

T-1648-77

T-1648-77

Skaarup Shipping Corporation (Plaintiff)

v.

Hawker Industries Limited, Hawker Siddeley Canada Ltd. and the Ship *Lionel A. Forsyth* (Defendants)

Trial Division, Mahoney J.—Halifax, September 6; Ottawa, September 26, 1977.

Maritime law — Jurisdiction — Defendants assumed responsibility to avert oil spill, and of liability if spill occurred — Payment by plaintiff of cleanup cost to prevent ship's arrest — Ship placed in detention by defendants until deposit for repairs and cleanup paid — Action by plaintiff to recover amount spent for cleanup, and for damages for loss of revenue due to detention — Application by defendants to dismiss action for want of jurisdiction — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 22, 42 — Administration of Justice Act, 1956, 4 & 5 Eliz. 2, c. 46, s. 1(1)(n) (U.K.) — Statute of Westminster, 1931, 22 Geo. 5, c. 4, s. 4 (U.K.) — Admiralty Act, R.S.C. 1952, c. 1, s. 18(1) — Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, ss. 734, 735.

Defendants seek a declaration that this Court is without jurisdiction in this action because there is no relevant substantive federal law to be applied. Fuel from plaintiff's ship escaped into Halifax harbour when the ship had been raised in defendants' floating dry dock. Plaintiff arranged the cleanup at substantial cost in order to avoid the ship's arrest, even though defendants had undertaken responsibility for avoiding an oil spill, and had agreed to accept liability for one. Defendants, nevertheless, detained the vessel until the plaintiff paid a deposit covering repairs and cleanup, and a further sum for cleanup about the drydock. Plaintiff sought to recover the total amount paid for the cleanup, and damages for loss of earnings for the period defendants had detained the ship.

Held, the application to dismiss the action is allowed. Although the owner of the *Colin Brown* suffered major financial injury as a result of defendants' alleged negligence and breach of contract, the ship itself had not been physically damaged. Canadian maritime law does not extend to include an action by a shipowner against a ship-repairer for a breach of, or negligence in performance of, a contract of repair in the absence of physical damage to the ship being repaired. There is no federal legislation supporting the jurisdiction of the Court in this action. To argue that the Exchequer Court's jurisdiction in admiralty—derived from section 18(1) of the *Admiralty Act*—was extended by Britain's Administration of Justice Act, 1956, is contrary to section 4 of the Statute of Westminster, 1931,

Skaarup Shipping Corporation (Demanderesse)

c.

^a Hawker Industries Limited, Hawker Siddeley Canada Ltd. et le navire *Lionel A. Forsyth* (Défendeurs)**^b Division de première instance, le juge Mahoney—Halifax, le 6 septembre; Ottawa, le 26 septembre 1977.**

Droit maritime — Compétence — Les défendeurs se sont engagés à prévenir un déversement de mazout et à en assumer la responsabilité, le cas échéant — Paiement, par la demanderesse, du coût du nettoyage afin d'empêcher la saisie du navire — Navire gardé en la possession des défendeurs jusqu'à ce que la somme couvrant les réparations et le nettoyage soit déposée — Action par la demanderesse pour recouvrer la somme versée pour le nettoyage et pour obtenir des dommages-intérêts en raison de la perte de revenus causée par la détention du navire — Demande présentée par les défendeurs visant à rejeter l'action pour défaut de compétence — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 22, 42 — Administration of Justice Act, 1956, 4 & 5 Eliz. 2, c. 46, art. 1(1)(n) (R.-U.) — Statut de Westminster, 1931, 22 Geo. 5, c. 4, art. 4 (R.-U.) — Loi sur l'Amirauté, S.R.C. 1952, c. 1, art. 18(1) — Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 734, 735.

^f Les défendeurs sollicitent un jugement qui déclarerait que cette cour n'a pas compétence pour connaître de la présente action au motif qu'il n'existe aucun droit positif fédéral applicable en l'espèce. Le mazout contenu dans le navire de la demanderesse s'est déversé dans le port de Halifax lorsque le navire a été soulevé dans le dock flottant des défendeurs. La demanderesse a procédé au nettoyage moyennant un coût très élevé en vue d'empêcher la saisie du navire, malgré le fait que les défendeurs se soient engagés à prévenir un déversement de mazout et à en assumer la responsabilité, le cas échéant. Les défendeurs ont toutefois gardé en leur possession le navire jusqu'à ce qu'une somme couvrant les frais de réparation et de nettoyage et une somme additionnelle prévue pour le nettoyage autour du dock flottant aient été déposées. La demanderesse cherche à obtenir la somme totale versée pour le nettoyage et ^g les dommages-intérêts découlant de la perte de revenus essuyée ^h durant la période où les défendeurs ont gardé en leur possession le navire.

Arrêt: la demande visant à rejeter l'action est accueillie. Bien que le propriétaire du *Colin Brown* ait clairement été victime d'un préjudice pécuniaire important en raison de la prétendue négligence des défendeurs et de leur défaut d'exécuter le contrat, le navire lui-même n'a pas subi de dommages matériels. Le droit maritime canadien ne donne, au propriétaire d'un navire, aucun recours contre une personne qui répare ce navire pour des dommages provenant de l'inexécution du contrat de réparation ou de la négligence dans l'exécution de ce dernier lorsque ledit navire n'a pas subi de dommages matériels. Il n'existe aucune loi fédérale donnant à la Cour compétence en la matière. Prétendre que la compétence de la Cour de l'Échiquier en matière d'amirauté issue de l'article 18(1) de la *Loi sur*

and the principles of statutory interpretation. The cause of action in no way can be based on sections 734 and 735 of the *Canada Shipping Act*. Finally, jurisdiction does not flow from merely asking for interest at commercial rates from the date of loss.

Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd. [1977] 2 S.C.R. 1054, applied. *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654, applied. *R. v. Canadian Vickers Ltd.* T-1453-74 (not yet reported), applied. *Sivaco Wire & Nail Co. v. Atlantic Lines* T-4371-76 (not yet reported), distinguished.

APPLICATION.

COUNSEL:

J. Murphy for plaintiff.
J. M. Davison, Q.C., J. E. Gould and *W. W. Spicer* for defendants.

SOLICITORS:

Stewart, MacKeen & Covert, Halifax, for plaintiff.
McInnes, Cooper & Robertson, Halifax, for defendants.

The following are the reasons for order rendered in English by

MAHONEY J.: The defendants seek a declaration that this Court is without jurisdiction in this action on the ground that there is no relevant substantive federal law to be applied.

The material facts, as alleged in the statement of claim and an affidavit filed in opposition to the motion, which, for this purpose, I must accept as true and capable of proof, are that the corporate defendants are associated in the business of repairing ships at Halifax. The defendant ship is a floating dry dock operated by them in that business. The plaintiff owns the ship *Colin Brown* which was considerably damaged when stranded near the entrance to Halifax Harbour on April 4, 1975. After salvage, the *Colin Brown* was removed to a pier in the harbour and arrangements were made to have the defendants repair her. A quantity of fuel oil remained on the *Colin Brown*. It was anticipated that when she was raised in the dry dock the oil would fall out the holes in her bottom into the dry dock and, unless prevented, flow out the open ends of the dry dock into the harbour.

l'Amirauté, a été élargie par la Administration of Justice Act, 1956 de la Grande-Bretagne est contraire à l'article 4 du Statut de Westminster, 1931 et aux principes d'interprétation des lois. La cause d'action ne peut nullement être fondée sur les articles 734 et 735 de la *Loi sur la marine marchand du Canada*.

a Enfin, la juridiction ne peut être conférée par le simple fait de demander l'intérêt au taux commercial à compter de la date de la perte.

Arrêts appliqués: *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Liée* [1977] 2 R.C.S. 1054; *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654; *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.*, T-1453-74 (non encore publié). Distinction faite avec l'arrêt: *Sivaco Wire & Nail Co. c. Atlantic Lines*, T-4371-76 (non encore publié).

DEMANDE.

AVOCATS:

J. Murphy pour la demanderesse.
J. M. Davison, c.r., J. E. Gould et *W. W. Spicer* pour les défendeurs.

PROCUREURS:

Stewart, MacKeen & Covert, Halifax, pour la demanderesse.
McInnes, Cooper & Robertson, Halifax, pour les défendeurs.

Ce qui suit est la version française des motifs de l'ordonnance rendus par

LE JUGE MAHONEY: Les défendeurs sollicitent un jugement qui déclarerait que cette cour n'a pas compétence pour connaître de la présente action au motif qu'il n'existe aucun droit positif fédéral applicable en l'espèce.

Les faits essentiels, tels qu'allégués dans la déclaration et dans l'affidavit déposé en opposition à la requête et que je dois considérer, aux fins des présents, comme vrais et susceptibles d'être prouvés, se résument comme suit. Les deux compagnies défenderesses sont associées dans une entreprise de réparation de navires à Halifax. Le navire défendeur est un dock flottant exploité par elles dans le cadre de leur entreprise. La demanderesse est propriétaire du navire *Colin Brown* qui a subi de forts dommages lorsqu'il s'est échoué près de l'entrée du port de Halifax, le 4 avril 1975. Après une opération de sauvetage, le *Colin Brown* a été déplacé vers un môle situé dans le port et des mesures ont été prises pour qu'il soit réparé par les défendeurs. Le *Colin Brown* avait encore à son bord une certaine quantité de mazout. On prévoyait qu'au moment de soulever le navire, le mazout se répan-

The defendants undertook responsibility for ensuring that the oil did not escape into the harbour and assumed liability if it did. Measures taken by the defendants to that end failed. Both ships, the *Colin Brown* and the *Lionel A. Forsyth*, were threatened with arrest by the Ministry of Transport unless the spill was cleaned up. The defendants refused to undertake the harbour cleanup and, to prevent the arrest of the *Colin Brown*, the plaintiff arranged it at a cost of almost \$210,000. After repairs were completed the *Colin Brown* was detained for some 30 days by the defendants who refused to release her until a deposit for the cost of both repairs and cleanup was made. Included was a further \$165,000, paid without prejudice, for cleanup of the oil within and around the floating dry dock.

The plaintiff seeks to recover damages for loss of earnings for the 30-day period and an aggregate of \$374,896.02 paid for cleanup of the spill along with interest at commercial rates and its costs. Breach of contract, negligence and the unseaworthiness of the *Lionel A. Forsyth* are alleged with particulars. The defendants' affidavit alleges facts intended to establish that the *Lionel A. Forsyth* is not, in fact, a ship although she is so registered under the provisions of the *Canada Shipping Act*¹.

Two recent decisions of the Supreme Court of Canada² have led to the jurisdiction of this Court being challenged in a number of situations which, apparently, were previously generally taken to fall within this Court's admiralty jurisdiction³. Briefly, the Supreme Court has held that the term "the Laws of Canada" in section 101 of *The British North America Act, 1867* is restricted to Crown law as it pertains to the Crown in right of Canada

¹ R.S.C. 1970, c. S-9.

² *Quebec North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Limited* [1977] 2 S.C.R. 1054, and *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654.

³ *The Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* [1973] F.C. 1356.

drait dans le dock flottant par les trous de carène du navire et qu'à défaut de mesures préventives, le mazout se déverserait dans le port par les extrémités ouvertes du dock flottant. Les défendeurs se sont engagés à prévenir le déversement de mazout et à en assumer la responsabilité, le cas échéant. Les mesures prises par les défendeurs à cette fin ont échoué. Les deux navires, soit le *Colin Brown* et le *Lionel A. Forsyth*, seraient saisis par le ministère des Transports s'il n'était pas procédé à un nettoyage. Les défendeurs ont refusé d'effectuer le nettoyage du port et, pour empêcher la saisie du *Colin Brown*, la demanderesse a déboursé environ \$210,000 afin d'y procéder. Les réparations terminées, les défendeurs ont gardé en leur possession le *Colin Brown* pour une période d'environ 30 jours; ils refusaient de le remettre jusqu'à ce qu'une somme couvrant les frais de réparation et de nettoyage soit déposée. A cela était ajoutée une somme additionnelle de \$165,000, versée sous toutes réserves, pour le nettoyage à l'intérieur et autour du dock flottant.

La demanderesse cherche à obtenir des dommages-intérêts en raison de la perte de revenus essayée durant la période de 30 jours, une somme globale de \$374,896.02 versée pour le nettoyage, l'intérêt au taux commercial et ses dépens. Elle allègue, avec détails à l'appui, inexécution du contrat, négligence et innavigabilité du *Lionel A. Forsyth*. L'affidavit des défendeurs expose des faits qui tendent à établir que le *Lionel A. Forsyth* n'est pas, en fait, un navire bien qu'il soit immatriculé conformément aux dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*¹.

Deux décisions récentes de la Cour suprême du Canada² ont eu pour effet de contester la compétence de la présente cour dans un certain nombre de cas qui étaient autrefois généralement considérés comme relevant de la compétence de la présente cour³ en matière d'amirauté. Brièvement, la Cour suprême a décidé que l'expression «lois du Canada» à l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867* se limite au droit de la

¹ S.R.C. 1970, c. S-9.

² *Quebec North Shore Paper Company c. Canadien Pacifique Ltée* [1977] 2 R.C.S. 1054 et *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654.

³ *La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* [1973] C.F. 1356.

and competent legislation enacted by the Parliament of Canada. This Court being constituted under the authority of section 101, its jurisdiction is limited to the administration of the laws of Canada so defined. Crown law is not in play in this action.

As to such legislation it may, I take it, result in substantive federal law in at least three ways. Parliament may enact such law expressly within its area of legislative competence. It may adopt by reference, to be applied within an area of its legislative competence, the statute law of another jurisdiction as, for example, it has adopted the provincial exemption from seizures Acts under subsection 225(5) of the *Income Tax Act*⁴. Parliament may also adopt by reference the existing non-statute law of other jurisdictions to be applied within an area of its legislative competence. It appears to have taken a combination of all three with respect to "Canadian maritime law" in enacting the relevant provisions of the *Federal Court Act*⁵. With reference to those provisions, the

⁴ S.C. 1970-71-72, c. 63.

⁵ R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10.

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:

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

Couronne dans la mesure où ce droit se rapporte à la Couronne du chef du Canada et aux lois adoptées par le Parlement du Canada dans le cadre de son pouvoir législatif. La compétence de la présente cour, créée sous l'autorité de l'article 101, se limite à l'administration des lois du Canada aux termes de cette définition. Le droit de la Couronne n'entre pas en jeu dans la présente action.

Ces lois, si je comprends bien, peuvent être intégrées au droit positif fédéral de trois façons au moins. Le Parlement peut adopter de telles lois expressément dans le cadre de son pouvoir législatif. Il peut adopter par renvoi et insérer dans un de ses champs de compétence législative le droit écrit ressortissant à une autre juridiction; par exemple, il a adopté, par le biais du paragraphe 225(5) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*⁴, la disposition provinciale exemptant de saisie certains biens. Le Parlement peut également adopter, par renvoi, le droit non écrit qui existe dans d'autres juridictions pour l'intégrer dans un domaine relevant de son pouvoir législatif. En ce qui concerne le «droit maritime canadien», le Parlement semble s'être inspiré de ces trois façons lorsqu'il a adopté les dispositions pertinentes de la *Loi sur la Cour fédérale*⁵. Relati-

⁴ S.C. 1970-71-72, c. 63.

⁵ S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10.

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:

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

Associate Chief Justice has said⁶:

In my view, the effect of these provisions is to continue in effect as law of Canada the body of admiralty law that had 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*, 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. But, as I have already indicated, the law introduced by the *Admiralty Act, 1891* (Can.), in my opinion, did not include substantive law giving the shipowner a remedy in admiralty against a shipwright for damages for breach of a contract for the building, equipping or repairing of a ship and I have not been referred to any authority, nor have I found any, which indicates that the maritime law administered in the Admiralty Court ever included law dealing with the rights of a shipowner against a shipwright on such a contract or giving a shipowner a remedy in damages in a case such as the present. [Emphasis added.]

I have underlined the last sentence in the foregoing quotation because the nub of the plaintiff's principal argument is that, at least as it pertains to a repair contract, the Associate Chief Justice would not likely have arrived at that conclusion had he had the benefit of the authority to which the plaintiff has referred me.

As to paragraph 22(2)(n), the Associate Chief Justice had this to say:

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

The question is whether by competent legislation, Parliament has enacted law giving a shipowner a right of action against a repairer in the factual

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.

⁶ *The Queen v. Canadian Vickers Limited* Court No. T-1453-74, a decision rendered June 22, 1977.

vement à ces dispositions, le juge en chef adjoint a déclaré⁶:

A mon sens, ces dispositions législatives ont pour effet de maintenir en vigueur le code d'amirauté que la *Loi de 1891 sur l'Amirauté* 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 de 1934 sur l'Amirauté*. Elles visent aussi peut-être à introduire le droit maritime fondé sur les sources de droit mentionnées dans le passage de l'ouvrage de Mayers intitulé *Admiralty Law and Practice* que j'ai cité, qui était appliqué sous le règne d'Édouard 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 d'Amirauté. Mais, comme je l'ai déjà indiqué, le droit introduit par la *Loi de 1891 sur l'Amirauté* (Can.), à mon avis n'incluait pas le droit positif donnant au propriétaire d'un navire un recours en matière d'amirauté contre un charpentier pour des dommages provenant de la rupture d'un contrat afférent à la construction, à l'équipement ou à la réparation du navire. On ne m'a cité aucune jurisprudence et je n'en ai trouvé aucune indiquant que le droit maritime appliqué par la Cour d'Amirauté ait jamais inclus une loi traitant des droits du propriétaire du navire contre le charpentier en vertu d'un tel contrat, ou donnant à un propriétaire de navire un recours en dommages-intérêts dans un cas comme celui qui nous occupe. [C'est moi qui souligne.]

J'ai souligné la dernière phrase du passage précité parce que l'essentiel de l'argument principal de la demanderesse est que, dans la mesure où il est question d'un contrat de réparation, le juge en chef adjoint ne serait probablement pas arrivé à cette conclusion s'il avait eu l'avantage de consulter la jurisprudence que la demanderesse m'a citée.

En ce qui concerne l'alinéa 22(2)n), le juge en chef adjoint a déclaré ce qui suit:

A première vue, ces termes sont assez larges pour inclure la réclamation d'un propriétaire contre un constructeur à propos de dommages découlant de la rupture d'un contrat afférent à la construction ou à l'équipement d'un navire. Mais il me semble qu'il faut lire les alinéas du paragraphe (2), qui décrivent les catégories de demandes de la compétence de la Cour, sous la réserve que les demandes ne sont exécutoires devant 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.

La question est de savoir si, en vertu de son pouvoir législatif, le Parlement a adopté une loi donnant au propriétaire d'un navire un droit d'ac-

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.

⁶ *La Reine c. Canadian Vickers Limited*, n° du greffe T-1453-74, rendue le 22 juin 1977.

situation alleged. I should say at once that, while in the *Vickers* case the Associate Chief Justice was dealing with a contract to construct and equip a ship and his conclusion *vis-à-vis* a repair contract might, strictly speaking, be *dictum*, that is, to me, an unacceptably narrow basis for distinguishing the two cases. I am, of course, aware that in another recent decision⁷ my brother Walsh held that the Court does have jurisdiction over the subject matter of an action in contract or tort arising out of damage to a ship's cargo; that is plainly to be distinguished.

The cases upon which the plaintiff relies in asserting that Canadian maritime law, as continued by section 42, and administered by this Court pursuant to section 22 of the *Federal Court Act*, embraces the cause of action herein are: *The Lancastrian*⁸, *The Rehearo*⁹ and *The Forfarshire*¹⁰, all actions for breach of contract or, alternatively, negligence by a shipowner against a ship repairer, and *The Moorcock*¹¹, *The Devon*¹², *The Empress*¹³ and *The Grit*¹⁴, all actions in negligence by a shipowner against dock owners or operators. In every one of those cases, the ship was physically damaged; in this case, the *Colin Brown* has not been physically damaged although her owner has plainly suffered a major financial injury as a result of the defendants' alleged negligence and breach of contract.

⁷ *Sivaco Wire & Nail Co. v. Atlantic Lines* Court No. T-4371-76, a decision rendered July 11, 1977.

⁸ (1915) 32 T.L.R. 117 affirmed *ibid.* p. 655.

⁹ (1933) 18 Asp. Mar. Law Cas. 422.

¹⁰ (1908) 11 Asp. Mar. Law Cas. 158.

¹¹ (1888) 13 P.D. 157.

¹² (1923) 40 T.L.R. 136.

¹³ [1923] P. 96.

¹⁴ [1924] P. 246.

tion, dans un cas comme celui qui nous occupe, contre une personne qui répare un navire. Je dois dire immédiatement que le fait que d'une part, l'affaire *Vickers* traitait d'un contrat relatif à la construction et à l'équipement d'un navire et que, d'autre part, la conclusion du juge en chef adjoint à l'égard d'un contrat de réparation pourrait, à proprement parler, être considérée comme un *obiter dictum*, constitue, à mon avis, un critère de distinction inacceptable et fort peu solide entre cette affaire et la présente. Bien entendu, je suis au courant que dans une autre décision récente⁷, mon collègue le juge Walsh a conclu que la Cour avait compétence pour connaître d'une action relevant du domaine des contrats ou de la responsabilité délictuelle en raison de dommages causés à la cargaison d'un navire; il faut cependant faire clairement la distinction entre cette affaire et la présente.

Les décisions sur lesquelles la demanderesse s'appuie pour affirmer que le droit maritime canadien, maintenu en vigueur par l'article 42 et appliqué par la présente cour conformément à l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, régit la cause d'action en l'espèce sont: *Le Lancastrian*⁸, *Le Rehearo*⁹ et *Le Forfarshire*¹⁰, toutes des actions alléguant inexécution de contrat ou, subsidiairement, négligence, intentées par un propriétaire de navire à l'endroit d'une personne qui répare des navires, et *Le Moorcock*¹¹, *Le Devon*¹², *L'Empress*¹³ et *Le Grit*¹⁴, toutes des actions intentées par un propriétaire de navire contre des propriétaires ou exploitants de docks en raison de la négligence de ces derniers. Dans chacun de ces cas, le navire a subi des dommages matériels; dans le cas en l'espèce, le *Colin Brown* n'a pas subi de dommages matériels bien que son propriétaire ait clairement été victime d'un préjudice pécuniaire important en raison, est-il allégué, de la négligence des défendeurs et de leur défaut d'exécuter le contrat.

⁷ *Sivaco Wire & Nail Co. c. Atlantic Lines*, n° du greffe T-4371-76, rendue le 11 juillet 1977.

⁸ (1915) 32 T.L.R. 117, confirmé *ibid.*, à la p. 655.

⁹ (1933) 18 Asp. Mar. Law Cas. 422.

¹⁰ (1908) 11 Asp. Mar. Law Cas. 158.

¹¹ (1888) 13 P.D. 157.

¹² (1923) 40 T.L.R. 136.

¹³ [1923] P. 96.

¹⁴ [1924] P. 246.

I see no substance in the plaintiff's argument that the statement of claim discloses an action for damages to a ship and/or by a ship. It is therefore unnecessary to consider the evidence and arguments adduced for and against the proposition that the *Lionel A. Forsyth* is, in fact, a ship.

The plaintiff further argues that if the Exchequer Court of Canada did not already have the necessary jurisdiction before (which it contends it did) then it certainly gained the jurisdiction with the coming in force of the Administration of Justice Act, 1956¹⁵ in the United Kingdom. This argument is directly contrary to section 4 of the Statute of Westminster, 1931¹⁶; however, it is necessary to consider the argument from the Canadian, not the British, point of view. In 1956, the Exchequer Court of Canada derived its admiralty jurisdiction from the *Admiralty Act*¹⁷, whereof subsection 18(1) provided, in part, as follows:

... such jurisdiction shall ... 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. ...

Is the phrase "now possessed" in the subsection to be construed as referring to the time it became law, 1934, or did it speak also of all times while it remained in force, thus incorporating the 1954 British amendment into Canadian maritime law? To hold that it spoke in 1954 would be to hold that by insertion of the words "now possessed" in subsection 18(1) Parliament intended to arrive at the opposite result to that the Privy Council held to pertain to a very similar section of the Colonial

¹⁵ 4 & 5 Eliz. 2, c. 46 (U.K.).

1.—(1) The Admiralty jurisdiction of the High Court shall be as follows, that is to say, jurisdiction to hear and determine any of the following questions or claims—

(n) any claim in respect of the construction, repair or equipment of a ship or dock charges or dues;

¹⁶ 22 Geo. 5, c. 4 (U.K.).

4. No Act of Parliament of the United Kingdom passed after the commencement of this Act shall extend, or be deemed to extend, to a Dominion as part of the law of that Dominion, unless it is expressly declared in that Act that that Dominion has requested, and consented to the enactment thereof.

¹⁷ R.S.C. 1952, c. 1.

L'argument de la demanderesse selon lequel la déclaration révèle une cause d'action en raison des dommages causés à un navire ou par ce dernier, ou les deux à la fois, n'a aucune valeur. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'examiner la preuve et les arguments invoqués à l'appui ou contre la proposition voulant que le *Lionel A. Forsyth* soit, en fait, un navire.

La demanderesse allègue en outre que si, à l'époque, la Cour de l'Échiquier du Canada n'avait pas la compétence nécessaire (ce qu'elle réfute), alors elle a très certainement obtenu cette compétence avec l'entrée en vigueur de la Administration of Justice Act, 1956¹⁵ du Royaume-Uni. Cet argument est directement contraire à l'article 4 du Statut de Westminster, 1931¹⁶; cependant, il est nécessaire d'étudier cet argument du point de vue canadien et non britannique. En 1956, la Cour de l'Échiquier du Canada s'est vue attribuer sa juridiction d'amirauté par la *Loi sur l'Amirauté*¹⁷, dont le paragraphe 18(1) se lit en partie comme suit:

... cette juridiction embrasse ... 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. ...

L'expression «actuellement possédée» doit-elle être interprétée comme se rapportant à l'époque où ce paragraphe est entré en vigueur, soit en 1934, ou cette expression fait-elle référence à toutes les époques pendant lesquelles il est demeuré en vigueur, ce qui aurait pour effet d'insérer l'amendement britannique de 1954 dans le droit maritime canadien? Conclure que l'amendement de 1954 y était, serait conclure que par l'insertion des mots «actuellement possédée» du paragraphe 18(1), le

¹⁵ 4 & 5 Eliz. 2, c. 46 (R.-U.).

[TRADUCTION] 1.—(1) La juridiction d'amirauté de la Haute Cour est la suivante, savoir la juridiction pour entendre et décider l'une quelconque des contestations ou réclamations suivantes—

n) toute réclamation relative à la construction, à la réparation ou à l'équipement d'un navire ou aux droits de dock;

¹⁶ 22 Geo. 5, c. 4 (R.-U.).

4. Nulle loi du Parlement du Royaume-Uni adoptée postérieurement à l'entrée en vigueur de la présente Loi ne doit s'étendre ou être censée s'étendre à un Dominion, comme partie de la législation en vigueur dans ce Dominion, à moins qu'il n'y soit expressément déclaré que ce Dominion a demandé cette loi et a consenti à ce qu'elle soit édictée.

¹⁷ S.R.C. 1952, c. 1.

Courts of Admiralty Act, 1890¹⁸ in *The Yuri Maru*¹⁹. If Parliament had intended to reverse *The Yuri Maru*, I should think it would have employed the more usual expression "from time to time possessed" as suggested by Lord Merrivale in that decision, rather than "now possessed". The only Canadian cases I have been able to find dealing with the effect of the word "now" in a very similar circumstance involved a rule of the Manitoba Court of Queen's Bench which empowered a referee in chambers "to do such things ... and exercise ... such ... jurisdiction ... as are now done ... by any Judge of the Court sitting in Chambers". That was held not to vest a referee with jurisdiction conferred upon judges after enactment of the Act under which the rule was made²⁰.

The interpretation urged by the plaintiff is not, to my mind, the natural interpretation of the section nor is it one to which I am impelled by section 10 of the *Interpretation Act*²¹. I should be most surprised to find that Parliament had, after enactment of the Statute of Westminster, delegated amendment of the law of Canada to the British Parliament, otherwise than in the most explicit terms. Furthermore, it must be recognized that, in modern times, a declaration by the British Parliament that the High Court's admiralty jurisdiction

¹⁸ 53 & 54 Vict. c. 27 (U.K.).

2. ...

(2.) The jurisdiction ... shall ... be over the like places, persons, matters and things as the Admiralty jurisdiction of the High Court in England, whether existing by virtue of any statute or otherwise, ...

¹⁹ [1927] A.C. 906.

²⁰ E.g. *Watson v. Dandy* (1898) 12 Man. L.R. 175. It appears the rules were later changed to the opposite effect. *Vid. Walker v. Stinson* [1930] 3 D.L.R. 144.

²¹ R.S.C. 1970, c. I-23.

10. The law shall be considered as always speaking, and whenever a matter or thing is expressed in the present tense, it shall be applied to the circumstances as they arise, so that effect may be given to the enactment and every part thereof according to its true spirit, intent and meaning. [My emphasis.]

Parlement avait l'intention d'arriver à une conclusion différente de celle du Conseil privé se rapportant à un article presque identique contenu dans les Colonial Courts of Admiralty Act, 1890¹⁸ dans *Le Yuri Maru*¹⁹. Si le Parlement avait eu l'intention d'infirmier l'arrêt *Le Yuri Maru*, j'estime qu'il aurait plutôt utilisé l'expression usuelle [TRADUCTION] «possédée en quelque temps que ce soit» comme l'a proposé lord Merrivale dans cette dernière décision, plutôt que l'expression «actuellement possédée». Les seules causes canadiennes que j'ai pu trouver traitant des conséquences du mot «actuellement» dans une situation très semblable mettait en cause une règle de la Cour du Banc de la Reine du Manitoba qui donnait le pouvoir à un juge des référés [TRADUCTION] «d'exercer les fonctions ... et ... les pouvoirs ... qu'exerce actuellement ... tout juge de la Cour siégeant en chambre des référés». On a conclu que cette règle ne donnait pas à un juge des référés la juridiction conférée aux juges après l'entrée en vigueur de la loi sous l'autorité de laquelle la règle a été édictée²⁰.

e

L'interprétation avancée par la demanderesse, à mon avis, n'est ni l'interprétation normale de l'article ni l'interprétation à laquelle je suis astreint en vertu de l'article 10 de la *Loi d'interprétation*²¹. Je serais très étonné de découvrir que le Parlement a, après l'entrée en vigueur du Statut de Westminster, délégué au Parlement britannique le pouvoir d'amender les lois du Canada, si ce n'est en termes très explicites. De plus, on doit reconnaître qu'en ces temps modernes, une déclaration par le Parlement britannique selon laquelle la juridiction

¹⁸ 53 & 54 Vict., c. 27 (R.-U.).

[TRADUCTION] 2. ...

(2.) La juridiction s'exerce ... sur les mêmes endroits, personnes, matières et choses que celles relevant de la juridiction d'Amirauté de la High Court en Angleterre, qu'elle ait été établie par une loi ou autrement. ...

¹⁹ [1927] A.C. 906.

²⁰ Par exemple, *Watson c. Dandy* (1898) 12 Man. L.R. 175. Les règles ont subséquemment été modifiées pour refléter le contraire. Voir *Walker c. Stinson* [1930] 3 D.L.R. 144.

²¹ S.R.C. 1970, c. I-23.

10. La loi est censée toujours parler et, chaque fois qu'une matière ou chose est exprimée au présent, il faut l'appliquer aux circonstances au fur et à mesure qu'elles surgissent de façon à donner effet au texte législatif ainsi qu'à chacune de ses parties, selon son esprit, son intention et son sens véritables. [C'est moi qui souligne.]

extends to a new subject matter has merely the effect of transferring jurisdiction over that subject matter from one division of the High Court to another. The effect of the Canadian Parliament vesting this Court with jurisdiction in admiralty over a new cause of action is to put courts having historical inherent jurisdiction over that cause of action in the position of sharing a theretofore exclusive jurisdiction. I find it impossible to accept that Parliament intended that result to flow from what, in Britain, is little, if anything, more than a reorganization of the work load within the High Court.

Likewise, I see no merit in the proposition that the plaintiff's cause of action is in any way founded on sections 734 and 735 of the *Canada Shipping Act*, which are not specifically pleaded in the statement of claim. There are a number of reasons I might give for this conclusion but it is sufficient to say that those sections pertain to "a ship that carries a pollutant in bulk"; that "in bulk" has been competently defined by regulation as "a quantity that exceeds 1,000 tons"²² and that the statement of claim alleges that, when she stranded, the *Colin Brown* had on board approximately 674 tons of oil, and when raised in the dry dock, approximately 100 tons.

I am equally satisfied that the plaintiff's claim has nothing to do with salvage and that the plaintiff cannot cloak this Court with jurisdiction it does not otherwise have simply by asking for "interest . . . at commercial rates from the date of loss", a remedy available in an admiralty court but not a common law court.

Finally, I fully appreciate the expense and inconvenience confronting a non-resident shipowner required to comply with provincial corporation registration and licensing laws in order to gain access to a provincial superior court. The expedience that motivates a litigant to avoid that does

²² *Maritime Pollution Claims Fund Regulations*, SOR/73-536, s. 2(2).

d'amirauté de la Haute Cour s'étend à une nouvelle matière a simplement pour effet de renvoyer la juridiction en cette matière d'une division de la Haute Cour à une autre. Le Parlement canadien, en donnant à la présente cour en sa juridiction d'amirauté, une juridiction sur une nouvelle cause d'action, vise à faire partager aux tribunaux qui détiennent une compétence inhérente historique sur cette cause d'action, une juridiction qui jusqu'alors leur était exclusive. Il m'est impossible d'accueillir la prétention selon laquelle il était dans l'intention du Parlement de parvenir à ce résultat en se basant sur ce qui correspond, en Grande-Bretagne, à une simple réorganisation du travail à l'intérieur de la Haute Cour.

De même, la proposition selon laquelle la cause d'action de la demanderesse serait, de quelque façon que ce soit, fondée sur les articles 734 et 735 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui ne sont pas spécifiquement plaidés dans la déclaration, n'a aucune valeur. Je pourrais donner un certain nombre de raisons pour appuyer cette conclusion, mais il suffit de dire que ces articles ont trait à «un navire qui transporte un polluant en vrac»; que l'expression «en vrac» a été habilement définie par le règlement comme signifiant «une quantité . . . supérieure à 1,000 tonnes»²² et que la déclaration allègue qu'au moment où il s'est échoué, le *Colin Brown* avait à son bord environ 674 tonnes de mazout, et que lorsqu'il a été soulevé dans le dock flottant, il en comptait environ 100.

Je suis également convaincu que la réclamation de la demanderesse n'a aucunement trait à des opérations de sauvetage et que la demanderesse ne peut donner à cette cour une juridiction qu'elle ne détient pas autrement en demandant simplement [TRADUCTION] «l'intérêt . . . au taux commercial à compter de la date de la perte», un redressement disponible dans une cour d'amirauté mais non dans une cour de *common law*.

Finalement, je suis sensible aux dépenses et aux inconvénients que doit subir un propriétaire de navire résidant à l'étranger et tenu de satisfaire aux lois provinciales touchant l'enregistrement des compagnies et l'obtention de permis afin d'avoir accès à une cour supérieure provinciale. Le souci

²² *Règlement sur la Caisse des réclamations de la pollution maritime*, DORS/73-536, par. 2(2).

nothing to this Court's jurisdiction one way or another.

Nothing to which I have been referred or found indicates to me that Canadian maritime law extends to include an action by a shipowner against a ship repairer for breach of, or negligence in performance of, a contract of repair in the absence of physical damage to the ship being repaired. Likewise, I can find no federal legislation supporting the jurisdiction of this Court in this action.

ORDER

The application is allowed with costs. The action is dismissed.

de commodité manifesté par le plaideur pour éviter ces procédures ne change rien, d'une façon ou d'une autre, à la juridiction de cette cour.

Rien dans la doctrine ou la jurisprudence citée ou trouvée ne m'indique que le droit maritime canadien s'applique à une action intentée par un propriétaire de navire contre la personne qui répare le navire en raison de l'inexécution du contrat ou de la négligence dans l'exécution de ce contrat, en l'absence de dommages matériels subis par le navire en réparation. De même, je ne peux trouver aucune loi fédérale pour appuyer la juridiction de la présente cour dans l'action en l'espèce.

ORDONNANCE

La demande est accueillie avec dépens. L'action est rejetée.