Walsh qui avait décidé qu'on ne pouvait pas, à ce stade de la procédure, rejeter l'action intentée contre l'entreprise de manutention. Par contre, je ne suis pas d'avis que le risque de duplication des actions suffise à fonder la compétence de la Cour que ce soit aux termes de l'ancienne *Loi sur l'Amirauté* ou de la *Loi sur la Cour fédérale*.

be a fact of life in a federal system such as we have in Canada with the division of legislative powers as set out in the *British North America Act*<sup>4</sup>. As I view it, jurisdiction, in a case such as this, must be found in the provisions of the *Federal Court Act*. Here, duplication of proceedings does not necessarily arise. The plaintiff could have brought one action *in personam* in the Supreme Court of British Columbia against the vessel owners and against Empire. This would have required leave to serve the owners out of the jurisdiction, but it seems to me it would have been a proper case for leave pursuant to Order 11, r. 1(g), B.C. Supreme Court Rules 1971. Admittedly, an action *in rem* could not be included, and the plaintiff therefore could not have, in the provincial court, as it would in this Court, the security of the *res*.

The final two decisions are again, in my view, distinguishable on their facts. I agree with the result reached by Walsh J. In the *Robert Simpson and the Elite Linens Ltd.* cases (*supra*), the plaintiffs sued the vessels only claiming in respect of loss of or damage to goods. In both cases the defendant shipowners sought to add as third parties the terminal operators into whose possession the goods had been discharged by the particular vessels. Walsh J. held that because the plaintiffs had chosen to confine their claim to the vessel owners only, there was no reason for the third party proceedings at that stage and dismissed them. If the vessel owners succeeded in having the plaintiffs' actions dismissed on the basis the damage or loss was caused by the terminal operators, then no question of indemnity by the third parties would arise. On the other hand, if the plaintiffs at trial proved liability on the vessel owners, then it followed the third parties would necessarily be exonerated.

Bien que la duplication des actions soit peu souhaitable, c'est peut-être inévitable dans un système fédéral tel que le nôtre avec la division des pouvoirs législatifs prévue à l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*<sup>4</sup>. D'après moi, dans une affaire telle que celle-ci, la compétence doit se fonder sur les dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale*. La présente action n'entraîne pas nécessairement duplication de procédures. La demanderesse aurait pu intenter une action *in personam* contre les propriétaires du navire et l'Empire devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique. Il aurait fallu demander l'autorisation de signifier hors du ressort les actes de procédure aux propriétaires mais il me semble que, dans cette affaire, cette procédure était possible en vertu de l'Order 11, r. 1(g), Règles de la Cour suprême de la Colombie-Britannique 1971. De toute évidence une action *in rem* n'aurait pas pu être intentée et la demanderesse n'aurait donc pas pu, devant un tribunal provincial, obtenir la chose en garantie alors qu'elle le peut devant cette Cour.

e

Les deux dernières décisions peuvent également se distinguer d'après les faits qui leur sont propres. Je souscris à la décision rendue par le juge Walsh. Dans les arrêts *Robert Simpson et Elite Linens Ltd.* (précités), les demanderesse ne poursuivaient les navires que pour la perte ou l'avarie causée à leurs marchandises. Dans les deux affaires, les armateurs défendeurs ont essayé d'adjoindre à titre de tierce partie les entreprises de manutention qui avaient la garde des marchandises déchargées. Le juge Walsh a décidé que, puisque les demanderesse avaient choisi de limiter leurs poursuites aux propriétaires du navire, l'adjonction de tierces parties ne se justifiait pas et il a rejeté la requête. Si les propriétaires du navire réussissaient, en se fondant sur le fait que l'avarie ou la perte était imputable aux manutentionnaires, à faire rejeter les actions des demanderesse, la question d'indemnisation par les tierces parties ne se poserait pas. Par contre, si les demanderesse au procès avaient rapporté la preuve de la responsabilité des propriétaires du navire, les tierces parties auraient nécessairement été mises hors de cause.

Reliance is placed on the following words found in the *Robert Simpson* case [pages 311-12]:

In the present case, if plaintiff had been unable to determine when or how the loss occurred and had chosen to sue not only the ship and owners but also the stevedores and warehousemen, no doubt the Court would have accepted jurisdiction over all parties as in the *Maag* case (*supra*).

and at page 2 of the reasons in the *Elite Linens Ltd.* case:

... The Court has no jurisdiction over stevedores and warehousemen except in a case where plaintiff has been unable to determine where or how the loss occurred in which event they might be joined as co-defendants in an action taken against defendants in connection with a claim over which the Court has jurisdiction.

In my view, the opinion expressed above is *obiter dictum* and was not part of the ratios of the two decisions<sup>5</sup>. Therefore no question arises as to whether, as a matter of judicial comity, I should follow the opinion expressed, but with deference, I do not feel this Court has jurisdiction in the circumstances posed by the learned judge.

I suggest a proper test to apply in approaching the question of jurisdiction is to see whether this Court would have jurisdiction if the claim advanced against one particular defendant stood alone and were not joined in an action against other defendants over whom there properly was jurisdiction<sup>6</sup>. On that basis, if Empire were alone sued in negligence or as a bailee for reward, I can find no jurisdiction in this Court, either set out in the specific paragraphs of section 22 or formerly found in the High Court of Admiralty in England.

I therefore conclude this Court has no jurisdiction over Empire in this case. The action against it will therefore be stayed. Empire is entitled to its costs of entering the conditional appearance and of this motion. In the circumstances, I think no order as to costs should be made in favour of the other defendants.

On nous a cité cet extrait qui se trouve dans l'arrêt *Robert Simpson* [aux pages 311-12]:

<sup>a</sup> Dans cette affaire, si la demanderesse n'avait pas réussi à déterminer l'époque ou les circonstances des avaries et avait choisi de poursuivre non seulement le navire et les armateurs mais également les débardeurs et les employés des entrepôts, il n'y a aucun doute que la Cour se serait déclarée compétente à l'égard de toutes les parties ainsi qu'elle le fit dans l'affaire *Maag* (précitée).

<sup>b</sup> ainsi que cet extrait qu'on trouve à la page 2 des motifs de l'arrêt *Elite Linens Ltd.*:

... La compétence de la Cour ne s'étend pas aux débardeurs et aux magasiniers à moins que la demanderesse soit incapable de déterminer le lieu ou la manière dont le dommage s'est produit. Dans ce cas, ils pourront être adjoints comme codéfendeurs dans une action intentée contre les défendeurs à l'égard d'une réclamation relevant de la compétence de la Cour.

<sup>d</sup> A mon sens, cette opinion ne figure que de manière incidente dans le jugement et ne fait pas partie de la ratio des deux arrêts<sup>5</sup>. Je n'ai donc pas à me demander si je dois me sentir lié par cette opinion. A mon humble avis, la compétence de cette Cour ne s'étend pas au genre <sup>e</sup> d'affaire décrit par le savant juge.

<sup>f</sup> Il me semble qu'un critère valable pour trancher une question de compétence consiste à examiner si la Cour serait compétente si l'action était intentée contre un seul des défendeurs au lieu d'être greffée à une action contre d'autres défendeurs qui sont à bon droit soumis à la <sup>g</sup> compétence de la Cour<sup>6</sup>. Je ne trouve à l'article 22 et dans les anciennes règles de la High Court of Admiralty d'Angleterre aucun fondement à la compétence de la Cour dans l'hypothèse où <sup>h</sup> l'Empire serait seule poursuivie pour négligence ou à titre de dépositaire à titre onéreux.

<sup>i</sup> J'en conclus donc qu'en l'espèce, la Cour n'est pas compétente pour juger l'Empire. L'action intentée contre elle est par conséquent suspendue et l'Empire a droit de recouvrer ses dépens relatifs au dépôt de l'acte de comparution conditionnelle et à cette requête. En l'espèce, j'estime qu'il n'y a pas lieu d'adjuger de <sup>j</sup> dépens en faveur des autres défendeurs.



<sup>1</sup> This is a decision of Walsh J. and is a companion case to *The Robert Simpson* case. These two judgments were based on the *Federal Court Act* and must be read together.

<sup>2</sup> In the course of his judgment, Jackett P. dealt at some length with the history of the High Court of Admiralty and its jurisdiction. At page 384 he concluded that as the early jurisdiction of the court extended to torts committed in an ocean harbour (and so within the body of a county), the Exchequer Court had jurisdiction over the supercargo. He came to that conclusion "not without some hesitation", and earlier in his reasons he stated at page 380:

Much has been said about the history of the High Court of Admiralty and its jurisdiction. Most of it is controversial and there is little that can be said that is not debatable. In what follows, therefore, while, for simplicity and conciseness, I will generally express my conclusions in unqualified terms, it must be borne in mind that I am aware that there is usually another view of any particular aspect of the matter to which I refer and that I am merely setting out, with regard to each aspect of the matter, the view that seems to me, on the best consideration that I can give the matter, to be the better one.

I am not questioning the correctness of the decision in the *MacMillan Bloedel Limited* case: that the claim falls within the phrase "... damage done by a ship". I do not think however that, if a land warehouseman or stevedore commits a tort in regard to goods which have left a vessel, the tort is one which could have been litigated in the High Court of Admiralty prior to the statutes passed in the reign of Richard II and Henry IV. In my view, the common law courts alone would have had jurisdiction.

<sup>3</sup> The basis of the reasoning of Rand J. in finding jurisdiction in *The Sparrows Point* case.

<sup>4</sup> In this case, I asked counsel for Empire whether he was going to take the point, that if the provisions of the *Federal Court Act* did or were intended to assert jurisdiction, then the relevant sections were beyond the powers of Parliament, as encroaching on the field of property and civil rights. Counsel said he did not intend to make the argument, but suggested the Court could itself raise the point. In view of the fact the position was not taken, and therefore no argument pro and con was heard, I shall not express any comment.

<sup>5</sup> See as an illustration of this rule *Samson v. M.N.R.* [1943] Ex.C.R. 17 at 23-24.

<sup>6</sup> See *Anglophoto Ltd. v. The "Ferncliff"* [1972] F.C. 1337. In that case, I used the above test in regard to a claim asserted against an American warehouseman for a tort committed in the U.S. I set aside the service *ex juris* of the statement of claim.

<sup>1</sup> Cet arrêt a été rendu par le juge Walsh et s'apparente à l'arrêt *The Robert Simpson*. Les deux sont fondés sur la *Loi sur la Cour fédérale* et doivent être lus en corrélation.

<sup>2</sup> Dans l'arrêt, le président Jackett étudia en détail l'histoire de la High Court of Admiralty et de sa juridiction. A la page 384 il conclut que, comme à l'origine la cour était compétente pour connaître des délits commis dans un port maritime (dans les limites territoriales d'un comté), la Cour de l'Échiquier était compétente pour juger le subrécargue. Il est arrivé à cette conclusion [TRADUCTION] «non sans quelque hésitation», et plus tôt dans ses motifs, à la page 380, il déclarait:

[TRADUCTION] On a beaucoup écrit sur l'histoire de la High Court of Admiralty et de sa compétence. Ce sujet a généralement suscité des controverses et il n'y a pas vraiment de thèse universellement admise. Tout en exprimant, par souci de simplicité et de concision, mes conclusions en termes absolus et sans réserve, il faut bien garder à l'esprit que dans tout ce qui suit je ne méconnais pas les autres points de vue sur tel ou tel aspect de la question et ne fais que donner sur un certain aspect l'opinion qui me semble la meilleure.

Je ne mets pas en doute la justesse de l'arrêt *MacMillan Bloedel Limited*: à savoir que la réclamation doit se voir appliquer la phrase «... dommage causé par un navire». Je ne pense pas, cependant, qu'avant les lois adoptées sous le règne de Richard II et Henry IV, ce soit la High Court of Admiralty qui ait été compétente pour juger l'acte dommageable qu'un magasinier ou un débardeur aurait commis relativement à des marchandises déchargées. A mon sens, seuls les tribunaux de *common law* auraient été compétents.

<sup>3</sup> C'est sur ce motif que le juge Rand a fondé la compétence de la Cour dans l'arrêt *The Sparrows Point*.

<sup>4</sup> J'ai demandé à l'avocat de l'Empire s'il entendait plaider qu'au cas où les dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale* donnent compétence à la Cour, les articles en question excèdent la compétence du Parlement parce qu'empiétant sur la propriété et les droits civils. L'avocat a répondu qu'il n'avait pas l'intention de soutenir cette thèse mais que la Cour pourrait peut-être soulever cette question. Puisque personne n'a épousé cette thèse, on n'a entendu aucun argument pour ou contre; je n'exprimerai donc pas d'opinion à ce sujet.

<sup>5</sup> Cette règle est illustrée dans l'arrêt *Samson c. M.R.N.* [1943] R.C.É. 17, aux pp. 23 et 24.

<sup>6</sup> Voir l'arrêt *Anglophoto Ltd. c. Le «Ferncliff»* [1972] C.F. 1337. Dans cette affaire, j'ai utilisé le critère que je viens d'établir à l'égard d'une action intentée contre un magasinier américain pour un acte préjudiciable commis aux États-Unis. J'ai infirmé la signification *ex juris* de l'avis de déclaration.