

T-4371-76

T-4371-76

Sivaco Wire & Nail Company (Plaintiff)

v.

Atlantic Lines & Navigation Company, Inc., and Tropwood A.G. and the owners and charterers of the vessel Tropwood and the vessel Tropwood (Defendants)

Trial Division, Walsh J.—Montreal, May 30; Ottawa, July 11, 1977.

Jurisdiction — Maritime law — Motion, pursuant to Rule 474, for preliminary determination — Cargo damaged at sea, and damage ascertained at Montreal — Action in contract and in delict and tort — Whether or not jurisdiction of Court affected by Quebec North Shore and McNamara decisions in maritime matters over claims for damage to cargoes — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2(b), 22(1),(2), 42 — Federal Court Rule 474 — The Admiralty Act, 1934, S.C. 1934, c. 31, s. 18(1),(2) — Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 657.

Plaintiff's cargo was damaged during the voyage from France to Montreal, and plaintiff holds defendants liable both in contract and in delict and tort. This motion, pursuant to Rule 474, seeks a preliminary determination as to what extent, if any, the jurisdiction of the Court in maritime matters over claims for damage to or loss of cargo ascertained on arrival of the vessel has been affected by *Quebec North Shore* and *McNamara* decisions.

Held, the motion is allowed. The Court has jurisdiction over the subject matter. Even though, by virtue of *Quebec North Shore* and *McNamara* decisions, the Federal Court may not have jurisdiction over the subjects enumerated in subsection 22(2) of the *Federal Court Act* unless there is applicable federal law to support the proceedings, neither case is authority for the proposition that applicable federal law concerning claims for damages to or loss of cargo carried on a ship into Canadian waters cannot be found by the incorporation of maritime law administered by the High Court of Justice in England as of 1925. That admiralty law (including jurisprudence) has been incorporated into Canada by virtue of applicable Canadian statutes and such law and jurisprudence became part of Canadian maritime law over which the Court would have jurisdiction.

Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd. [1977] 2 S.C.R. 1054, discussed. *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654, discussed. *R. v. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 F.C. 675, distinguished. *Bow, McLachlan & Co., Ltd. v. The "Camosun"* [1909] A.C. 597, referred to. *Goodwin Johnson Ltd. v. The (scow)* [1954] S.C.R. 513, referred to. *MacMillan Bloedel Ltd. v. Canadian Stevedoring Co. Ltd.* [1969] 2 Ex.C.R. 375, referred to.

MOTION.

Sivaco Wire & Nail Company (Demanderesse)

c.

Atlantic Lines & Navigation Company, Inc., et Tropwood A.G. et les propriétaires et affréteurs du navire Tropwood et le navire Tropwood (Défendeurs)

b Division de première instance, le juge Walsh—Montréal, le 30 mai; Ottawa, le 11 juillet 1977.

Compétence — Droit maritime — Requête en vertu de la Règle 474 pour une décision préliminaire — Cargaison endommagée en mer, et estimation du dommage faite à Montréal — Action invoquant la responsabilité contractuelle et délictuelle — La compétence de la Cour a-t-elle été modifiée par les décisions rendues en matière maritime dans Quebec North Shore et McNamara relativement à des réclamations pour dommages aux cargaisons? — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 2b), 22(1),(2), 42 — Règle d 474 de la Cour fédérale — Loi d'amirauté, 1934, S.C. 1934, c. 31, art. 18(1),(2) — Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 657.

La cargaison de la demanderesse a été endommagée pendant son transport de France à Montréal, et la demanderesse invoque la responsabilité contractuelle et délictuelle des défendeurs.

e Cette requête, en vertu de la Règle 474, cherche à obtenir une décision préliminaire relative à la mesure dans laquelle, s'il en est, la compétence de la Cour en matière maritime, relativement à des réclamations pour avarie ou perte de cargaison, constatées à l'arrivée du navire, a été modifiée par les décisions rendues dans *Quebec North Shore* et *McNamara*.

f *Arrêt*: la requête est accueillie. La Cour est compétente pour connaître de la présente action. Même si, d'après les jugements *Quebec North Shore* et *McNamara*, la Cour fédérale n'est compétente pour connaître des sujets qu'énumère le paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* que si les procédures sont fondées sur un droit fédéral applicable, aucune des deux décisions ne fait autorité sur le point de savoir si le droit fédéral applicable aux réclamations pour perte ou avarie d'une cargaison transportée sur un navire arrivant en eaux canadiennes ne pourrait pas résulter de l'intégration dans le droit maritime canadien du droit appliqué par la Haute Cour de Justice en Angleterre en 1925. Si le droit d'amirauté et la doctrine y relative ont été intégrés dans le droit canadien en vertu des lois canadiennes applicables, ce droit et cette doctrine font partie du droit maritime canadien pour lequel la Cour a compétence.

g Arrêts analysés: *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadian Pacific Ltée* [1977] 2 R.C.S. 1054; *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654. Distinction faite avec l'arrêt: *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 C.F. 675. Arrêts mentionnés: *Bow, McLachlan & Co., Ltd. c. Le «Camosun»* [1909] A.C. 597; *Goodwin Johnson Ltd. c. Le (SCOW)* [1954] R.C.S. 513; *MacMillan Bloedel Ltd. c. Canadian Stevedoring Co. Ltd.* [1969] 2 R.C.É. 375.

REQUÊTE.

COUNSEL:

Marc Nadon for plaintiff.
David F. H. Marler for defendant Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.
Sean J. Harrington for defendants Tropwood A.G. and the owners and charterers of the vessel *Tropwood* and the vessel *Tropwood*.

SOLICITORS:

Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, MacKell & Clermont, Montreal, for plaintiff.

Chauvin, Marler & Baudry, Montreal, for defendant Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.

McMaster, Minnion, Patch, Hyndman, Legge, Camp & Paterson, Montreal, for defendants Tropwood A.G. and the owners and charterers of the vessel *Tropwood* and the vessel *Tropwood*.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

WALSH J.: This matter came on for hearing on plaintiff's motion for preliminary determination of a question of law pursuant to Rule 474 of the Rules of this Court on the issue of whether the Court has jurisdiction over the subject matter of this action. The action arises out of cargo damage to a shipment of wire rods and wire coil carried from France to Montreal on the vessel *Tropwood* where it was ascertained on inspection that considerable damage had been caused to it for which plaintiff holds defendants liable both for breach of contract and in delict and tort. Defendants Tropwood A.G. and the owners of the vessel *Tropwood* plead that at the time the *Tropwood* was time chartered, not by demise, to defendants Atlantic Lines & Navigation Company, Inc., that the cargo was not in apparent good order and condition when received on board, that the shipment was subject to the Hague Rules, invoking the limitation of liability contained therein, and in addition to pleading all the usual defences on the issue of liability they plead that the plaintiff is not claiming relief or seeking a remedy 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.

AVOCATS:

Marc Nadon pour la demanderesse.
David F. H. Marler pour la défenderesse Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.
Sean J. Harrington pour les défendeurs Tropwood A.G. et les propriétaires et affréteurs du navire *Tropwood* et le navire *Tropwood*.

PROCUREURS:

Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, MacKell & Clermont, Montréal, pour la demanderesse.

Chauvin, Marler & Baudry, Montréal, pour la défenderesse Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.

McMaster, Minnion, Patch, Hyndman, Legge, Camp & Paterson, Montréal, pour les défendeurs Tropwood A.G. et les propriétaires et affréteurs du navire *Tropwood* et le navire *Tropwood*.

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

LE JUGE WALSH: La présente affaire a été entendue à la requête de la demanderesse qui vise à obtenir une décision préliminaire conformément à la Règle 474 de la Cour fédérale sur la compétence de la Cour à connaître du litige. L'action découle de dommages causés à un chargement de rouleaux de câbles et de tringles transporté de France à Montréal sur le navire *Tropwood*, l'inspection ayant révélé des dommages considérables, pour lesquels la demanderesse invoque la responsabilité contractuelle et délictuelle des défendeurs. Les défendeurs Tropwood A.G. et les propriétaires du navire *Tropwood* plaident en défense que la demanderesse avait affrété le navire en *time charter*, non coque-nue, à l'Atlantic Lines & Navigation Company, Inc., que la cargaison lors de son chargement à bord ne paraissait pas en bon état et que l'expédition était assujettie aux Règles de La Haye, dont ils invoquent la clause de limitation de responsabilité. En sus de plaider les défenses habituelles en matière de responsabilité, ils allèguent que le recours et le redressement demandé par la demanderesse ne se fondent pas sur le droit maritime canadien ni sur quelque autre disposition du droit canadien relative à une question relevant de la catégorie navigation et marine marchande.

As a result of this plaintiff brought the present motion and in the supporting affidavit it is set out that two recent decisions of the Supreme Court of Canada have cast a doubt as to the jurisdiction of the Federal Court of Canada over the subject matter of this action by holding that it is a prerequisite to the exercise of jurisdiction by this Court that there be existing and applicable Federal law, whether under statute, regulation or common law, which can be invoked as a basis of the proceedings before the Court. The two cases in question are *Quebec North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Limited*¹ and *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen*².

Plaintiff invokes the following sections of the *Federal Court Act* as conferring jurisdiction:

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;

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;

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

La demanderesse a donc introduit la présente requête et dans l'affidavit qui l'accompagne, elle déclare que deux arrêts récents de la Cour suprême du Canada ont jeté un doute sur la compétence de la Cour fédérale du Canada à connaître de la présente action, car ils portent que cette cour ne peut exercer sa compétence que lorsque le droit fédéral (loi, règlement ou *common law*) peut être invoqué comme base des procédures. Les deux arrêts en question sont: *Quebec North Shore Paper Company c. Canadien Pacifique Limitée*¹ et *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine*².

La demanderesse invoque les articles suivants de la *Loi sur la Cour fédérale*:

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;

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;

h) toute demande pour la perte ou l'avarie de marchandises transportées à bord d'un navire, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, la perte ou l'avarie des bagages ou effets personnels des passagers;

i) 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;

¹ [1977] 2 S.C.R. 1054.

² [1977] 2 S.C.R. 654.

¹ [1977] 2 R.C.S. 1054.

² [1977] 2 R.C.S. 654.

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 addition, in arguing the plaintiff is seeking relief under Canadian maritime law, section 657 of the *Canada Shipping Act*³ which reads as follows is invoked:

657. Subject to the *Carriage of Goods by Water Act*, carriers by water are responsible not only for goods received on board their vessels, but also for goods delivered to them for conveyance by any such vessel, and they are bound to use due care and diligence in the safekeeping and punctual conveyance of such goods.

Plaintiff also refers to article 68 of the Quebec *Code of Civil Procedure* relating to the jurisdiction of the Quebec Courts and concludes that they would not have jurisdiction over the subject matter of this action unless the defendants have assets within the Province of Quebec, which the affidavit states does not appear to be the case, since the defendants have no domicile in the Province of Quebec nor was the contract of carriage entered into there, and hence should the Federal Court not have jurisdiction over the subject matter of the action plaintiff would have to seek relief in a foreign jurisdiction. This is an argument based on expediency, however, and cannot affect the question of whether this Court has jurisdiction or not. It should be pointed out, however, that there are in practice serious difficulties if plaintiff is required to bring proceedings for loss of or damage to in-bound cargo in the courts of one of the provinces of Canada by virtue of their concurrent jurisdiction, in that they clearly do not have jurisdiction over proceedings *in rem* and since the vessels carrying the cargo are frequently of foreign registry and ownership or under foreign charter and only transiently in Canada, cargo owners suffer serious prejudice if proceedings for such losses cannot be instituted *in rem* so as to ensure payment of a claim or a judgment. Furthermore, as Cartwright J., as he then was, stated in the case of *National Gypsum Company Inc. v. Northern Sales Limited*⁴ at page 153:

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.

^a En outre, la demanderesse soutient qu'elle recherche un redressement en vertu du droit maritime canadien et invoque l'article 657 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*³, rédigé dans les termes suivants:

657. Sous réserve de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, les transporteurs par eau sont responsables non seulement des marchandises reçues à bord de leurs bâtiments, mais aussi de celles qui leur sont livrées pour être transportées par l'un de ces bâtiments, et ils sont tenus d'exercer le soin et la diligence voulus pour que les marchandises soient gardées en lieu sûr et ponctuellement transportées.

La demanderesse se réfère aussi à l'article 68 du *Code de procédure civile* du Québec relatif à la compétence des cours du Québec, et conclut qu'elles ne pourraient connaître de la présente affaire que si les défendeurs avaient des avoirs dans la Province (ce qui ne serait pas le cas selon l'affidavit), car ils n'y sont pas domiciliés et le contrat de transport n'y a pas été passé. Il s'ensuit donc que si la Cour fédérale était incompétente à connaître de l'action, la demanderesse devrait s'adresser à une juridiction étrangère. Toutefois, il s'agit ici d'un argument d'utilité, qui n'a pas d'incidence sur le plan de la juridiction de cette cour. Il convient pourtant de souligner que, dans la pratique, de sérieuses difficultés surgiraient si la demanderesse devait introduire devant les cours de l'une des provinces du Canada, une action pour perte ou avarie d'une cargaison en provenance de l'étranger, et ce, en raison de leur juridiction concurrente, car elles sont indiscutablement incompétentes pour les procédures *in rem*. Or, vu que les navires qui transportent les marchandises sont fréquemment immatriculés à l'étranger, appartiennent à des étrangers ou sont affrétés à l'étranger et ne font que transiter au Canada, les propriétaires des cargaisons subissent un grave préjudice lorsqu'il ne leur est pas possible d'entamer des procédures *in rem* pour recouvrer une créance ou exécuter un jugement. En outre, comme le déclare le juge Cartwright dans *National Gypsum Company Inc. c. Northern Sales Limited*⁴ à la page 153:

³ R.S.C. 1970, c. S-9.

⁴ [1964] S.C.R. 144.

³ S.R.C. 1970, c. S-9.

⁴ [1964] R.C.S. 144.

The substantive law applied by the Exchequer Court on its Admiralty side is, of course, the same throughout Canada and does not vary according to the Admiralty District in which the cause of action arises,

To subject cargo claim to the varying laws of contract and delict in effect in the different provinces would therefore be undesirable. Nevertheless if in fact this Court does not have jurisdiction *ratione materiae* these considerations cannot be invoked so as to give such jurisdiction to it.

The question of the jurisdiction of this Court was considered in some detail by Associate Chief Justice Thurlow recently in *The Queen v. Canadian Vickers Limited*⁵. In that case the claim was for damages for alleged breaches of a contract for the building and delivery of a ship and counsel for plaintiff contended that there was applicable Canadian maritime law within the meaning of the *Quebec North Shore Paper* and *McNamara* cases in that prior to 1971 the Exchequer Court of Canada had jurisdiction in admiralty and by section 3 of the *Federal Court Act* the Court was continued as a Court of Admiralty and assigned the jurisdiction in admiralty defined in section 22 which included in paragraph (n) of subsection (2):

22. (2) . . .

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

and that moreover the Act defines Canadian maritime law as the law that would have been administered by the Exchequer Court if it had had unlimited jurisdiction in Admiralty, but as altered by the *Federal Court Act* or any other Act (section 2 *supra*).

Considering the history of the Federal Court, Thurlow A.C.J. points out that the Exchequer Court of Canada was created by section 1 of the *Supreme and Exchequer Courts Act*⁶ and that throughout the several revisions including the 1971 statute⁷ which now governs the Federal Court, the Court constituted by the 1875 statute has been continued and is still the same Court, having ini-

⁵ *Supra*, p. 675.

⁶ Statutes of Canada, 1875, c. 11.

⁷ R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10.

[TRADUCTION] Le droit positif appliqué par la Cour de l'Échiquier en sa compétence d'amirauté est naturellement le même sur tout le territoire du Canada et ne varie pas suivant les districts d'amirauté

^a Il serait donc malencontreux d'assujettir les réclamations relatives aux marchandises aux diverses lois provinciales régissant les contrats et les actes délictueux. Néanmoins, si cette cour est en fait incompétente *ratione materiae*, on ne peut pas ^b invoquer ces considérations en faveur de sa compétence.

Le juge en chef adjoint Thurlow, dans *La Reine c. Canadian Vickers Limited*⁵, a examiné récemment en détail la compétence de cette cour. Dans cette affaire, la réclamation portait sur de prétendues violations d'un contrat relatif à la construction et à la livraison d'un navire. L'avocat de la demanderesse a soutenu qu'il existait un droit maritime canadien applicable en l'espèce, au sens retenu dans les affaires *Quebec North Shore Paper* et *McNamara*, qu'avant 1971 la Cour de l'Échiquier était compétente en matière d'amirauté, et que l'article 3 de la *Loi sur la Cour fédérale* a maintenu ladite cour sous le nom de Cour fédérale du Canada, lui attribuant la compétence d'amirauté définie à l'article 22, qui s'étend notamment (alinéa (2)n)) à:

^f 22. (2) . . .

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

et enfin que la Loi définit le droit maritime canadien comme le droit que la Cour de l'Échiquier aurait été chargée de mettre en application si elle avait eu une compétence d'amirauté illimitée, compte tenu des modifications apportées à ce droit par ladite loi ou par toute autre loi (article 2 ^g précité).

Le juge en chef adjoint Thurlow, faisant l'historique de la Cour fédérale, fait remarquer que la Cour de l'Échiquier du Canada a été créée par l'article 1 de l'*Acte de la Cour Suprême et de l'Échiquier*⁶ et qu'au cours des diverses révisions, notamment celle de la Loi de 1971⁷, qui régit actuellement la Cour fédérale, la Cour instituée par la Loi de 1875 a toujours été maintenue et

⁵ *Supra*, page 675.

⁶ Statuts du Canada, 1875, c. 11.

⁷ S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10.

tially been set up under the authority of section 101 of *The British North America Act, 1867*. On the coming into force of *The Admiralty Act, 1891*⁸ it became a Court of Admiralty as well, Parliament having obtained the authority to constitute it as such in part from the *Colonial Courts of Admiralty Act, 1890*⁹. Under section 3 of both of these statutes the Exchequer Court from 1891 to 1934 had, but was restricted to, jurisdiction comparable to that of the admiralty jurisdiction of the High Court of Justice in England as of the year 1890. (See *The Yuri Maru* [1927] A.C. 906.)

On the coming into force of *The Admiralty Act, 1891*, the Maritime Court of Ontario and the Vice-Admiralty Courts operating in other parts of Canada as a result of having been established by Commissions under the Great Seal of the United Kingdom and functioning under statutes of the British Parliament were abolished. Section 4 of the Act reads as follows:

4. Such jurisdiction, powers and authority shall be exercisable and exercised by the Exchequer Court throughout Canada, and the waters thereof, whether tidal or non-tidal, or naturally navigable or artificially made so, and all persons shall, as well in such parts of Canada as have heretofore been beyond the reach of the process of any Vice-Admiralty court, as elsewhere therein, have all rights and remedies in all matters, (including cases of contract and tort and proceedings *in rem* and *in personam*), arising out of or connected with navigation, shipping, trade or commerce, which may be had or enforced in any Colonial Court of Admiralty under "*The Colonial Courts of Admiralty Act, 1890*."

As Mr. Justice Thurlow states the underlined portions would appear to be an enactment of substantive law.

With the passage of the *Statute of Westminster, 1931*¹⁰ the authority of Parliament to legislate with respect to merchant shipping became unrestricted and under section 6 restrictions on the powers of Parliament imposed by the *Colonial Courts of Admiralty Act, 1890*, ceased to have effect.

In 1934, *The Admiralty Act, 1891*, was replaced by a new Act, S.C. 1934, c. 31, which continued in force until 1971, the Exchequer Court being con-

reste la même, ayant été instituée à l'origine en vertu de l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*. Lors de l'entrée en vigueur de l'*Acte de l'Amirauté, 1891*⁸, elle est devenue également une cour d'amirauté, les pouvoirs du Parlement à cet égard découlant en partie de l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté, 1890*⁹. Aux termes des articles 3 de ces deux lois, de 1891 à 1934 la Cour de l'Échiquier avait une compétence d'amirauté comparable et limitée à celle que possédait en 1890 la Haute Cour de Justice en Angleterre (voir *Le Yuri Maru* [1927] A.C. 906).

A l'entrée en vigueur de l'*Acte de l'Amirauté, 1891*, la Cour maritime de l'Ontario et les cours de vice-amirauté siégeant dans d'autres parties du Canada, instituées par des commissions sous le grand sceau du Royaume-Uni et fonctionnant sous le régime des lois du Parlement britannique, ont été abolies. L'article 4 de la Loi est ainsi rédigé:

4. Cette juridiction, ces pouvoirs et cette autorité pourront être et seront exercés par la cour de l'Échiquier dans tout le Canada et sur toutes ses eaux, soit de marée ou non, et soit naturellement navigables ou rendues artificiellement navigables; et toutes personnes auront, tant dans les parties du Canada qui jusqu'ici ont été au-delà de l'atteinte des mandats de toute cour de Vice-Amirauté, qu'ailleurs dans ses limites, tous les droits et recours en toutes choses (y compris les cas de contrat et de tort et de procédures *in rem* et *in personam* provenant de la navigation, de la marine, du trafic ou du commerce, ou s'y rattachant, qui peuvent être exercés dans toute cour coloniale d'Amirauté en vertu de l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté, 1890*).

Comme le juge Thurlow le déclare, le passage souligné paraît être un texte de droit positif.

Avec l'adoption du *Statut de Westminster, 1931*¹⁰, les pouvoirs impartis au Parlement pour légiférer en matière de marine marchande deviennent illimités et l'article 6 met fin aux restrictions que l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté, 1890* lui avait imposées.

En 1934, l'*Acte de l'Amirauté, 1891* a été remplacé par une nouvelle loi, S.C. 1934, c. 31, qui est restée en vigueur jusqu'en 1971. Celle-ci mainte-

⁸ Statutes of Canada, 1891, c. 29.

⁹ 1890, 53-54 Vict., c. 27 (Imp.).

¹⁰ 1931, 22 Geo. V, c. 4 (Imp.). [See R.S.C. 1970, Appendix II, No. 26.]

⁸ Statuts du Canada, 1891, c. 29.

⁹ 1890, 53-54 Vict., c. 27 (Imp.).

¹⁰ 1931, 22 Geo. V, c. 4 (Imp.). [Voir S.R.C. 1970, Appendice II, n° 26.]

tinued as a Court of Admiralty for Canada and being 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 such as those referred to in subsection 18(3). Section 18(1) of *The Admiralty Act, 1934*¹¹ reads as follows:

18. (1) The jurisdiction of the Court on its Admiralty side shall extend to and be exercised in respect of all navigable waters, tidal and non-tidal, whether naturally navigable or artificially made so, and although such waters be within the body of a county or other judicial district, and, generally, such jurisdiction shall, subject to the provisions of this Act, be over the like places, persons, matters and things as the Admiralty jurisdiction now possessed by the High Court of Justice in England, whether existing by virtue of any statute or otherwise, and be exercised by the Court in like manner and to as full an extent as by such High Court. [Emphasis mine.]

Section 18(2) states that subject to the provisions of subsection (3), section 22 of the *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925*, (Imp.) 1925, 15-16 Geo. 5, c. 49, shall be applied to this Court *mutatis mutandis*. Section 18(3)(a) reads as follows:

18. ...

(3) Notwithstanding anything in this Act or in the Act mentioned in the next preceding subsection contained, the Court shall have jurisdiction to hear and determine:—

(a) Any claim—

(i) arising out of an agreement relating to the use or hire of a ship; or

(ii) relating to the carriage of goods in a ship; or

(iii) in tort in respect of goods carried in a ship;

provided, in respect of any such claim, that no action *in rem* shall be within the jurisdiction of the Court unless it is shown to the Court that at the time of the institution of the proceedings no owner or part owner of the ship was domiciled in Canada;

This latter provision is not applicable in the present case where the statement of claim indicates that the owners of the ship were not domiciled in Canada. In the case of *Gaetano and Maria*¹², Brett L.J. said at p. 143:

¹¹ 24-25 George V, c. 31.

¹² 7 P.D. 137.

nait la Cour de l'Échiquier comme Cour d'Amirauté pour le Canada, lui donnant une compétence de même étendue que celle qu'avait en 1925 la Haute Cour de Justice, sauf pour certaines questions, en particulier celles mentionnées au paragraphe 18(3), où sa compétence était plus large. L'article 18(1) de la *Loi d'amirauté, 1934*¹¹ est rédigé dans les termes suivants:

18. (1) La juridiction de la Cour en sa juridiction d'amirauté s'étendra et s'exercera relativement à toutes les eaux navigables, de marée et non de marée, qu'elles soient naturellement navigables ou qu'elles le soient artificiellement devenues, et bien que ces eaux soient dans les limites d'un corps de comté ou autre district judiciaire, et, en général, cette juridiction s'exercera, subordonnément aux dispositions de la présente loi, sur les mêmes endroits, personnes, matières et choses que la juridiction d'amirauté actuellement possédée par la Haute Cour de Justice en Angleterre, qu'elle existe en vertu de quelque loi ou autrement, et elle sera exercée par la Cour de la même manière et dans la même mesure que par cette Haute Cour. [C'est moi qui souligne.]

L'article 18(2) dispose que, sous réserve du paragraphe (3), l'article 22 du *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925* (Imp.), 1925, 15-16 Geo. 5, c. 49, doit être appliqué à cette cour *mutatis mutandis*. L'article 18(3)(a) est ainsi libellé:

18. ...

(3) Par dérogation à toute disposition de la présente loi ou de l'Acte mentionné au paragraphe précédent, la Cour aura juridiction pour entendre et décider

a) Les réclamations

(i) découlant d'une convention relative à l'exploitation ou à l'affrètement d'un navire; ou

(ii) relatives au transport de marchandises dans un navire; ou

(iii) en dommage relativement à des marchandises transportées dans un navire;

mais à l'égard de ces réclamations, aucune action *in rem* ne tombera sous la juridiction de la Cour, à moins que, au moment de l'institution de l'action, il ne soit démontré à la Cour qu'aucun propriétaire ou copropriétaire du navire n'était domicilié au Canada;

Cette dernière réserve ne s'applique pas en l'espèce; en effet, la déclaration indique que les propriétaires du navire ne sont pas domiciliés au Canada. Dans *Gaetano and Maria*¹², le lord juge Brett déclare à la page 143:

¹¹ 24-25 George V, c. 31.

¹² 7 P.D. 137.

The law which is administered in the Admiralty Court of England is the English Maritime Law. It is not the ordinary municipal law of the country, but it is the law which the English Court of Admiralty, either by Act of Parliament or by reiterated decisions and traditions and principles, has adopted as the English Maritime Law.

In *National Gypsum Company Inc. v. Northern Sales Limited* (*supra*) Cartwright J. (as he then was), after referring to this quotation, states [at page 153]:

Although the Exchequer Court in Admiralty sits in Canada it administers the Maritime Law of England in like manner as if the cause of action were being tried and disposed of in the English Court of Admiralty.

The effect of the 1934 statute was commented on by Kerwin J. (as he then was) in *In the Matter of a Reference as to the Legislative Competence of the Parliament of Canada to Enact Bill No. 9, . . . entitled "An Act to Amend the Supreme Court Act"*¹³ at pages 108-109:

The ingenious contention is that as Parliament by *The Admiralty Act, 1934*, had repealed the *Colonial Courts of Admiralty Act, 1890* (with the exception noted), it thereby lost its jurisdiction in Admiralty, which, it is argued, was derived solely from the repealed Act. But that overlooks the fact that Parliament has jurisdiction under head 10 of section 91 of the Act over the subject matter of "Navigation and Shipping" and that it could, therefore, invest the Exchequer Court with jurisdiction over actions and suits in relation to that subject matter (*Consolidated Distillers Limited v. The King* ([1933] A.C. 508 at p. 522)).

In commenting on the effect of section 22 of the *Federal Court Act* conferring jurisdiction on the Trial Division in all cases in which the claim is made 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, Thurlow A.C.J. states at page 687:

. . . 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*) and referring to section 42 (*supra*) he states at pages 687-688:

In my view, the effect of these provisions is to continue in effect as law of Canada the body of admiralty law that had

[TRADUCTION] Le droit appliqué par la Cour d'amirauté d'Angleterre est le droit maritime anglais. Ce n'est pas le droit municipal ordinaire du pays, c'est le droit que la Cour d'amirauté anglaise, en vertu d'une loi du Parlement ou de décisions réitérées, traditions et principes, a adopté en tant que droit

a maritime anglais.

Dans *National Gypsum Company Inc. c. Northern Sales Limited*, (précitée) le juge Cartwright, se reportant à cette citation, déclare [à la page 153]:

b

[TRADUCTION] Bien que la Cour de l'Échiquier exerce au Canada sa compétence d'amirauté, elle applique le droit maritime de l'Angleterre comme si le litige était jugé par la Cour d'amirauté anglaise.

c

Le juge Kerwin a commenté l'effet de la Loi de 1934 dans le *Renvoi relatif à la compétence législative du Parlement du Canada relativement à l'adoption du Bill n° 9 . . . intitulé «Loi modifiant la Loi sur la Cour suprême»*¹³ (aux pages 108 et

d 109):

[TRADUCTION] On a soutenu avec ingéniosité que le Parlement, avec la *Loi d'amirauté, 1934*, ayant abrogé l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté, 1890* (sauf l'exception que nous avons notée), il a perdu sa compétence d'amirauté qui, alléguet-on, dérivait exclusivement de la loi abrogée. Mais cette thèse néglige le fait que la rubrique 10 de l'article 91 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* donne au Parlement compétence pour «La navigation et les expéditions par eau» et qu'il peut conférer à la Cour de l'Échiquier compétence pour les actions en justice y afférentes (*Consolidated Distillers Limited c. Le Roi* ([1933] A.C. 508, à la page 522)).

e

Commentant l'effet de l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, qui confère compétence à la Division de première instance dans tous les cas où la réclamation est faite en vertu du droit maritime canadien ou de quelque autre loi du Canada en matière de navigation et de marine marchande, le juge en chef adjoint Thurlow déclare à la page 687 de son jugement:

. . . 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 du droit maritime canadien que donne l'article 2 précité et s'être référé à l'article 42 précité, il déclare aux pages 687 et 688:

A mon sens, ces dispositions législatives ont pour effet de maintenir en vigueur le «code» d'amirauté que l'*Acte de l'Ami-*

¹³ [1940] S.C.R. 49.

¹³ [1940] R.C.S. 49.

become part of the law of Canada by *The Admiralty Act, 1891* and had been administered thereafter by the Exchequer Court of Canada both under that Act and *The Admiralty Act, 1934*, and possibly to introduce as well maritime law, based on the sources of law referred to in the passage I have cited from Mayers' *Admiralty Law and Practice*,¹⁴ which was administered in the Admiralty Court in the reign of Edward III and prior to the statutes of Richard II and Henry IV which were subsequently interpreted and enforced by the common law courts, applying common law principles, so as to severely restrict the jurisdiction of the Admiralty Court.

The learned Associate Chief Justice concludes however that, with respect to the action before him the Federal Court does not have jurisdiction as the law introduced by *The Admiralty Act, 1891* (Can.) did not include substantive law giving a shipowner a remedy in admiralty against a shipwright for damages for breach of contract for the building, equipping or repairing of a ship nor has he found any authority to indicate that the maritime law administered in the Admiralty Court ever included law dealing with the right to claim on such a contract which he does not consider to be a maritime contract even though it is one for the construction of a ship to be delivered afloat. He then considers whether section 22(2)(n) of the *Federal Court Act* has made any substantive change in the law and concludes that no new

¹⁴ This passage from Mayers' *Admiralty Law and Practice*, 1916, pp. 41-42 referred to earlier in the judgment reads as follows:

Having dealt with the question of jurisdiction, there remains to be considered the character of the law applied in the Exchequer Court on its Admiralty side. By the Colonial Courts of Admiralty Act, 1890 (53 & 54 Vict. cap. 27), sec. 2, subsec. 2, the Exchequer Court may exercise its jurisdiction "in like manner . . . as the High Court in England"; and "the law which is administered in the Admiralty Court of England is the English maritime law. It is not the ordinary municipal law of the country, but it is the law which the English Court of Admiralty either by Act of Parliament or by reiterated decisions and traditions and principles has adopted as the English maritime law" (Brett, L.J., in *The Gaetano and Maria*, 7 P.D. at p. 143). Much of this tradition and many of these principles may be traced back to the Digest and the various ordinances of the maritime states, such as the Consolato del Mar, and the laws of the Rhodians, of Oleron, of Wisbey, and the Hanse towns; but none of these codes are of themselves any part of the Admiralty law of England, unless they, or rather the principles they embody, have been incorporated into "the continuous practice and the judgments of the great Judges who have presided in the Admiralty Court, and the judgments of the Courts at Westminster." (Lord Esher in *The Gas Float Whitton, No. 2* (1896) P. at 47.)

rauté, 1891 avait introduit dans la législation canadienne et qui a été appliqué ensuite par la Cour de l'Échiquier du Canada en vertu de cette loi et de la *Loi d'amirauté, 1934*. Elles visent aussi peut-être à introduire le droit maritime fondé sur les sources de droit mentionnées dans le passage de l'ouvrage de
 a Mayers intitulé *Admiralty Law and Practice*¹⁴ que j'ai cité, qui était appliqué par la Cour d'Amirauté sous le règne d'Edward III et avant les lois promulguées par Richard II et Henry IV, qui ont été ensuite interprétées et exécutées par les cours de *common law*, appliquant les principes de *common law* de manière à restreindre sévèrement la compétence de la Cour
 b d'Amirauté.

Toutefois, le savant juge en chef adjoint conclut à propos de l'action dont il est saisi que la Cour fédérale est incompétente, car le droit introduit par
 c l'Acte de l'Amirauté, 1891 (Can.) ne comprenait pas de droit positif donnant au propriétaire d'un navire un recours en amirauté contre un charpentier pour des dommages causés par la rupture d'un
 d contrat afférent à la construction, à l'équipement ou à la réparation du navire. Il n'a trouvé aucune jurisprudence lui indiquant que le droit maritime appliqué par la Cour d'Amirauté ait jamais inclus une loi traitant du droit d'invoquer un tel contrat, qu'il ne considère pas comme un contrat maritime,
 e même s'il vise la construction d'un navire devant être livré à flot. Il examine ensuite si l'article 22(2)(n) de la *Loi sur la Cour fédérale* a apporté un changement de fond à ce droit et conclut

¹⁴ Ce passage de l'ouvrage *Admiralty Law and Practice*, de
 f Mayers, 1916, pages 41 et 42, mentionné dans le jugement se lit ainsi:

[TRADUCTION] Après avoir traité de la compétence, il reste à considérer le caractère du droit appliqué par la Cour de l'Échiquier en sa compétence d'amirauté. En vertu de l'Acte des Cours coloniales d'Amirauté, 1890 (53 & 54 Vict.,
 g c. 27) art. 2, par. 2, la Cour de l'Échiquier peut exercer sa compétence «de la même manière . . . que la Haute Cour en Angleterre»; et «le droit appliqué par la Cour d'Amirauté de l'Angleterre est le droit maritime anglais. Ce n'est pas le droit municipal ordinaire du pays, c'est le droit que la Cour d'Amirauté britannique, en vertu d'une loi du Parlement ou
 h de décisions réitérées, traditions et principes, a adopté en tant que droit maritime anglais» (le lord juge Brett dans *The Gaetano and Maria*, 7 P.D. à la page 143). Une grande partie de cette tradition et bon nombre de ces principes peuvent être retracés jusqu'au Digeste et aux diverses ordonnances des États maritimes, tels que le Consolato del Mar, et les lois des Rhodiens, d'Oleron, de Wisbey et des villes de la Hanse; mais tous ces codes ne font eux-mêmes pas partie du droit d'amirauté à moins qu'ils (ou plutôt les principes qu'ils englobent) n'aient été incorporés dans la «pratique continue et les jugements des grands juges qui ont présidé la Cour d'Amirauté et les jugements des Cours de Westminster.» (Lord Esher, dans *The Gas Float Whitton, n° 2* (1896) P. à 47.)

liability is specifically or inferentially imposed on a shipwright and no new right specifically or inferentially conferred on the shipowner but that their liabilities and rights under the contract are simply those arising under whatever provincial law is applicable thereto.

It may well be, however, that in the present case and any other claims for loss of or damage to cargo the situation is different, and even if paragraphs (e), (h) and (i) of section 22(2) (*supra*) are insufficient to create any new substantive right, the jurisdiction of the Court may nevertheless be founded on the admiralty jurisdiction possessed by a High Court of Justice in England. Canadian maritime law is not limited to maritime law set out in Canadian statutes, for if Canadian statutes have incorporated by reference the maritime law of England (which consists not only of statutory law but of British jurisprudence) then this law and jurisprudence itself becomes part of Canadian maritime law.

Although it is an American decision the case of *De Lovio v. Boit*¹⁵ an 1815 case in a District Court of the United States contains a very comprehensive review of the history of British maritime law. In the summary of the conclusions at page 467 it is stated:

4. That the interpretation of the same statutes by the admiralty does not abridge any of its ancient jurisdiction, but leaves to it cognizance of all maritime contracts, and all torts, injuries and offences, upon the high sea, and in ports as far as the tide ebbs and flows.

Commenting on United States statutes which had given to the District Court "cognizance of all civil causes of admiralty and maritime jurisdiction" the judgment states at page 468:

If we examine the etymology, or received use, of the words "admiralty" and "maritime jurisdiction," we shall find, that they include jurisdiction of all things done upon and relating to the sea, or, in other words, all transactions and proceedings relative to commerce and navigation, and to damages or injuries upon the sea. In all the great maritime nations of Europe, the terms "admiralty jurisdiction" are uniformly applied to the courts exercising jurisdiction over maritime contracts and concern .

The jurisdiction of the High Court of Justice in England in admiralty is dealt with by the Privy

qu'aucune responsabilité n'est imposée spécifiquement ou par déduction à un charpentier de navire, qu'aucun droit n'est conféré spécifiquement ou par déduction au propriétaire du navire et qu'en fait de responsabilités et de droits, l'un et l'autre n'ont en vertu du contrat que ceux prévus par les lois provinciales applicables.

Toutefois, il se peut bien qu'en l'espèce et dans d'autres réclamations pour perte ou avarie d'une cargaison, la situation soit différente, et même si les alinéas e), h) et i) de l'article 22(2) précité ne suffisent pas pour créer un nouveau droit positif, la compétence de la Cour peut néanmoins se fonder sur la compétence d'amirauté possédée par une Haute Cour de Justice en Angleterre. Le droit maritime canadien ne se limite pas au droit maritime figurant dans les Statuts du Canada, car si ceux-ci ont incorporé le droit maritime de l'Angleterre par renvoi à celui-ci (qui comprend non seulement le droit statutaire, mais aussi la doctrine britannique), ce droit et cette doctrine font maintenant partie du droit maritime canadien.

Bien qu'américaine, la décision *De Lovio c. Boit*¹⁵, rendue en 1815 par un tribunal de district des États-Unis, contient un historique très complet du droit maritime britannique. A la page 467, dans le résumé des conclusions, le juge déclare:

[TRADUCTION] 4. Que l'interprétation des mêmes statuts par l'amirauté ne restreint pas son ancienne compétence, mais laisse de son ressort tous les contrats maritimes et tous les actes délictueux, les dommages et les infractions qui surviennent en haute mer et dans les ports entre le flux et le reflux de la marée.

Commentant les lois des États-Unis, qui ont donné au tribunal de district «compétence pour toutes les causes civiles d'amirauté et maritimes», le jugement déclare à la page 468:

[TRADUCTION] Si nous examinons l'étymologie et l'usage reçu des mots «amirauté» et «compétence maritime», nous nous apercevons qu'ils englobent la compétence pour tous les actes commis en mer ou se rapportant à la mer ou, en d'autres termes, toutes les transactions et procédures relatives au commerce et à la navigation, et aux dommages ou blessures survenus en mer. Dans toutes les grandes nations maritimes de l'Europe, les termes «compétence d'amirauté» sont uniformément appliqués aux tribunaux qui exercent une compétence sur les contrats et affaires maritimes.

Le Conseil privé a examiné la compétence d'amirauté de la Haute Cour de Justice d'Angle-

¹⁵ (1817) 2 Gall. 398.

¹⁵ (1817) 2 Gall. 398.

Council in a case commonly referred to as *The "Camosun"*.¹⁶ In rendering judgment Lord Gorell stated at page 608:

It was suggested by Idington J. that the Admiralty jurisdiction of the High Court in England had been altered by the Judicature Acts of 1873 and 1875, and he referred to s. 24 of the first of those Acts. Those Acts amalgamated the English Courts and transferred to the High Court all the jurisdiction which had been previously exercised by the different Courts, so that every judge of the High Court can exercise every kind of jurisdiction possessed by the High Court, but these changes conferred no new Admiralty jurisdiction upon the High Court, and the expression "Admiralty jurisdiction of the High Court" does not include any jurisdiction which could not have been exercised by the Admiralty Court before its incorporation into the High Court, or may be conferred by statute giving new Admiralty jurisdiction. It is true that a judge of the High Court sitting in the Admiralty Division thereof may, as judge of the High Court, exercise any jurisdiction which is now possessed by a judge thereof, but he does so by virtue of the general jurisdiction conferred upon him, and not by virtue of any alteration in his Admiralty jurisdiction. In their Lordships' opinion this case is unaffected by the Judicature Acts, . . .

In the Supreme Court case of *Goodwin Johnson Limited v. The (SCOW)*¹⁷ Justice Rand stated at page 521:

As a preliminary to that question, I think it desirable to review briefly the broad principles and rules of maritime law from which the rule applicable to the circumstances must be deduced. That law, constituting the customs of the sea enforced generally by the maritime states of Europe, conceived a voyaging ship to be a venture in which all interests, ownership, bond or other liens, cargo, wages and material, under the superintendence of the master, in many cases a part owner, were committed to the risks of the voyage. Among them was that of collision and from the earliest times damage caused by negligent navigation resulting in collision gave rise to a lien against the offending vessel that took precedence over all existing interests. The lien was enforceable in an action *in rem*. Through that procedure the Court of Admiralty exercised a jurisdiction which dealt with ownership in an absolute sense and by its decree bound all persons and interests, foreign or domestic. [Emphasis mine.]

Reference might also be made to the judgment of Jakkett P. (as he then was) in the case of *MacMillan Bloedel Limited v. Canadian Stevedoring Co. Ltd.*¹⁸ in which, in considering the interpretation to be given to section 22(1)(b)(i) of

terre, dans une affaire que l'on appelle communément *Le «Camosun»*.¹⁶ Dans son jugement lord Gorell déclare, à la page 608:

[TRADUCTION] Le juge Idington donne à entendre que la compétence d'amirauté de la Haute Cour en Angleterre a été modifiée par les lois de 1873 et 1875 réorganisant le système judiciaire britannique et il se réfère à l'art. 24 de la première d'entre elles. Ces lois ont fusionné les tribunaux anglais et transféré à la Haute Cour toute la compétence qu'ils exerçaient auparavant, de sorte que tout juge de la Haute Cour peut exercer tous les genres de compétence qu'elle possède; mais ces modifications n'ont pas conféré à la Haute Cour de nouvelle compétence d'amirauté et l'expression «compétence d'amirauté de la Haute Cour» n'inclut aucune compétence que la Cour d'Amirauté n'exerçait pas avant son intégration à la Haute Cour, à moins qu'une loi établissant une nouvelle compétence d'amirauté ne la lui confère. Il est vrai qu'un juge de la Haute Cour siégeant à la Division d'Amirauté peut, en sa qualité de juge de la Haute Cour, exercer toute compétence dont sont maintenant investis les juges de celle-ci, mais il l'exerce en vertu de la compétence générale qui lui a été conférée et non pas en vertu d'une modification de sa compétence d'amirauté. De l'avis de Leurs Seigneuries, lesdites lois de réorganisation du système judiciaire n'affectent pas la présente affaire, . . .

Dans l'arrêt rendu par la Cour suprême dans *Goodwin Johnson Limited c. Le (SCOW)*¹⁷, le juge Rand déclare à la page 521:

[TRADUCTION] Avant de traiter cette question, j'estime souhaitable de revoir brièvement les grands principes et règles du droit maritime, d'où il faut tirer la règle qui s'applique en l'espèce. Ce droit, qui met en vigueur les coutumes de la mer généralement adoptées par les États maritimes de l'Europe, conçoit le voyage d'un navire comme une entreprise hasardeuse où tous les intérêts, les droits, les garanties et autres charges, la cargaison, les salaires et le matériel, sous la surveillance du capitaine (qui est, dans bien des cas, l'un des copropriétaires), sont exposés aux risques du voyage. Parmi ces risques, figure celui de l'abordage. Dès les temps les plus reculés, les dommages causés par une navigation négligente aboutissant à un abordage ont donné lieu contre le navire fautif à un privilège qui avait priorité sur tous les autres intérêts. La créance privilégiée était recouvrable par une action *in rem*. Par ce moyen, la Cour d'Amirauté exerçait une compétence touchant la propriété au sens absolu du terme, et par ses décisions liait toutes les personnes et tous les intérêts, étrangers et nationaux. [C'est moi qui souligne.]

Il convient aussi de se référer au jugement rendu par le juge Jakkett dans *MacMillan Bloedel Limited c. Canadian Stevedoring Co. Ltd.*¹⁸, où il examine l'interprétation à donner à l'article 22(1)(b)(i) du *Supreme Court of Judicature (Con-*

¹⁶ [1909] A.C. 597.

¹⁷ [1954] S.C.R. 513.

¹⁸ [1969] 2 Ex.C.R. 375.

¹⁶ [1909] A.C. 597.

¹⁷ [1954] R.C.S. 513.

¹⁸ [1969] 2 R.C.É. 375.

the *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925*,¹⁹ which included in the admiralty jurisdiction of the High Court Section any other jurisdiction "formerly" vested in the High Court of Admiralty, he stated at pages 383-384:

My conclusion is, therefore, that section 22(1)(b) extends to any matter that was within the jurisdiction of the High Court of Admiralty before the enactment of the Statutes of Richard II and Henry IV referred to above; and that, as that jurisdiction extended to torts committed in an ocean harbour (a conclusion that I do not pretend to be able to investigate as carefully as I should like in the time available), the jurisdiction of this court extends to such a tort.

In the same judgment at page 381 he had previously stated:

The High Court of Admiralty was a court whose origins probably went back as far as the reign of Richard I. It had *inter alia* jurisdiction over torts committed on the high seas and, while the limit of the high seas for this purpose is not too clear, it would seem that this jurisdiction extended to torts in ports within the ebb and flow of the tide. See *De Lovio v. Boit*, 2 Gall. 398, per Story J., and *The "Zeta"* [1893] A.C. 468 per Herschell L.C. at pp. 480 *et seq.*

In the case of *The Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*²⁰, the Court of Appeal found that the Court had jurisdiction with respect to a contract of carriage including the operation of removing goods from a ship after completion of the ocean voyage and delivering them to the consignee. At pages 1368 and 1369 Mr. Justice Thurlow (as he then was) stated:

Reading the definition of section 2(b) and without presuming in advance anything as to what was intended it appears to me to be perfectly plain that the Canadian maritime law which the Trial Division is given authority to administer by section 22(1) means the whole of the law which the Exchequer Court would have administered if it had had on its Admiralty side "unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters". I do not read the words "as that law has been altered by this or any other Act of the Parliament of Canada" as limiting the generality of what precedes them.

It seems to me, moreover, that if the Exchequer Court had had on its Admiralty side unlimited jurisdiction in relation to maritime matters it would plainly have had jurisdiction to administer the law which governed the rights *inter se* of ocean carriers and terminal operators in respect of the performance by terminal operators on behalf of the ocean carriers of the obligations of the ocean carriers to discharge, care for and deliver cargo to the persons entitled thereto.

*solidation) Act, 1925*¹⁹ qui incluait dans la compétence d'amirauté de la section de la Haute Cour toute compétence conférée auparavant à la Haute Cour d'Amirauté, et où il déclare aux pages 383 et 384:

[TRADUCTION] Je conclus donc que l'article 22(1)(b) s'étend à toutes les questions de la compétence de la Haute Cour d'Amirauté avant la promulgation des statuts de Richard II et Henry IV susmentionnés; et que, comme cette compétence s'étendait aux actes délictueux commis dans un port de mer (question que je ne puis étudier aussi soigneusement que j'aimerais le faire, vu le temps dont je dispose), la compétence de cette cour s'étend auxdits actes.

Dans le même jugement, il déclare auparavant à la page 381:

[TRADUCTION] Les origines de la Haute Cour d'Amirauté remontent probablement à Richard I^{er}. Elle avait, entre autres, compétence sur les actes délictueux commis en haute mer et, comme les limites de la haute mer ne sont pas très claires, il semble que la compétence s'étendait aux actes délictueux commis dans les ports entre le flux et le reflux de la marée. Voir *De Lovio c. Boit*, 2 Gall. 398, (le juge Story) et *Le «Zeta»* [1893] A.C. 468 (lord Herschell) aux pages 480 et suiv.

Dans l'affaire *La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*²⁰, la Cour d'appel a jugé la Cour compétente pour connaître des contrats de transport, y compris le déchargement des marchandises à l'arrivée du navire et leur livraison au destinataire. Aux pages 1368 et 1369, le juge Thurlow déclare:

Si l'on se penche sur la définition de l'article 2(b), sans rien présumer de l'intention du législateur, il me semble tout à fait évident que le droit maritime canadien dont la mise en application relève de la Division de première instance en vertu de l'article 22(1), entend tout le droit que la Cour de l'Échiquier aurait eu le pouvoir de mettre en application si elle avait eu, en sa juridiction d'amirauté, «compétence illimitée en matière de droit maritime et d'amirauté». D'après moi, l'expression «compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada» ne restreint pas la portée générale de ce qui la précède.

De plus, il me semble que, si la Cour de l'Échiquier avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière de droit maritime, elle aurait manifestement eu compétence pour mettre en application le droit régissant les rapports entre les transporteurs maritimes et les entreprises de manutention, notamment l'exécution par l'entreprise de manutention pour le compte des transporteurs maritimes des obligations de ces derniers de décharger la cargaison, d'en prendre soin et de la livrer aux personnes ayant qualité pour la recevoir.

¹⁹ Imperial Statutes, 1925, c. 49.

²⁰ [1973] F.C. 1356.

¹⁹ Imperial Statutes, 1925, c. 49.

²⁰ [1973] C.F. 1356.

He makes reference to the judgment of the Supreme Court *In the Matter of a Reference as to the Validity of the Industrial Relations and Disputes Investigation Act, R.S.C. 1952, c. 152, and as to its Applicability In Respect of Certain Employees of the Eastern Canada Stevedoring Company Limited*²¹ in which Mr. Justice Locke stated at page 578:

... it appears that the loading and unloading of cargo are part and parcel of the activities essential to the carriage of goods by sea, and that, as in the case of the seamen, legislation for the regulation of the relations between employers and employees is, in pith and in substance, legislation in relation to shipping.

The question which arises is to what extent, if any, the jurisdiction of the Court in maritime matters, and more especially for the purposes of the present application, over claims for damage to or loss of cargo ascertained on arrival of the vessel transporting same to Canada has been affected by the judgments in the *Quebec North Shore Paper Company* and *McNamara Construction (supra)*. The *Quebec North Shore Paper* case arose from an alleged breach of a contractual obligation to build a rail car marine terminal at Baie-Comeau which was part of an overall scheme to transport newsprint to points in the United States. It was contended that the contract pertained to an inter-provincial work or undertaking within the meaning of section 23 of the *Federal Court Act* which reads as follows:

23. 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 an Act of the Parliament of Canada or otherwise in relation to any matter coming within any following class of subjects, namely bills of exchange and promissory notes where the Crown is a party to the proceedings, aeronautics, and works and undertakings connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

In rendering the judgment of the Court Chief Justice Laskin stated [at page 1058]:

In the present case there is no Act of the Parliament of Canada under which the relief sought in the action is claimed. The question of jurisdiction of the Federal Court hinges therefore on the words in s. 23 "or otherwise", and this apart from the additional and sequential question whether the claim is in relation to any matter coming within any of the classes of subjects specified in the latter part of s. 23. The contention on the part of the respondents, which was in effect upheld in the Federal Courts, was that judicial jurisdiction under s. 101 is

²¹ [1955] S.C.R. 529.

Il se réfère à l'arrêt rendu par la Cour suprême dans *In re la validité de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail, S.R.C. 1952, c. 152, et sur son applicabilité à certains employés de l'Eastern Canada Stevedoring Company Limited*²¹, où le juge Locke déclare à la page 578:

[TRADUCTION] ... il semble que le chargement et le déchargement de la cargaison soient des activités essentielles au transport des marchandises par mer et qu'une loi ayant pour objet de réglementer les relations entre employeurs et employés soit, de par sa portée véritable, en ce qui concerne les marins par exemple, une loi qui se rapporte à la marine marchande.

La question suivante se pose: la compétence de la Cour en matière maritime, et plus spécialement, aux fins de la présente requête, d'avarie ou de perte de marchandises constatées à l'arrivée du navire qui les transportait au Canada, a-t-elle été touchée, et dans quelle mesure, par les jugements rendus dans *Quebec North Shore Paper Company* et *McNamara Construction* précitées? L'affaire *Quebec North Shore Paper* portait sur la prétendue rupture d'une obligation contractuelle afférente à la construction d'une gare maritime d'auto-rail à Baie-Comeau, qui faisait partie d'un plan global pour le transport du papier journal en divers points des États-Unis. On a prétendu que le contrat se rapportait à des entreprises ou à des ouvrages interprovinciaux au sens de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*, dont voici le libellé:

23. 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 d'une loi du Parlement du Canada ou autrement, en matière de lettres de change et billets à ordre lorsque la Couronne est partie aux procédures, d'aéronautique ou d'ouvrages et entreprises reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

Prononçant le jugement de la Cour, le juge en chef Laskin déclare [à la page 1058]:

En l'espèce, le redressement réclamé ne l'est pas en vertu d'une loi du Parlement du Canada. La question de la compétence de la Cour fédérale tourne donc autour des termes «ou autrement» employés à l'art. 23 et cela, indépendamment de la question subsidiaire de savoir si la demande se rattache à une matière relevant de la catégorie de sujets énumérés dans la dernière partie de l'art. 23. Selon l'argument des intimées, retenu en première instance et en appel par la Cour fédérale, la compétence judiciaire en vertu de l'art. 101 recouvre le même

²¹ [1955] R.C.S. 529.

co-extensive with legislative jurisdiction under s. 91 and, therefore, s. 23 must be construed as giving the Federal Court jurisdiction in respect of the matters specified in the latter part of the section, even in the absence of existing legislation, if Parliament has authority to legislate in relation to them. The contention is complemented by the assertion that there is applicable law to govern the claims for relief, pending any legislation by Parliament, and that it is the law of the Province which must, *pro tanto*, be regarded as federal law. This contention suggests a comprehensive incorporation or referential adoption of provincial law to feed the jurisdiction of the Federal Court under s. 23.

This contention was rejected by the Court.

In conclusion the learned Chief Justice stated [at pages 1065-1066]:

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 words "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 . . . [Emphasis mine.]

It is important to note that in this case the Court did not go into the question of whether the Federal Court had jurisdiction in admiralty co-extensive to that of the admiralty jurisdiction possessed by the High Court of Justice as of 1925. I have concluded that a claim of this nature would have come within the admiralty jurisdiction of that Court. It is significant to note, moreover, that in the second passage quoted above, Chief Justice Laskin refers to 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". It is therefore not necessary to look for a Canadian statute creating substantive law for dealing with the subject matter of this claim, for if the admiralty law administered by the High Court of Justice in England including the jurisprudence pertaining thereto has been incorporated into Canada by virtue of applicable Canadian statutes then such law and jurisprudence become part of Canadian maritime law over which the Court would have jurisdiction.

domaine que la compétence législative en vertu de l'art. 91. Par conséquent, l'art. 23 doit être interprété de façon à donner compétence à la Cour fédérale dans les domaines énumérés à la fin de l'article et ce, même en l'absence de législation sur ces sujets, si le Parlement a le pouvoir de légiférer à leur égard. On affirme en outre, à l'appui de ce point, qu'il existe une législation applicable régissant les demandes de redressement, jusqu'à ce que le Parlement légifère, et que c'est la législation provinciale qui doit, *pro tanto*, être considérée comme de la législation fédérale. Cette prétention suppose l'incorporation de l'ensemble de la législation provinciale ou son adoption par renvoi afin d'alimenter la compétence de la Cour fédérale en vertu de l'art. 23.

La Cour a rejeté cette prétention.

En conclusion, le savant juge en chef déclare [aux pages 1065 et 1066]:

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'[est] pas remplie en l'espèce. . . . [C'est moi qui souligne.]

Il est important de noter que, dans cette affaire, la Cour n'a pas examiné si la Cour fédérale avait en matière d'amirauté une compétence de même étendue que celle que la Haute Cour de Justice possédait en 1925. Je conclus qu'une réclamation de la nature de celle qui nous occupe aurait relevé de la compétence d'amirauté de ladite cour. Il faut aussi noter que, dans le second passage que je viens de citer, le juge en chef Laskin évoque la nécessité de 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». Il est donc inutile de chercher une loi canadienne créant un droit positif pour régler les questions visées par la présente requête, car si le droit d'amirauté appliqué par la Haute Cour de Justice en Angleterre et la doctrine y relative ont été intégrés dans le droit canadien en vertu des lois canadiennes applicables, ce droit et cette doctrine font partie du droit maritime canadien pour lequel la Cour a compétence.

In the second Supreme Court case which has caused doubt as to the jurisdiction of the Federal Court, that of *McNamara Construction*, a contractual dispute was again involved relating to the construction of a penitentiary in Alberta. It was held that although the Parliament of Canada had exclusive legislative authority with respect to "public debt and property" and to "the establishment, maintenance and management of penitentiaries" and that the subject matter of the construction contract might well fall within either or both these legislative subjects, nevertheless the Federal Court did not have jurisdiction as there was no relevant substantive federal law. Proceedings had been brought by the Crown which relied on section 17(4) of the *Federal Court Act* as giving concurrent original jurisdiction to the Court in proceedings of a civil nature in which the Crown of Canada claims relief. The Court overruled the earlier judgment in *Farwell v. The Queen*²². Chief Justice Laskin in rendering judgment stated [at page 660]:

The common law rule that the Crown may sue in any Court having jurisdiction in the particular matter, developed in unitary England, has no unlimited application to federal Canada where legislative and executive powers are distributed between the central and provincial levels of legislature and government and where, moreover, there is a constitutional limitation on the power of Parliament to establish Courts.

Even though by virtue of these judgments the Federal Court may not have jurisdiction over the subjects enumerated in the paragraphs of subsection (2) of section 22 of the *Federal Court Act* relating to navigation and shipping unless there is applicable federal law to support the proceedings, I believe that neither case is authority for the proposition that applicable federal law with respect to claims for damage to or loss of cargo carried on a ship into Canadian waters cannot be found by the incorporation into Canadian maritime law of the maritime law administered by the High Court of Justice in England, which would include jurisdiction over such claims.

It is of interest to note that the learned Chief Justice in his textbook, Laskin's *Canadian Constitutional Law*, Fourth Edition, at page 796 states that the recognition to be given to substantive law by the Federal Court depends not "even on the

²² (1893) 22 S.C.R. 553.

Dans *McNamara Construction*, la seconde affaire jugée par la Cour suprême qui jette un certain doute sur la compétence de la Cour fédérale, il s'agit d'un différend relatif à la construction d'un pénitencier en Alberta. On a jugé que, même si le Parlement du Canada a des pouvoirs législatifs exclusifs concernant «la dette et la propriété publiques» et «l'établissement, le maintien et l'administration des pénitenciers», et si l'objet du contrat de construction pouvait relever de l'un ou l'autre de ces domaines législatifs, la Cour fédérale n'avait néanmoins pas compétence, car il n'y avait pas de droit positif fédéral applicable. La Couronne avait engagé des procédures en se fondant sur l'article 17(4) de la *Loi sur la Cour fédérale*, qui donne à la Cour, en première instance, une compétence concurrente dans les procédures d'ordre civil où la Couronne du Canada demande un redressement. La Cour a renversé la jurisprudence établie par la décision *Farwell c. La Reine*²². Dans le jugement de la Cour, le juge en chef Laskin déclare [à la page 660]:

La règle de *common law* selon laquelle la Couronne peut poursuivre devant tout tribunal ayant compétence dans le domaine pertinent, élaborée dans le régime unitaire anglais, ne peut s'appliquer intégralement au Canada, un état fédéral, où les pouvoirs législatifs et exécutifs sont répartis entre les législatures et gouvernements centraux et provinciaux et où, en outre, le pouvoir du Parlement d'établir des tribunaux est limité par la Constitution.

D'après ces jugements, la Cour fédérale n'est donc compétente pour connaître des sujets qu'énumère l'article 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* en matière de navigation et de marine marchande que si les procédures sont fondées sur un droit fédéral applicable; néanmoins, j'estime qu'aucune des deux décisions ne fait autorité sur le point de savoir si le droit fédéral applicable aux réclamations pour perte ou avarie d'une cargaison transportée sur un navire arrivant en eaux canadiennes ne pourrait pas résulter de l'intégration dans le droit maritime canadien du droit maritime appliqué par la Haute Cour de Justice en Angleterre, lequel inclut la compétence en cette matière.

Il est intéressant de noter que dans son ouvrage intitulé *Canadian Constitutional Law* (quatrième édition), le savant juge en chef Laskin déclare à la page 796 que la reconnaissance du droit positif par la Cour fédérale dépend non pas [TRADUCTION]

²² (1893) 22 R.C.S. 553.

statutory jurisdiction of the Court, but on the substantive law declared by Parliament under s. 101 of the *B.N.A. Act* to be applicable therein or, failing such statutory declaration, on the common law (or admiralty law as well) applicable to the assigned jurisdiction.” [Emphasis mine.] This statement is the precursor of his similar statement quoted from the *Quebec North Shore Paper* case (*supra*) save that it specifically includes admiralty law as being applicable.

Also of some interest are two Supreme Court cases applying principles of admiralty law, as opposed to common law, so as to allow interest on damages awarded in cargo claims. In the first of these, *Canadian General Electric Company Limited v. Pickford & Black Limited*²³, Ritchie J. stated at page 56:

The rule in the Admiralty Court is the same as that in force in admiralty matters in England

and again at page 57:

It is thus well settled that there is a clear distinction between the rule in force in the common law courts and that in force in admiralty with respect to allowing a claim for interest as an integral part of the damages awarded.

The second such case is that of *Drew Brown Limited v. The “Orient Trader”*²⁴ in which Laskin J. (as he then was) stated at page 1335:

In line with the principle considered by this Court in *Canadian General Electric Co. Ltd. v. Pickford and Black Ltd.* ([1972] S.C.R. 52), the respondent should have interest from the date of the general average adjustment to the date of judgment.

These cases are instances of the application in the Exchequer Court and Federal Court respectively of the substantive rules of English admiralty law.

It is my conclusion, therefore, that this Court does have jurisdiction over the subject matter of this action namely a claim arising out of contract or tort for damage to cargo carried from France to Montreal on the defendant vessel *Tropwood*. Since the question of jurisdiction is one which has not been specifically raised before in this context and is a very important one, judgment of this application will be rendered without costs.

«de la compétence statutaire de celle-ci, mais du droit positif que le Parlement, en vertu de l’art. 101 de l’*A.A.N.B.*, y a déclaré applicable, ou, à défaut de déclaration statutaire, des éléments de la *common law* (et aussi du droit d’amirauté) qui sont appropriés à la compétence conférée.» [C’est moi qui souligne.] Cette déclaration annonce celle qu’il a faite ultérieurement dans *Quebec North Shore Paper* (précitée), qui est du même ordre, mais qui précise en outre que le droit d’amirauté s’applique.

Nous pouvons noter aussi deux arrêts de la Cour suprême appliquant les principes du droit d’amirauté, par opposition à la *common law*, pour accorder des intérêts sur les dommages-intérêts adjugés à la suite de réclamations afférentes aux cargaisons. Dans le premier (*Canadian General Electric Company Limited c. Pickford & Black Limited*)²³ le juge Ritchie déclare à la page 56:

La règle, en Cour d’amirauté, est la même que celle qui s’applique aux affaires d’amirauté en Angleterre

et à la page 57:

Il est donc bien établi qu’il y a une nette distinction entre la règle appliquée dans les cours de *common law* et celle qui l’est en amirauté quant à ce qui est d’accorder une demande d’intérêts comme partie intégrante des dommages adjugés.

La seconde affaire est *Drew Brown Limited c. L’«Orient Trader»*²⁴, où le juge Laskin déclarait à la page 1335:

Suivant le principe considéré par cette Cour dans *Canadian General Electric Co. Ltd. c. Pickford and Black Ltd.* ([1972] R.C.S. 52), l’intimé doit toucher l’intérêt à compter de la date du règlement d’avarie commune jusqu’à la date du jugement.

Ces affaires sont des exemples de l’application des règles de droit positif du droit d’amirauté britannique en Cour de l’Échiquier et en Cour fédérale.

Je conclus donc que cette cour est compétente pour connaître de la présente action, où il s’agit d’une demande en dommages-intérêts d’ordre contractuel ou délictuel pour dommages subis par une cargaison transportée de France à Montréal sur le navire défendeur *Tropwood*. Vu que la question de compétence n’a jamais été soulevée spécifiquement dans ce contexte auparavant et revête une grande importance, le jugement rendu sur la requête n’accordera pas de dépens.

²³ [1972] S.C.R. 52.

²⁴ [1974] S.C.R. 1286.

²³ [1972] R.C.S. 52.

²⁴ [1974] R.C.S. 1286.