

A-471-77

A-471-77

The Queen (Appellant) (Plaintiff)

v.

Canadian Vickers Limited (Respondent) (Defendant)

and

Canadian General Electric Company Limited (Third Party)

Court of Appeal, Jackett C.J., Pratte J. and Lalande D.J.—Montreal, June 18, 19 and 20, 1979.

Jurisdiction — Maritime law — Appeal from Trial Division's decision dismissing action against respondent in respect of respondent's alleged failure to fulfil a contract to build a ship — Whether or not provisions of Federal Court Act enacting substantive law concerning admiralty matters are so framed as to enact law concerning shipbuilding contracts that constitutes federal law — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 22, 42 — Federal Court Rule 474.

This is an appeal from a judgment of the Trial Division dismissing an action against the respondent for relief in respect of respondent's alleged failure to fulfil its obligations under a contract whereby respondent agreed to build a ship for appellant. The judgment was based on a determination under Rule 474 that the Trial Division did not have jurisdiction to entertain the action. The question raised by this case is whether the provisions of the *Federal Court Act* enacting substantive law concerning admiralty matters are so framed as to enact law concerning shipbuilding contracts that constitutes "federal" law.

Held, the appeal is allowed. Section 42 (read with the definition of Canadian maritime law), whereby Parliament enacts substantive maritime law, should not be read as limited by the jurisdiction provisions of the *Federal Court Act* or the jurisdiction under earlier statutes. What is continued by section 42, subject to statutory changes, is: (a) the law that was administered by the Exchequer Court by virtue of *The Admiralty Act, 1934*, (b) the law that was administered by the Exchequer Court on its Admiralty side by virtue of any other statute, and (c) the law that would have been administered by the Exchequer Court if it had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters. Paragraph (b) is not restricted to a law that was administered immediately before the enactment of the *Federal Court Act*. Section 42 operates to continue a law that was administered by the Exchequer Court and does not merely operate to continue such a law to the extent that the Court had jurisdiction to apply it at some time in the past. This is the plain meaning of section 42 when the substantive provisions of the *Federal Court Act* are read independently of the jurisdiction provisions, as they should be. There is federal law on which the appellant's claim can be supported. Such a law was enacted

La Reine (Appelante) (Demanderesse)

c.

Canadian Vickers Limited (Intimée) (Défenderesse)

et

Canadian General Electric Company Limited (Tierce partie)

Cour d'appel, le juge en chef Jackett, le juge Pratte et le juge suppléant Lalande—Montréal, les 18, 19 et 20 juin 1979.

Compétence — Droit maritime — Appel contre la décision de la Division de première instance qui a rejeté l'action intentée contre l'intimée pour non-exécution d'un contrat de construction navale — Il échet d'examiner si les dispositions de droit positif de la Loi sur la Cour fédérale en matière d'amirauté sont formulées de façon qu'elles établissent des règles de droit régissant les contrats de construction navale, lesquelles constituent une loi fédérale — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 22, 42 — Règle 474 des Règles de la Cour fédérale.

Appel formé contre un jugement de la Division de première instance qui a rejeté une action intentée contre l'intimée, laquelle aurait manqué aux obligations issues d'un contrat portant construction d'un navire pour le compte de l'appelante. Le jugement entrepris était fondé sur la Règle 474, par application de laquelle la Division de première instance a conclu qu'elle n'était pas compétente pour connaître de l'action. Il échet d'examiner si les dispositions de droit positif de la *Loi sur la Cour fédérale* en matière d'amirauté sont formulées de façon qu'elles établissent des règles de droit régissant les contrats de construction navale, lesquelles constituent une loi «fédérale».

Arrêt: l'appel est accueilli. L'article 42 (rapproché de la définition du droit maritime canadien), par lequel le législateur a établi une règle de droit maritime positif, ne doit pas être interprété comme étant limité par les dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale* ou des lois antérieures en matière de compétence. Ce qui reste en vigueur par l'effet de l'article 42 et sous réserve de modifications législatives, c'est: a) le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier en vertu de la *Loi d'amirauté, 1934*, b) le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier en sa juridiction d'amirauté en vertu de toute autre loi, et c) le droit dont l'application eût relevé de la Cour de l'Échiquier si elle avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté. L'alinéa b) ci-dessus ne se limite pas à la compétence qui avait cours immédiatement avant l'adoption de la *Loi sur la Cour fédérale*. L'article 42 a pour effet de maintenir en vigueur le droit qui relevait de la Cour de l'Échiquier et non pas simplement de maintenir ce droit en vigueur dans la mesure où cette juridiction était habilitée à l'appliquer dans le passé. L'article 42 ne signifie rien de plus lorsque les dispositions de droit positif de la *Loi sur la Cour fédérale* sont interprétées séparément des dispositions juridictionnelles, comme elles devraient

by section 42 having regard to the law that was administered by the Exchequer Court under *The Admiralty Act, 1934*. Even if that conclusion not be sound, there is a federal law, which was enacted by section 42 having regard to the law that would have been administered by the Exchequer Court, if it had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters.

Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Co. [1979] 2 S.C.R. 157, considered. *Benson Bros. Shipbuilding Co. (1960) Ltd. v. Mark Fishing Co. Ltd.* (1979) 89 D.L.R. (3d) 527, considered.

APPEAL.

COUNSEL:

J. R. Nuss, Q.C. and Paul Coderre, Q.C. for appellant (plaintiff).
G. B. Maughan for respondent (defendant).
B. Lacombe for third party.

SOLICITORS:

Ahern, Nuss & Drymer, Montreal, for appellant (plaintiff).
Deputy Attorney General of Canada for appellant (plaintiff).
Ogilvy, Montgomery, Renault, Clarke, Kirkpatrick, Hannon & Howard, Montreal, for respondent (defendant).
Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, MacKell & Clermont, Montreal, for third party.

The following are the reasons for judgment delivered orally in English by

JACKETT C.J.: This is an appeal by Her Majesty in right of Canada from a judgment of the Trial Division [[1978] 2 F.C. 675] dismissing an action against the respondent for relief in respect of alleged failure by the respondent to fulfil its obligations under a contract whereby the respondent agreed to build a ship for Her Majesty. The judgment was based on a determination under Rule 474 that the Trial Division did not have jurisdiction to entertain the action.

The judgment in question was delivered on June 22, 1977, and, as far as I know, is the first judgment as to the extent of the Trial Division's jurisdiction in Admiralty in the light of the decisions of the Supreme Court of Canada in *Quebec*

l'être. Il existe un droit fédéral sur lequel l'appelante peut fonder sa demande. Ce droit a été établi par l'article 42 à titre de droit qui relevait de la Cour de l'Échiquier en vertu de la *Loi d'amirauté, 1934*. Quand bien même cette conclusion ne serait pas fondée, ce droit fédéral a été bien établi par l'article 42, à titre de droit qui eût relevé de la Cour de l'Échiquier si celle-ci avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté.

Arrêts examinés: *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.* [1979] 2 R.C.S. 157; *Benson Bros. Shipbuilding Co. (1960) Ltd. c. Mark Fishing Co. Ltd.* (1979) 89 D.L.R. (3^e) 527.

APPEL.

AVOCATS:

J. R. Nuss, c.r. et Paul Coderre, c.r. pour l'appelante (demanderesse).
G. B. Maughan pour l'intimée (défenderesse).
B. Lacombe pour la tierce partie.

PROCUREURS:

Ahern, Nuss & Drymer, Montréal, pour l'appelante (demanderesse).
Le sous-procureur général du Canada pour l'appelante (demanderesse).
Ogilvy, Montgomery, Renault, Clarke, Kirkpatrick, Hannon & Howard, Montréal, pour l'intimée (défenderesse).
Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, MacKell & Clermont, Montréal, pour la tierce partie.

Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés à l'audience par

LE JUGE EN CHEF JACKETT: Il s'agit en l'espèce d'un appel interjeté par Sa Majesté du chef du Canada du jugement de la Division de première instance [[1978] 2 C.F. 675] qui a rejeté une action intentée contre l'intimée, laquelle aurait manqué aux obligations issues d'un contrat portant construction d'un navire pour le compte de Sa Majesté. En l'espèce, la Division de première instance a appliqué la Règle 474 et a conclu à son incompétence.

Le jugement entrepris a été rendu le 22 juin 1977, et autant que je sache, il s'agit du premier jugement en date qui traite de la compétence d'amirauté de la Division de première instance à la lumière des arrêts *Quebec North Shore Paper*

*North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Limited*¹ and *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen*².

There is no question that the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, purports to confer, on the Trial Division, *jurisdiction* in admiralty matters including a claim arising out of a shipbuilding contract.³ Prior to the aforesaid decisions of the Supreme Court of Canada, that would have been sufficient to support the jurisdiction of the Trial Division in this matter on the view that was then widely accepted that Parliament could, by virtue of section 101 of *The British North America Act, 1867*, R.S.C. 1970, Appendix II, confer on a court such as the Federal Court jurisdiction "in respect of matters that are within federal legislative jurisdiction". In the light of those decisions, however, it is clear that section 101 is to be read as authorizing Parliament to confer on such a court jurisdiction to administer "existing" federal laws.

The question raised by this case is, therefore, whether the provisions of the *Federal Court Act* enacting *substantive* law concerning admiralty matters are so framed as to enact law concerning shipbuilding contracts that constitutes "federal" law. If they are so framed, it would seem clear from the recent decision of the Supreme Court of Canada in *Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Company*, which was delivered on March 6, 1979, [[1979] 2 S.C.R. 157] that they support the juris-

¹ [1977] 2 S.C.R. 1054.

² [1977] 2 S.C.R. 654.

³ See section 22, which reads in part:

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;

*Company c. Canadien Pacifique Limitée*¹ et *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine*² de la Cour suprême du Canada.

^a Il est hors de doute que la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, vise à donner à la Division de première instance *compétence* sur toutes questions d'amirauté, dont les litiges issus de contrats de construction de navire.³ Avant les arrêts susmentionnés de la Cour suprême du Canada, il eût suffi de présumer la compétence de la Division de première instance en la matière, en vertu de la croyance générale de l'époque, selon laquelle le Parlement pouvait, par application de l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*, S.R.C. 1970, Appendice II, conférer à un tribunal tel que la Cour fédérale, la compétence pour connaître «des sujets relevant de la compétence législative fédérale». Il ressort cependant de ces arrêts que l'article 101 doit être interprété comme autorisant le Parlement à conférer à un tel tribunal la compétence pour appliquer des lois fédérales «existantes».

^e Par conséquent, il échet d'examiner en l'espèce si les dispositions de *droit positif* de la *Loi sur la Cour fédérale* en matière d'amirauté sont formulées de façon qu'elles établissent des règles de droit régissant les contrats de construction navale, lesquelles constituent une loi «fédérale». Si tel est le cas, il ressortirait de l'arrêt *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Company*, rendu le 6 mars 1979 par la Cour suprême du Canada [[1979] 2 R.C.S. 157], que ces dispositions confirment la

¹ [1977] 2 R.C.S. 1054.

² [1977] 2 R.C.S. 654.

³ Voir l'article 22 qui porte notamment:

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;

diction of the Trial Division in this matter.⁴

In my view, the short answer to the question so raised, as far as this Court is concerned, is contained in the Court's decision in *Benson Bros. Shipbuilding Co. (1960) Ltd. v. Mark Fishing Co. Ltd.*,⁵ which was delivered on June 9, 1978. In that case, it was held that section 42 of the *Federal Court Act* (read with the definition of "Canadian maritime law" in section 2 of that Act) enacted law on which a claim under a shipbuilding contract by a shipbuilder against the shipowner could be supported. It having been established that such a law exists, in my view, it will also support a claim under a shipbuilding contract by the shipowner against the shipbuilder. In the absence of legislation to the contrary, as it seems to me, the same law must regulate the rights and obligations of both parties to the shipbuilding contract.

Out of deference to the very careful reasoning of the Associate Chief Justice upon which he based the judgment of the Trial Division that that Court does not have jurisdiction in this matter, I shall endeavour to explain in my own words why I have come to the conclusion that the Trial Division does have jurisdiction in claims arising out of a shipbuilding contract.

Section 42 of the *Federal Court Act* provides that Canadian maritime law (as it was immediately before June 1, 1971) continues subject to such changes therein as may be made by statute; and section 2 of that Act provides, *inter alia* that, in that 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;

⁴ I am satisfied, and the respondent has not otherwise submitted, that such a law would have been validly enacted by Parliament as a law in relation to "Navigation and Shipping". See section 91(10) of *The British North America Act, 1867*.

⁵ (1979) 89 D.L.R. (3d) 527.

compétence de la Division de première instance en l'espèce.⁴

J'estime qu'à l'égard de la Cour, la réponse à cette question, telle qu'elle est formulée ci-dessus, se dégage de son arrêt *Benson Bros. Shipbuilding Co. (1960) Ltd. c. Mark Fishing Co. Ltd.*,⁵ rendu le 9 juin 1978. Dans cette affaire, il a été jugé que l'article 42 de la *Loi sur la Cour fédérale* (interprété à la lumière de la définition du «droit maritime canadien» figurant à l'article 2 de cette Loi) posait une règle de droit en vertu de laquelle un constructeur pouvait faire valoir contre le propriétaire du navire, une demande issue du contrat de construction navale. L'existence de la règle de droit ayant été établie, j'estime qu'elle permettra également au propriétaire de faire valoir contre le constructeur du navire une demande issue du contrat de construction navale. En l'absence d'un texte de loi contraire, comme cela me semble être le cas, la même règle devrait régir les droits et obligations des deux parties au contrat de construction navale.

Par égard pour le raisonnement très fouillé sur lequel le juge en chef adjoint s'est fondé pour conclure que la Division de première instance n'était pas compétente en la matière, j'essaierai d'expliquer comment je suis parvenu à la conclusion que la Division de première instance avait compétence en matière de contrat de construction navale.

L'article 42 de la *Loi sur la Cour fédérale* prévoit que le droit maritime canadien (en vigueur à la date du 1^{er} juin 1971) reste en vigueur sous réserve de modifications législatives subséquentes; et l'article 2 de la même Loi porte entre autres:

«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;

⁴ Je suis convaincu, et l'intimée n'a pas soutenu le contraire, qu'une telle loi relèverait parfaitement de la compétence législative du Parlement à titre de loi sur «La navigation et les bâtiments ou navires». Voir l'article 91(10) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*.

⁵ (1979) 89 D.L.R. (3^e) 527.

In the *Benson* case, the Court pointed out that, by virtue of the Canadian *The Admiralty Act, 1934*, S.C. 1934, c. 31, the Court had jurisdiction in "any claim for building . . . a ship" provided the ship, or the proceeds thereof, was under arrest, and that it followed that ". . . there was in the Canadian maritime law applied by the Exchequer Court, law on which a claim for building a ship could be supported." In this case, the question is whether a law that supports a claim by a shipbuilder on a shipbuilding contract does not also support a claim by the other party to the contract based on the same contract. In my view, in the absence of express legislation to the contrary, a law governing a contract that supports a claim by one party to a contract for breach of the contract must also support a claim by the other party to the contract for a breach thereof.

The difference, as I understand it, between this reasoning and the reasoning of the learned Associate Chief Justice lies in the fact that he reads the definition of Canadian maritime law as limiting the law referred to therein to that law when applicable to the matters in respect of which the Court had jurisdiction, whereas, in my view, section 42 (read with the definition of Canadian maritime law), whereby Parliament enacts substantive maritime law, should not be read as limited by the jurisdiction provisions of the *Federal Court Act* or the jurisdiction under earlier statutes.⁶

As I read section 42, what is, subject to statutory changes, "continued" is

(a) the law that was administered by the Exchequer Court by virtue of *The Admiralty Act, 1934*,

⁶ There are, as I understand it, two completely separate matters dealt with by the *Federal Court Act* in this connection, viz.:

- (a) certain provisions enact substantive law, and
- (b) other provisions confer jurisdiction on the Trial Division.

The statute deals with them quite separately and it becomes important, in the light of the recent decisions concerning section 101, to keep them separate. Existing federal law is a condition precedent to the conferring of jurisdiction on the Court.

Dans l'arrêt *Benson*, la Cour a souligné que par application de la *Loi d'amirauté, 1934*, S.C. 1934, c. 31, elle avait compétence pour connaître de [TRADUCTION] «tout litige relatif à la construction . . . d'un navire» si le navire ou le produit de sa vente avait été saisi, et qu'en conséquence, [TRADUCTION] «. . . le droit maritime canadien, tel qu'il était appliqué par la Cour de l'Échiquier, autorisait les actions en justice en matière de construction navale.» En l'espèce, il échet d'examiner si la règle qui prévoit pour le constructeur du navire le droit de fonder une action en justice sur le contrat de construction navale, le prévoit également pour l'autre partie au contrat. J'estime qu'en l'absence d'un texte de loi contraire, s'il existe en droit contractuel, une règle qui autorise une partie à fonder une action en justice sur la rupture de contrat, elle doit y autoriser aussi l'autre partie contractante.

A mon avis, s'il y a une différence entre le raisonnement ci-dessus et celui du savant juge en chef adjoint, cette différence tient à ce qu'il interprète la définition du droit maritime canadien comme limitant le droit qui y est visé à celui applicable aux matières relevant de la compétence de la Cour, alors qu'à mon avis, l'article 42 (rapproché de la définition du droit maritime canadien), par lequel le législateur a établi une règle de droit maritime positif, ne doit pas être interprété comme étant limité par les dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale* ou des lois antérieures en matière de compétence.⁶

Selon mon interprétation de l'article 42, ce qui «reste en vigueur», sous réserve des modifications législatives, c'est:

a) le droit dont l'application *relevait* de la Cour de l'Échiquier en vertu de la *Loi d'amirauté, 1934*,

⁶ J'estime qu'à cet égard, la *Loi sur la Cour fédérale* traite de deux sujets distincts, à savoir que:

- a) certaines de ces dispositions posent des règles de droit positif, et
- b) certaines autres de ses dispositions définissent la compétence de la Division de première instance.

Cette loi distingue clairement les deux sujets et, à la lumière des décisions qui portent dernièrement sur l'article 101, il est important de respecter cette distinction. La condition préalable de la compétence de la Cour est l'existence d'une loi fédérale existante.

(b) the law that was administered by the Exchequer Court on its Admiralty side by virtue of any other statute, and

(c) the law that would have been administered by the Exchequer Court if it had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters.

It is clear from the decision of the Supreme Court of Canada in *Tropwood* that No. (b) is not restricted to a law that was so administered immediately before the enactment of the *Federal Court Act*.⁷ What this Court held in *Benson* is that section 42 operates to continue a law that was administered by the Exchequer Court and does not merely operate to continue such a law to the extent that the Court had jurisdiction to apply it at some time in the past. In my opinion, this is the plain meaning of section 42 when the substantive provisions of the *Federal Court Act* are read independently of the jurisdiction provisions, as in my view they should be.⁸

⁷ In *Tropwood*, the Chief Justice of Canada, speaking for the Court, said, with reference to these provisions [at page 163]:

This definition of Canadian maritime law in s. 2 refers to the law that was administered by the Exchequer Court "by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute". The reference to the *Admiralty Act* is undoubtedly to the Act of 1934, but the *Admiralty Act* of 1891, although it was repealed, may certainly be considered as "any other statute" by virtue of which law was administered by the Exchequer Court on its admiralty side.

⁸ As I read *Bow, McLachlan & Co., Ltd. v. The "Camosun"* [1909] A.C. 597, to which the Associate Chief Justice refers, it is a decision based on the jurisdictional limitations imposed on the Court as of that time and Lord Gorell does not, as far as I have been able to find, express any view that maritime law does not deal with ship construction contracts. Impliedly, he recognizes that it does. See pages 608-609, where he said:

Proceeding then with the consideration of what is the Admiralty jurisdiction of the High Court in such a case, it must be pointed out that, under that jurisdiction, no claim could be made formerly by a mortgagee of a ship to enforce his mortgage, nor by either party for breach of a contract for the building of a ship. The history of the long contest between the civilians of the Admiralty Court and the Courts of common law is well known and need not be gone into now. It resulted in the Admiralty jurisdiction being confined within certain well-defined limits, which were, however, extended by the Legislature in more modern times, but not

b) le droit dont l'application *relevait* de la Cour de l'Échiquier en sa juridiction d'amirauté en vertu de toute autre loi, et

c) le droit dont l'application eût relevé de la Cour de l'Échiquier si elle avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté.

Il ressort de l'arrêt *Tropwood* de la Cour suprême du Canada que la compétence visée au n° b) ci-dessus ne se limite pas à celle qui avait cours immédiatement avant l'adoption de la *Loi sur la Cour fédérale*.⁷ Ce que la Cour de céans a fait dans l'affaire *Benson*, c'était de conclure que l'article 42 avait pour effet de maintenir en vigueur le droit qui relevait de la Cour de l'Échiquier et non pas simplement de maintenir ce droit en vigueur dans la mesure où cette juridiction était habilitée à l'appliquer par le passé. A mon avis, l'article 42 ne signifie rien de plus lorsque les dispositions de droit positif de la *Loi sur la Cour fédérale* sont interprétées séparément des dispositions juridictionnelles, comme elles devraient l'être à mon sens.⁸

⁷ Dans l'arrêt *Tropwood*, le juge en chef du Canada, rendant le jugement de la Cour, s'est prononcé en ces termes sur ces dispositions [à la page 163]:

Cette définition du droit maritime canadien à l'art. 2 renvoie au droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier «en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi». Le renvoi à la *Loi sur l'Amirauté* vise manifestement la Loi de 1934, mais, malgré son abrogation, on peut certainement considérer l'*Acte de l'Amirauté* de 1891 comme «quelque autre loi» dont l'application *relevait* de la Cour de l'Échiquier, en sa juridiction d'amirauté.

⁸ A mon avis, l'arrêt *Bow, McLachlan & Co., Ltd. c. Le "Camosun"* [1909] A.C. 597, que cite le juge en chef adjoint, est une décision fondée sur les limites de compétence imposées à la Cour à cette époque, et autant que je sache, lord Gorell ne dit nulle part que le droit maritime n'embrasse pas les contrats de construction navale. Il reconnaît plutôt le contraire, quoique de façon implicite. Voir les pages 608 et 609 où il s'est prononcé en ces termes:

[TRADUCTION] Quant à la compétence d'amirauté qu'aurait pu avoir la Haute Cour en l'espèce, il faut souligner que dans le cadre de cette compétence, nulle voie de recours n'était ouverte auparavant au créancier hypothécaire d'un navire pour l'exécution de la dette hypothécaire, ni à l'une ou l'autre partie en cas de non-exécution du contrat de construction navale. La longue lutte d'influence entre les juristes de la Cour de l'Amirauté et les Cours de droit commun est trop bien connue pour qu'il soit nécessaire de la rappeler. Cette rivalité a eu pour effet de circonscrire la compétence d'amirauté dans des limites bien définies que le législateur a

My conclusion is, therefore, that there is federal law on which Her Majesty's claim can be supported. In my view, such a law was enacted by section 42 having regard to the law that was administered by the Exchequer Court under *The Admiralty Act, 1934*. I should add that, even if that conclusion not be sound, having regard to the references made by counsel for the appellant to the *Black Book* and other authorities dealing with early maritime and admiralty law, to which in the circumstances I need not refer in detail, I am of the view that there is such a federal law, which was enacted by section 42 having regard to the law that would have been administered by the Exchequer Court, if it had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters.

I am, therefore, of opinion that the appeal should be allowed without costs, that the judgment of the Trial Division should be set aside, that it should be adjudged that the Trial Division does have jurisdiction in the action by Her Majesty against the respondent for relief in respect of

(Continued from previous page)

sufficiently to include a suit to enforce such a claim as that made by the respondents.

With regard to mortgages, the Act 3 & 4 Vict. c. 65 provided (s. 3) that whenever any ship or vessel should be under arrest by process issuing from the High Court of Admiralty, or the proceeds of any ship or vessel having been so arrested should have been brought into Court and be in the registry of the said Court, in either such case the Court should have full jurisdiction to take cognizance of all claims or causes of action of any person in respect of any mortgage of such ship or vessel, and to decide any suit instituted by any such person in respect of any such claims or causes of action respectively. The object of this was to enable the Court in the cases mentioned to take cognizance of claims by mortgagees of ships to enforce their mortgages in suits and to intervene to protect their property. This remedy being found to be inadequate, it was enacted by the 11th section of the Admiralty Court Act, 1861, that the Admiralty Court should have jurisdiction over any claim in respect of any mortgage duly registered according to the provisions of the Merchant Shipping Act, 1854 (now the Act of 1894), whether the ship or proceeds thereof were under arrest of the said Court or not. These sections seemed to be confined to claims by mortgagees. It is under the jurisdiction conferred by the later Act that the appellants proceeded in this case.

With regard to the building of a ship, the 4th section of the last-mentioned Act gave the Admiralty Court jurisdiction over any claim for the building, equipping, or repairing of any ship, if at the time of the institution of the cause the ship or the proceeds thereof are under arrest of the Court.

Je conclus donc qu'il existe un droit fédéral sur lequel Sa Majesté peut fonder sa demande. A mon avis, ce droit a été établi par l'article 42 à titre de droit qui relevait de la Cour de l'Échiquier en vertu de la *Loi d'amirauté, 1934*. Quand bien même cette conclusion ne serait pas fondée, j'ajouterais que, eu égard aux citations que faisait l'avocat de l'appelante du *Black Book* et d'autres ouvrages traitant de l'ancien droit maritime et de l'ancien droit d'amirauté, citations qu'il n'est pas nécessaires d'évoquer en l'espèce, je suis d'avis que ce droit fédéral a été bien établi par l'article 42, à titre de droit qui eût relevé de la Cour de l'Échiquier si celle-ci avait eu en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté.

Je suis donc d'avis d'accueillir l'appel avec dépens, d'infirmier le jugement de la Division de première instance, de juger que la Division de première instance est effectivement compétente pour connaître du recours intenté par Sa Majesté contre l'intimée pour manquement de la part de

(Suite de la page précédente)

étendues à une époque plus récente, mais non pas de façon telle qu'elle recouvre une action en exécution de créance, comme celle qui a été intentée par les intimés.

En ce qui concerne les hypothèques, la Loi 3 & 4 Vict. chapitre 65 prévoyait (art. 3) qu'en cas de saisie d'un navire en vertu d'un mandat décerné par la Haute Cour d'Amirauté, ou en cas de consignation du produit de la vente du navire, auquel cas le produit de la vente serait inscrit dans le registre de la Cour, celle-ci aurait pleine compétence pour entendre et trancher toutes les demandes ou actions intentées par toute personne à l'égard d'une hypothèque grevant un tel navire. Cette compétence avait pour but de permettre à la Cour, dans les cas mentionnés, de connaître des actions intentées par les créanciers hypothécaires en exécution de leur créance hypothécaire et en vue de protéger leurs biens. Vu l'insuffisance de cette voie de recours, l'Admiralty Court Act, 1861, a prévu, par son article 11, que la Cour d'Amirauté aurait compétence sur toutes les hypothèques dûment inscrites conformément aux dispositions de la Merchant Shipping Act, 1854 (refondue en 1894), que le navire ou le produit de sa vente eût été saisi ou non en vertu d'un mandat de cette juridiction. L'application de ces articles semblait se limiter aux actions intentées par les créanciers hypothécaires. C'est en invoquant la compétence prévue par la dernière Loi en date que les appelants ont fait valoir leurs prétentions en l'espèce.

En ce qui concerne la construction navale, l'article 4 de la dernière Loi citée ci-dessus conférerait à la Cour d'Amirauté compétence pour connaître de toute demande relative à la construction, à l'armement ou au radoub d'un navire pourvu qu'au moment de l'introduction de l'action, le navire ou le produit de sa vente eût été saisi par la Cour.

alleged breaches by the respondent of the ship-building contract referred to in the statement of claim; and that the costs in the Trial Division of the proceedings under Rule 474 should be costs in the cause.

* * *

PRATTE J. concurred.

* * *

LALANDE D.J. concurred.

cette dernière au contrat de construction navale visé dans la déclaration, et de juger que les dépens de la procédure fondée sur la Règle 474 devant la Division de première instance suivront l'issue de la cause.

a

* * *

LE JUGE PRATTE y a souscrit.

* * *

b

LE JUGE SUPPLÉANT LALANDE y a souscrit.