

The Robert Simpson Montreal Limited (Plaintiff)

v.

Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, Lloyd Ernst Russ, and Montreal Shipping Company Limited (Defendants)

Court of Appeal, Jackett C.J., Thurlow J. and Hyde D.J.—Montreal, December 17, 1973.

Maritime law—Jurisdiction—Parties—Action against ship for loss of cargo—Ship claiming indemnity from wharfinger—Jurisdiction—Federal Court Act, s. 22—The British North America Act, 1867, s. 91(10).

Plaintiff brought action against a carrier and shipowner alleging that upon the ship's arrival in Montreal, plaintiff's cargo was found in a short and damaged condition. The carrier and shipowner denied liability and alleged that the damage occurred after the cargo was discharged into the custody of terminal operators, and by third party notices claimed indemnity from them.

Held, reversing Walsh J. ([1973] F.C. 304), the appeal is allowed and the application to dismiss the Third Party proceedings is dismissed. The operation of removing goods from a ship after completion of the ocean voyage and delivering them to the consignee, either immediately or after a delay, whether carried out by the carrier or by someone else under arrangement with the carrier are activities essential to the carriage of goods by sea.

Per Jackett C.J. and Hyde D.J.: The performance of such acts as are essential parts of "transportation by ship" fall within the words "navigation and shipping" in section 91(10) of *The British North America Act, 1867*. The Trial Division has jurisdiction in the matter by virtue of it coming within the class of subject of "navigation and shipping" in section 22(1) of the *Federal Court Act* without it being necessary to consider whether any of the other branches of section 21(1) apply.

Re Industrial Relations and Disputes Investigation Act [1955] S.C.R. 529, followed; *Consolidated Distilleries Ltd. v. Consolidated Exporters Corp. Ltd.* [1930] S.C.R. 531; *Consolidated Distilleries Ltd. v. The King* [1933] A.C. 508, applied.

Per Thurlow J.: There is nothing in section 22(2) which decreases the scope or extent of the jurisdiction which the expressions used in section 22(1) would embrace but it is necessary to read with it the definitions of "Canadian maritime law" and "laws of Canada" in section 2 of the Act. 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 jurisdic-

La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée (Demanderesse)

c.

Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, Lloyd Ernst Russ et Montreal Shipping Company Limited (Défenderesses)

Cour d'appel, le juge en chef Jackett, le juge Thurlow et le juge suppléant Hyde—Montréal, le 17 décembre 1973.

Droit maritime—Compétence—Parties—Action contre un navire pour perte de la cargaison—Navire réclamant compensation du manutentionnaire—Compétence—Loi sur la Cour fédérale, art. 22—L'Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, art. 91(10).

La demanderesse a intenté une action contre un transporteur et armateur au motif qu'à l'arrivée du navire à Montréal, elle avait trouvé sa cargaison endommagée et incomplète. Le transporteur et armateur a nié sa responsabilité et prétendu que les dommages s'étaient produits après déchargement de la cargaison alors qu'elle était sous la garde de l'entreprise de manutention et, par des avis à tierces parties, il leur réclama une compensation.

Arrêt: la décision du juge Walsh ([1973] C.F. 304) est infirmée. L'appel est accueilli et la demande en radiation des procédures à tierce partie rejetée. Le déchargement des marchandises du navire après une traversée et leur livraison au consignataire, soit immédiatement soit dans les plus brefs délais, que ce soit le transporteur qui le fasse ou quelqu'un avec qui il s'est entendu, sont des activités essentielles au transport de marchandises par voie maritime.

(1) Le juge en chef Jackett et le juge suppléant Hyde: l'accomplissement des actes étant partie intégrante du «transport par navire» relève de l'expression «la navigation et les bâtiments ou navires» à l'article 91(10) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*. La Division de première instance a compétence sur cette question car elle relève de la catégorie de sujet «navigation ou marine marchande» figurant à l'article 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*; il n'est aucunement nécessaire de rechercher si les autres paragraphes dudit article s'appliquent.

Arrêt suivi: *Re la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail* [1955] R.C.S. 529; arrêts appliqués: *Consolidated Distilleries Ltd. c. Consolidated Exporters Corp. Ltd.* [1930] R.C.S. 531; *Consolidated Distilleries Ltd. c. Le Roi* [1933] A.C. 508.

(2) Le juge Thurlow: Rien à l'article 22(2) ne vient réduire la portée ou l'étendue de la compétence que les expressions utilisées à l'article 22(1) engloberaient, mais il faut le lire en corrélation avec les définitions de «droit maritime canadien» et «droit du Canada» à l'article 2 de la loi. Le «droit maritime canadien» que l'article 22(1) donne compétence à la Division de première instance de mettre en application, couvre l'ensemble du droit que la Cour de l'Échiquier aurait mis en application si elle avait eu, en sa juridiction d'ami-

tion in relation to maritime and admiralty matters". The words "as that law has been altered by this or any other Act of the Parliament of Canada" do not limit the generality of what precedes them.

Held also (per curiam): reversing Walsh J., the statement of claim should not be interpreted as limiting the action to so much of damages, if any, to the goods that occurred during the voyage.

APPEAL.

COUNSEL:

Vincent Prager for The Robert Simpson Montreal Ltd.

Edouard Baudry for Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher and Lloyd Ernst Russ. ^c

David Marler for Montreal Shipping Co. Ltd.

SOLICITORS:

Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier and Robb, Montreal, for The Robert Simpson Montreal Ltd.

Brisset, Reycraft, Bishop and Davidson, Montreal, for Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher and Lloyd Ernst Russ. ^e

Chauvin, Marler, Dion and Saucier, Montreal, for Montreal Shipping Co. Ltd. ^f

JACKETT C.J. (orally)—This is an appeal from an order dismissing Third Party Notices issued by two of the defendants in an action commenced by Writ of Summons under the *Admiralty Rules* on March 1, 1971, for "Shortage to Cargo".

The style of cause on the Writ of Summons describes the defendants, "*Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*" and "*Lloyd Ernst Russ*", as "at all material times the owners and/or operators and in any event the parties interested in the ship '*Buchenstein*'." ^g

As nearly as can be determined from the Statement of Claim, which was filed February 19, 1973, the action was for damages in the sum of \$815.75 resulting (although this is nowhere ^j

rauté, une «compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté». Les termes «compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada» ne limitent pas la généralité de ce qui les précède.

^a (3) La Cour: la décision du juge Walsh est infirmée en ce qu'on ne doit pas interpréter la déclaration comme limitant l'action aux dommages éventuels subis par les marchandises au cours de la traversée.

APPEL.

^b AVOCATS:

Vincent Prager pour La Compagnie Robert Simpson Montréal Ltée.

Edouard Baudry pour la Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher et la Lloyd Ernst Russ.

David Marler pour la Montreal Shipping Co. Ltd.

^d PROCUREURS:

Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier et Robb, Montréal, pour La Compagnie Robert Simpson Montréal Ltée.

Brisset, Reycraft, Bishop et Davidson, Montréal, pour la Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher et la Lloyd Ernst Russ. ^e

Chauvin, Marler, Dion et Saucier, Montréal, pour la Montreal Shipping Co. Ltd. ^f

LE JUGE EN CHEF JACKETT (oralement)—Le présent appel est interjeté d'une ordonnance radiant les avis à tierces parties déposés par deux des défenderesses au cours d'une action introduite par bref d'assignation en vertu des *Règles d'Amirauté*, le 1^{er} mars 1971, pour «livraison incomplète».

^g Dans l'intitulé de la cause qui figure sur le bref d'assignation, les défenderesses, «*Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*» et «*Lloyd Ernst Russ*» sont décrites comme étant [TRA-DUCTION] «pendant toute la période en cause, les propriétaires et/ou exploitants, et, en tout cas, les parties intéressées au navire «*Buchenstein*».» ⁱ

^j Pour autant qu'on puisse en déduire de la déclaration déposée le 19 février 1973, il s'agit d'une action en dommages-intérêts portant sur la somme de \$815.75, fondée sur le fait (bien

expressly said) from delivery of goods which had been shipped by the ship "*Buchenstein*" from Belgium to Canada in "short, damaged and deteriorated condition". There is an allegation in the Statement of Claim that the plaintiff was "holder" of a Bill of Lading under which the goods were received upon board the "*Buchenstein*" but there is no allegation in it as to the parties to the Bill of Lading. (It may be that one is expected to imply that Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher or Lloyd Ernst Russ, or both, is or were the carriers on whose behalf the Bill of Lading was issued.¹)

On February 20, 1973, a Statement of Defence was filed on behalf of Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher and Lloyd Ernst Russ, which casts no light upon the relationship of either defendant to the shipment in question. That statement refers *inter alia* to the Bill of Lading that is "referred to" in the Statement of Claim and in particular to a clause therein "relating to non-responsibility of loss and/or damage occurring after discharge" and alleges that the shipment was discharged and placed into the Harbour transit shed . . . "in the same condition and order as when placed on board the vessel . . . at Antwerp".

On the same day as that Statement of Defence was filed, Third Party Notices were directed on behalf of the same two defendants to Eastern Canada Stevedoring Division of Warnock Hersey International Ltd. and Montreal Shipping Company Limited. Each of these notices states that the action was brought against such defendants relating to the alleged loss and damage from a shipment carried on the aforesaid vessel "which shipment has been alleged was delivered in a short, damaged and deteriorated condition when plaintiff presented itself for delivery of same at the Harbour Transit shed . . .". Each of the Third Party Notices states that the two defendants in question claim to be indemnified by the Third Parties "as the said shipment was discharged from the vessel . . . by you and placed in the Harbour transit shed . . . where the loss and/or damage

que ceci ne soit nulle part expressément indiqué) qu'à la livraison des marchandises transportées à bord du navire «*Buchenstein*» de Belgique au Canada, la cargaison était [TRADUCTION] «endommagée, détériorée et incomplète». La déclaration alléguée que la demanderesse était «porteur» d'un connaissance couvrant le chargement des marchandises à bord du «*Buchenstein*», mais la déclaration ne fait aucunement état des parties au connaissance. (Peut-être, est-on censé déduire que la Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher ou la Lloyd Ernst Russ, ou les deux, sont ou étaient les transporteurs pour le compte de qui le connaissance fut émis.¹)

Le 20 février 1973, une défense a été déposée au nom de la Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher et de la Lloyd Ernst Russ, mais elle ne donne aucune indication quant aux rapports entre l'une et l'autre de ces deux défenderesses et la cargaison en question. Cette défense mentionne notamment le connaissance dont [TRADUCTION] «fait mention» la déclaration et tout spécialement la clause [TRADUCTION] «les dégageant de toute responsabilité pour perte ou avarie survenue après déchargement». D'après la défense, la cargaison a été déchargée et placée dans un hangar de quai . . . «dans le même état que lorsqu'elle fut chargée à bord . . . à Anvers».

Le jour du dépôt de la défense, des avis à tierce partie furent envoyés au nom des deux défenderesses en question à la Eastern Canada Stevedoring Division de la Warnock Hersey International Ltd. et à la Montreal Shipping Company Limited. Ces avis portent que l'action a été intentée contre lesdites défenderesses suite à la perte et l'avarie qu'aurait subies la cargaison transportée à bord dudit navire [TRADUCTION] «laquelle cargaison, a-t-on prétendu, était endommagée, détériorée et incomplète lorsque la demanderesse s'est présentée pour en prendre livraison audit hangar de quai . . .». Les avis à tierce partie portent que les deux défenderesses en question demandent à être indemnisées par les tierces parties [TRADUCTION] «car ladite cargaison a été déchargée du navire . . . par vos soins et entreposée dans le hangar de quai . . . où s'est produite la perte et/ou l'avarie

of the shipment occurred while it was in your possession . . . as terminal operators and alleges that "At the material time" you performed a joint venture as terminal operators . . . and by agreement with these Defendants, you were in charge of all cargo . . ., for reward, and assumed responsibility for the providing of shed facilities, receiving, delivering, watching, sorting of the cargo and of insuring against loss."

A motion was thereupon made to the Trial Division, upon behalf of the Third Parties, that the Third Party Notices be dismissed on grounds which are stated in the Notice of Motion as follows:

WHEREAS the main action herein is in payment of a sum of \$815.75 representing allegedly the value of goods lost or damaged after being received by Defendants herein for carriage on board the vessel "BUCHENSTEIN" from Antwerp, Belgium, to Montreal, P.Q.

WHEREAS Defendants herein have caused to be served on Third Party Defendants Third Party Notices alleging that should Defendants fail in their defence to the action they claim to be indemnified by Third Party Defendants on the ground that the alleged shortage and/or damage occurred following discharge of the cargo at Montreal, "while it was in your possession, care, custody and control as terminal operators".

WHEREAS this Honourable Court does not have jurisdiction over such a claim in indemnity as appears from the Federal Court Act.

That motion was granted by judgment of the Trial Division dated March 26, 1973.

This appeal is from the judgment of the Trial Division dismissing the Third Party proceedings.

While the Notice of Motion indicated that the motion to dismiss was to be based on the ground that the Trial Division did not have jurisdiction, the learned trial judge, in addition to holding that the Court had no jurisdiction in the matter, appears to have based his judgment on the ground that the plaintiff's claim was restricted, by the Statement of Claim, to a loss that occurred before the goods were discharged and that any claim over against the Third Parties for indemnity in respect of such a loss must fail. Apart from any question as to whether this

alors que la cargaison se trouvait en votre possession . . . en tant que manutentionnaires» et allègue que [TRADUCTION] «pendant toute la période en question, vous exploitiez en commun une entreprise de manutention . . . et, par accord avec lesdites défenderesses, vous étiez chargé de la cargaison . . ., à ce titre onéreux, et il vous incombait de fournir les entrepôts, de prendre en charge, de livrer, de surveiller et de trier la cargaison et de l'assurer pour perte.»

Une requête fut alors présentée à la Division de première instance au nom des tierces parties, visant la radiation des avis à tierce partie pour les motifs figurant dans l'avis de requête, que voici:

[TRADUCTION] CONSIDÉRANT QUE l'action principale en l'espèce est intentée en recouvrement de la somme de \$815.75, montant qui est censé représenter la valeur des marchandises perdues ou endommagées après leur réception par les défenderesses pour transport à bord du navire «BUCHENSTEIN» d'Anvers (Belgique) à Montréal (P.Q.).

CONSIDÉRANT QUE les défenderesses ont fait signifier aux tierces parties défenderesses des avis à tierce partie dans lesquelles elles déclarent qu'au cas où leur défense serait rejetée, elles demanderaient compensation aux tierces parties défenderesses au motif que les manquants et/ou les avaries sont apparus après déchargement de la cargaison à Montréal [TRADUCTION] «alors que la marchandise se trouvait en votre possession sous votre garde et confiée à vos soins en tant que manutentionnaires».

CONSIDÉRANT QUE, selon la Loi sur la Cour fédérale, cette Cour n'a pas compétence pour entendre pareille demande en dommages-intérêts.

La Division de première instance, par un jugement en date du 26 mars 1973, a accueilli cette requête.

Le présent appel est interjeté du jugement de la Division de première instance radiant les procédures relatives à tierce partie.

Alors que l'avis de requête indiquait que la requête en radiation devait être fondée sur le défaut de compétence de la Division de première instance, le savant juge de première instance a non seulement décidé que la Cour n'était pas compétente en l'espèce, mais il semble avoir fondé sa décision sur le fait que, dans sa déclaration, la demanderesse limitait sa réclamation à une perte ayant eu lieu avant le déchargement des marchandises et qu'il convient de rejeter toutes réclamations demandant compensation à cet égard aux tierces parties. Abstraction faite

ground was open to him having regard to the wording of the Notice of Motion, I am of the view that the Statement of Claim must be read as disclosing a cause of action for damages for failure to deliver in good order the goods that were the subject matter of the Bill of Lading, and I am not satisfied that the Statement of Claim is worded so as to confine the action to so much of such damages, if any, as may have resulted from loss of, or damage to, the goods that occurred during the voyage. If the Statement of Claim is, as I conceive that it is, open to the interpretation that the plaintiff is claiming for any damages for failure to deliver the shipment in good order even though such failure resulted from loss or damage arising while the goods were in the hands of the Third Parties, this was not a valid ground for dismissing the Third Party Notices.

The jurisdictional question raised by this appeal depends upon the effect of certain of the jurisdictional provisions in the *Federal Court Act*. In this connection, reference may be made to the following provisions of that Act:

2. In this Act

(b) "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;

(j) "laws of Canada" has the same meaning as those words have in section 101 of *The British North America Act, 1867*;

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

42. Canadian maritime law as it was immediately before the coming into force of this Act continues subject to such changes therein as may be made by this or any other Act.

de la question de savoir si, vu la rédaction de l'avis de requête, le juge était en droit de retenir ce motif, je considère qu'il faut interpréter la déclaration comme révélant une cause d'action en dommages-intérêts pour défaut de livraison en bon état des marchandises couvertes par le connaissement. Je ne suis pas convaincu que la déclaration est rédigée de façon à limiter l'action au recouvrement des dommages-intérêts éventuels découlant de la perte ou de l'avarie subie par les marchandises au cours du voyage. Si, comme je le pense, on peut interpréter la déclaration comme voulant dire que la demanderesse réclame des dommages-intérêts pour défaut de livrer la cargaison en bon état, même si ce manquement est imputable à la perte ou à l'avarie subies par les marchandises alors qu'elles se trouvaient confiées aux tierces parties, cela ne constitue pas un motif valable pour radier les avis à tierce partie.

La question de compétence soulevée par cet appel tourne autour du sens de certaines dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale* relatives à la compétence. A ce sujet, on peut citer les dispositions suivantes de la loi:

2. Dans la présente loi,

(b) «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;

(j) «droit du Canada» a le sens donné, à l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*, à l'expression «Laws of Canada» traduite par l'expression «lois du Canada» dans les versions françaises de cet Acte;

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

42. Le droit maritime canadien existant immédiatement avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste en vigueur

In the first instance, these provisions require some examination to establish the overall scheme of the legislation in this connection. By virtue of section 22(1), the Trial Division has jurisdiction in a case in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of

- (a) Canadian maritime law, or
- (b) any other law of Canada coming within the class of subject of navigation and shipping,

except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

Canadian maritime law breaks into two headings (section 2(b)), viz:

- (a) 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, and
- (b) the law that would have been administered by the Exchequer Court on its Admiralty side if the Court had had "unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters".³

The words "law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping" would certainly extend to any statute enacted by the Parliament of Canada under the powers vested in it by section 91(10) of *The British North America Act, 1867*.⁴ Moreover, the expression "laws of Canada" in this context has the same meaning (section 2(j) of the *Federal Court Act*) as in section 101 of *The British North America Act, 1867*,⁵ and those words in that section would seem to embrace not only a statute actually enacted by the Parliament of Canada but also a law "that it would be competent for the Parliament of Canada to enact, modify or amend." (Compare *Consolidated Distilleries Ltd. v. Consolidated Exporters Corp. Ltd.* [1930] S.C.R. 531⁶ per Anglin C.J.C. (giving the judgment of the majority of the Court) at page 535.) Indeed, it would seem to be the opinion expressed by the Judicial Committee (as an essential part of the reasoning by which it reached the conclusion that the Exchequer Court had jurisdiction in the

sous réserve des modifications qui peuvent y être apportées par la présente loi ou toute autre loi.

Il convient, en premier lieu, d'examiner ces dispositions afin de bien faire ressortir l'économie générale de la loi à cet égard. En vertu de l'article 22(1), la Division de première instance est compétente dans le cas où une demande de redressement est faite en vertu

- a) du droit maritime canadien, ou
- b) d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande,

c) sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

Le droit maritime canadien tombe dans deux catégories (article 2b)), à savoir:

- a) 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, et
- b) le droit qui aurait relevé de la Cour de l'Échiquier, en sa juridiction d'amirauté, si elle avait eu «compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté».³

L'expression «loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande» s'applique certainement à toute loi votée par le Parlement du Canada en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 91(10) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*.⁴ De plus, dans ce contexte, l'expression «droit du Canada» (article 2j) de la *Loi sur la Cour fédérale*) a le même sens que l'expression «lois du Canada» à l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*.⁵ À cet article, ladite expression semble comprendre non seulement une loi que le Parlement du Canada a adoptée, mais également une loi que [TRADUCTION] «le Parlement du Canada serait compétent pour adopter, modifier ou amender.» (Comparer avec l'arrêt *Consolidated Distilleries Ltd. c. Consolidated Exporters Corp. Ltd.* [1930] R.C.S. 531⁶ où le juge en chef du Canada, Anglin, (rend la décision au nom de la majorité de la Cour), à la page 535.) Il semble en effet que le Comité judiciaire était d'avis (et c'est une partie essentielle du raisonnement sur lequel il fonde la conclusion que la Cour de

subject matter of *Consolidated Distilleries Ltd. v. The King* [1933] A.C. 508) that Parliament can confer jurisdiction on a section 101 court to entertain “actions and suits in relation to some subject-matter legislation in regard to which is within the legislative competence of the Dominion”. (See Appendix)

To summarize, section 22(1) would seem to confer jurisdiction on the Trial Division

(a) in an action or suit where a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of the law that was administered by the Exchequer Court on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute,

(b) in an action or suit where a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of the law that would have been administered by the Exchequer Court on its Admiralty side if the Court had had “unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters”,

(c) in an action or suit where a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of a statute of the Parliament of Canada made in relation to a matter falling within the class of subjects “Navigation and Shipping”, and

(d) in an action or suit where a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of a law relating to a matter falling within the class of subject “Navigation and Shipping” that it would be “competent for the Parliament of Canada to enact, modify or amend” or in an action or suit in relation to some subject matter legislation in regard to which is within the legislative competence of the Canadian Parliament because that subject matter falls within the class “Navigation and Shipping”.

In the light of this analysis, it becomes relevant to examine the nature of the Third Party proceedings that have been, in effect, quashed by the judgment that is the subject of this appeal. In effect, the cause of action relied on is a breach of a contract whereby the Third Parties agreed to receive at the port of destination from

l'Échiquier était compétente pour connaître de la matière en cause dans l'affaire *Consolidated Distilleries Ltd. c. Le Roi* [1933] A.C. (508) que le Parlement peut donner à une cour établie en vertu de l'article 101 la compétence d'entendre [TRADUCTION] «des actions relatives à des matières qui sont de la compétence législative du Dominion». (Voir l'annexe)

En résumé, il semble que l'article 22(1) donne compétence à la Division de première instance

a) dans toute action où une demande de redressement est faite en vertu du droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi,

b) dans une action où une demande de redressement est faite en vertu du droit dont l'application aurait relevé de la Cour de l'Échiquier, en sa juridiction d'amirauté, si la Cour avait eu «compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté»,

c) dans une action où une demande de redressement est faite en vertu d'une loi du Parlement du Canada relative à des questions relevant de la catégorie «navigation et marine marchande» et

d) dans une action où une demande de redressement est faite en vertu d'une loi relative à une matière relevant de la catégorie «navigation et marine marchande» que [TRADUCTION] «le Parlement serait compétent pour adopter, modifier ou amender» ou dans une action relative à des matières qui sont de la compétence législative du Parlement du Canada étant donné qu'elles tombent dans la catégorie «navigation ou marine marchande».

Il convient maintenant d'examiner, à la lumière de cette analyse, la nature des procédures relatives à tierce partie annulées par la décision dont il est ici interjeté appel. La cause d'action invoquée est la rupture du contrat par lequel les tierces parties s'étaient engagées à recevoir d'un transporteur maritime, au port de

an ocean carrier goods being carried under ocean bills of lading and to hold them safely for delivery to the consignees in accordance with a practice whereby the consignees receive delivery of such goods in harbour transit sheds rather than directly from the ship. In other words, instead of making delivery directly to consignees from the ship, the ocean carrier carries out his obligation to deliver goods to consignees at the port of destination by arranging with an independent contractor to take the goods from the ship and hold them in a transit shed for delivery to consignees.

In my opinion, the operation of removing goods from a ship after completion of the ocean voyage and delivering them to the consignee, either immediately or after holding them during an incidental delay, whether carried out by the carrier or by someone else under an arrangement with the carrier, is "part and parcel of the activities essential to the carriage of goods by sea"⁷ and "the performance of such acts as are essential parts of 'transportation by ship' fall within the words 'Navigation and Shipping' in section 91(10)."⁸ It follows that the laws upon which the defendants as carriers base themselves in their claim to be indemnified in respect of a breach by the Third Parties of their contractual duty to care for and deliver goods in good order to consignees are laws that it would be "competent for the Parliament of Canada to enact, modify or amend" and it also follows that the subject matter of the Third Party proceedings is one "legislation in regard to which is within the legislative competence of the Dominion" because the subject matter falls within the class "Navigation and Shipping". That being so, the Third Party proceedings are proceedings "in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of . . . [a] law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping" within the meaning of those words in section 22(1) and the Trial Division therefore has jurisdiction in the matter by virtue of that provision.⁹

destination, des marchandises transportées sous connaissements à ordre et de les garder en sécurité afin de les livrer aux consignataires, conformément à une pratique qui veut que les consignataires prennent livraison desdites marchandises dans des hangars de quai plutôt que directement au navire. Autrement dit, au lieu d'effectuer la livraison aux consignataires directement à partir du navire, le transporteur maritime s'acquitte de son obligation de livraison aux consignataires au port de destination en s'entendant avec un entrepreneur indépendant qui décharge les marchandises et les entrepose dans un hangar de quai jusqu'à leur livraison aux consignataires.

A mon avis, le déchargement des marchandises après une traversée et leur livraison au consignataire, immédiatement ou dans les plus brefs délais, que ce soit le transporteur qui le fasse ou quelqu'un avec qui il s'est entendu, fait [TRADUCTION] «partie intégrante des activités essentielles au transport des marchandises par voie maritime»⁷ et [TRADUCTION] «l'accomplissement des tâches qui constituent une partie essentielle du «transport à bord d'un navire» relève de l'expression «navigation et les bâtiments ou navires (shipping)» à l'article 91(10).»⁸ Il s'ensuit que les lois sur lesquelles les défendresses entendent, en tant que transporteurs, fonder leur demande en dommages-intérêts pour manquement des tierces parties aux obligations contractuelles qui leur incombaient, savoir la garde des marchandises et leur livraison en bon état aux consignataires, sont des lois que [TRADUCTION] «le Parlement du Canada a compétence pour adopter, modifier ou amender». Il s'ensuit également que l'objet même des procédures relatives à tierce partie fait partie des matières qui [TRADUCTION] «sont de la compétence législative du Dominion», car il relève de la catégorie «navigation ou marine marchande». Cela étant, les procédures relatives à tierce partie sont des procédures «où une demande de redressement est faite en vertu d'une . . . loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande» au sens de l'article 22(1); la Division de première instance est, par conséquent, compétente en vertu de cette disposition.⁹

For the above reasons, I am of opinion that the appeal should be allowed with costs, the judgment of the Trial Division should be set aside and the application to dismiss the Third Party proceedings should be dismissed with costs.

APPENDIX

While one view is that the decision on jurisdiction in *Consolidated Distilleries Ltd. v. The King* [1933] A.C. 508 is merely a decision implying a limitation on the ambit of jurisdiction conferred on the Exchequer Court of Canada by section 30(d) of the *Exchequer Court Act*, in my view, the Judicial Committee had to adopt a position as to the meaning of the words "laws of Canada" in section 101 of *The British North America Act* as an essential step in reaching its conclusion that the Court had jurisdiction in that case.

In *Consolidated Distilleries Ltd. v. The King* there was an attack on a judgment, given in the first instance by the Exchequer Court of Canada, in favour of the Crown on a bond executed in favour of the Crown pursuant to a revenue law enacted by the Parliament of Canada. One of the attacks on the judgment was based on the contention that the Exchequer Court had no jurisdiction in the matter.

With reference to that attack, after referring to the relevant provisions of *The British North America Act* and, particularly, to section 101, which provided that "The Parliament of Canada may, notwithstanding anything in this Act, . . . provide for the . . . establishment of any additional courts for the better administration of the laws of Canada", Lord Russell said, at page 520, that it was rightly conceded by the appellants that the Parliament of Canada could, in exercising the power conferred by section 101, properly confer upon the Exchequer Court jurisdiction to hear and determine actions to enforce the liability on bonds executed in favour of the Crown in pursuance of a revenue law enacted by the Parliament of Canada, and said that the point as to jurisdiction accordingly resolved itself into the question whether the *Exchequer Court Act* purported to confer the

Pour ces motifs, j'estime qu'il convient d'accueillir l'appel avec dépens, d'infirmer la décision de la Division de première instance et de rejeter, avec dépens, la requête visant la radiation des procédures relatives à tierce partie.

ANNEXE

Si certains considèrent qu'on peut déduire de la décision sur la question de compétence dans l'arrêt *Consolidated Distilleries Ltd. c. Le Roi* [1933] A.C. 508 une limitation de la compétence conférée à la Cour de l'Échiquier du Canada par l'article 30d) de la *Loi sur la Cour de l'Échiquier*, j'estime pour ma part que le Comité judiciaire a pris position quant au sens de l'expression «lois du Canada» qui figure à l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* pour pouvoir se prononcer pour la compétence de la Cour.

Dans l'affaire *Consolidated Distilleries Ltd. c. Le Roi*, le litige portait sur la décision rendue en première instance par la Cour de l'Échiquier du Canada, donnant raison à la Couronne sur une question de cautionnement fait à l'ordre de cette dernière, conformément à une loi fiscale adoptée par le Parlement du Canada. L'un des arguments invoqués se fondait sur le fait que la Cour de l'Échiquier n'était pas compétente en l'espèce.

A ce sujet, après avoir mentionné les dispositions pertinentes de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* et, notamment l'article 101 qui dispose que «Le parlement du Canada pourra, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, . . . adopter des mesures à l'effet de . . . établir des tribunaux additionnels pour la meilleure administration des lois du Canada», Lord Russell déclare, à la page 520, que les appelants ont reconnu à juste titre que le Parlement du Canada pouvait, dans l'exercice du pouvoir conféré par l'article 101, donner à la Cour de l'Échiquier compétence pour entendre et juger des actions visant à faire sanctionner la responsabilité du signataire d'un cautionnement fait à l'ordre de la Couronne en vertu d'une loi fiscale adoptée par le Parlement du Canada. Il a en outre déclaré que la question de compétence se résolvait ainsi en la question de savoir si la

necessary jurisdiction. Lord Russell then reviewed section 30 of that Act. He put aside section 30(a) which gave the Court jurisdiction "in all cases relating to the revenue in which it is sought to enforce any law of Canada" saying that, while the actions were no doubt "cases relating to the revenue", it might be said "that no law of Canada is sought to be enforced in them". With reference to section 30(d), he had to deal with the argument that, if that provision were read "literally, and without any limitation", it would entitle the Crown to sue in the Exchequer Court "in respect of any cause of action whatever", and "that such a provision would be *ultra vires* the Parliament of Canada as one not covered by the power conferred by section 101." (The italics are mine.) Lord Russell seemed to accept that contention because he said their Lordships did not think that section 30(d) could be read as free from limitations. He said that section 30(d) must be confined "to actions and suits in relation to some subject-matter legislation in regard to which is within the legislative competence of the Dominion" and that "So read, that sub-section could not be said to be *ultra vires*." (The italics are mine.)

As I understand the decision in that case, it is a decision that section 30(d) in its context had to be read subject to a certain limitation and that, while it would have been *ultra vires* if free of any such limitation, in which event, the Court would not have had jurisdiction in the case, when read subject to that limitation, it was a valid exercise of the powers conferred by section 101 with the result that the Court did have such jurisdiction. To that extent at least it is a decision as to the ambit of section 101.

The interesting point is with reference to the way in which Lord Russell framed the implied limitation on section 30(d). If he had said that section 30(d) must be confined to actions and suits for the administration of some statute of the Parliament of Canada (or, alternatively to actions or suits for the administration of some

Loi sur la Cour de l'Échiquier était censée conférer la compétence nécessaire. Lord Russell a ensuite examiné l'article 30 de cette loi. Il a écarté l'article 30(a) qui donne à la Cour compétence «dans tous les cas se rattachant au revenu où il s'agit d'appliquer quelque loi du Canada», en précisant que, s'il ne faisait aucun doute que les actions étaient bien «des cas se rattachant au revenu», on pouvait dire [TRADUCTION] «qu'il ne s'agissait aucunement d'appliquer quelque loi du Canada». L'article 30(d) a fait l'objet de prétentions qu'il a dû examiner et selon lesquelles, si on lisait cette disposition [TRADUCTION] «de façon littérale et sans imposer de limite», elle permettrait à la Couronne d'intenter une action en la Cour de l'Échiquier [TRADUCTION] «quelle que soit la cause d'action» et [TRADUCTION] «une telle disposition serait *ultra vires* des pouvoirs du Parlement du Canada car elle dépasserait les pouvoirs conférés par l'article 101.» (Les italiques sont de moi.) Lord Russell a semblé accepter cet argument car, selon lui, leurs Seigneuries ne pensaient pas qu'on puisse interpréter l'article 30(d) sans poser de limites. D'après lui, l'article 30(d) doit être limité aux [TRADUCTION] «actions relatives à une matière qui est de la compétence législative du Dominion» et que [TRADUCTION] «vu ainsi, on ne pouvait pas dire que cet alinéa était *ultra vires*.» (Les italiques sont de moi.)

A mon sens, il découle de cette décision que l'interprétation de l'article 30(d) dans son contexte est soumise à certaines limites car, sans ces limites, cet article serait *ultra vires* auquel cas la Cour n'aurait pas été compétente pour juger de l'affaire. Par contre, si on le soumet à cette limite, il s'ensuit que la Cour n'a fait qu'exercer les pouvoirs que lui confère l'article 101 et qu'elle était effectivement compétente. Dans cette mesure au moins, la Cour par cette décision s'est prononcée sur la portée de l'article 101.

Le point intéressant est la manière dont Lord Russell a cerné les limites implicites de l'article 30(d). S'il avait dit que l'utilisation de l'article 30(d) doit se limiter aux actions relatives à la mise en application d'une loi du Parlement du Canada (ou, subsidiairement, aux actions où il s'agit de mettre en application une loi du

such statute or some law that it would have been competent for Parliament to enact), he would, as it seems to me, have been giving a narrower scope to section 30(d) than when he said that it must be confined "to actions or suits in relation to some subject-matter legislation in regard to which is within the legislative competence of the Dominion".

Probably Lord Russell had in mind the dictum of Anglin C.J.C., speaking for the majority of the Supreme Court of Canada in *Consolidated Distilleries Ltd. v. Consolidated Exporters Corp. Ltd.* [1930] S.C.R. 531 at page 535 where he indicated that to be a "law of Canada" within the sense of section 101 a law must be one "that it would be competent for the Parliament of Canada to enact, modify or amend". These words would seem to encompass

- (a) an Act of Parliament,
- (b) a pre-Confederation statute in relation to a section 91 matter,
- (c) common law introduced into Canada from England in so far as it is subject "to be repealed, abolished or altered" by Parliament (compare section 129 of *The British North America Act, 1867*), and
- (d) general laws of a province in so far as they operate in an area in relation to which Parliament can make laws. (Compare *The Queen v. Murray* [1965] 2 Ex.C.R. 663; [1967] S.C.R. 262.)

Lord Russell's test and the test enunciated by Anglin C.J.C. would seem to come to the same thing.

* * *

THURLOW J. (orally)—The principal question raised in this appeal is whether the Trial Division of this Court has jurisdiction to entertain a claim by an ocean carrier against terminal operators for indemnity in respect of a loss of or damage to cargo occurring in the course of performance by the terminal operators, on behalf of the carrier, of the carrier's obligations, under the contract of carriage, to discharge, care for and deliver the cargo.

Canada ou une loi qui serait de la compétence du Parlement du Canada), il me semble qu'il aurait réduit la portée de l'article 30(d) plus qu'il ne l'a fait en disant que cet article doit être limité [TRADUCTION] «aux actions relatives à des matières qui sont de la compétence législative du Dominion».

- b Lord Russell avait probablement à l'esprit le dictum du juge en chef du Canada, Anglin, qui, au nom de la majorité de la Cour suprême du Canada, a déclaré à la page 535 de l'arrêt *Consolidated Distilleries Ltd. c. Consolidated Exporters Corp. Ltd.* [1930] R.C.S. 531 que pour être une «loi du Canada» au sens de l'article 101, il faut que ce soit une loi que «le Parlement du Canada a compétence pour adopter, modifier ou amender». Il semble que ces
- d mots comprennent

- a) une loi du Parlement,
- b) une loi datant d'avant la Confédération et relative à une matière prévue à l'article 91,
- e c) la *common law* introduite au Canada par l'Angleterre, dans la mesure où elle peut «être révoquée, abolie ou modifiée» par le Parlement (comparer l'article 129 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*) et
- f d) les lois générales d'une province dans la mesure où elles portent sur un domaine qui relève de la compétence du Parlement. (Comparer avec l'arrêt *La Reine c. Murray* [1965] 2 R.C.É. 663; [1967] R.C.S. 262.)

g Le critère posé par Lord Russell et celui énoncé par le juge en chef du Canada, Anglin, semblent revenir au même.

* * *

h LE JUGE THURLOW (oralement)—La principale question soulevée par cet appel est celle de savoir si la Division de première instance de cette Cour est compétente pour statuer sur une réclamation présentée par un transporteur maritime contre une entreprise de manutention portuaire et réclamant une indemnité pour perte ou avarie subie par la cargaison lors de l'exécution par ladite entreprise des obligations qui incombent au transporteur, en vertu du contrat de transport, de décharger la cargaison, d'en prendre soin et de la livrer.

The authority of Parliament to confer such jurisdiction on the Court in the exercise of its power to legislate in relation to navigation and shipping was not, as I understood the respondent's position, contested; what was in issue was whether the relevant provisions of the *Federal Court Act* are broad enough to confer the jurisdiction in question.

Section 22(1) of the Act provides:

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.

There is no question of the jurisdiction in question having been otherwise specially assigned and in my opinion there is nothing in section 22(2) which can have the effect of decreasing the scope or extent of the jurisdiction which the expressions used in section 22(1) would embrace. It is necessary, however, to read with section 22(1) the definitions of "Canadian maritime law" and "laws of Canada" contained in section 2(b) and 2(j) respectively. They read as follows:

2. . . .

(b) "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.

(j) "laws of Canada" has the same meaning as those words have in section 101 of *The British North America Act, 1867*;

The language of section 2(b) is new and the second portion of the definition therein is, so far as I am aware, entirely new. There is therefore, in my opinion, no justification for looking at the several paragraphs of section 22(2) and after comparing them with corresponding or similar provisions of the former *Admiralty Act* reaching the conclusion that it was not intended to expand the jurisdiction beyond what is specifi-

Si j'ai bien compris la position de l'intimé, il ne conteste pas le pouvoir qu'a le Parlement, dans l'exercice de son pouvoir législatif relatif à la navigation et à la marine marchande, de conférer une telle compétence à la Cour. La question porte plutôt sur le point de savoir si les dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale* ont un sens assez large pour conférer la compétence en question.

L'article 22(1) de la loi dispose que:

22. (1) La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

On n'a nullement soutenu que la compétence en question a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale et, à mon sens, rien à l'article 22(2) ne peut avoir pour effet de réduire l'étendue de la compétence que les termes utilisés à l'article 22(1) recouvrent. Il est cependant nécessaire de lire, en corrélation avec l'article 22(1), les définitions des expressions «droit maritime canadien» et «lois du Canada» figurant respectivement aux articles 2(b) et 2(j). Ils se lisent de la manière suivante:

2. . . .

(b) «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;

(j) «droit du Canada» a le sens donné à l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*, à l'expression «Laws of Canada» traduite par l'expression «lois du Canada» dans les versions françaises de cet Acte;

La rédaction de l'article 2(b) est nouvelle et, à ma connaissance, la seconde partie de la définition qui y figure est entièrement nouvelle. A mon sens, il n'y a donc pas lieu d'examiner les divers alinéas de l'article 22(2) et de les comparer avec les dispositions correspondantes ou semblables de l'ancienne *Loi sur l'Amirauté* pour en conclure que le nouveau texte ne devait pas avoir pour effet d'étendre la compétence de

cally set out in section 22(2) and that the Court therefore does not have jurisdiction in a case of this kind. That, however, seems to me to be the approach to the question adopted by the respondents and it appears to me to be contrary both to the express wording of section 22(2), i.e. "Without restricting the generality of subsection (1)" and to the principle that in construing a statute it is necessary to look first to the natural meaning of the words used in it and that it is only in cases where the meaning is doubtful or where it appears that words have not been used in their ordinary sense that resort may be had to other devices for interpreting the statute. It is apparent from reading the several provisions of the *Federal Court Act* dealing with the Court's jurisdiction that the Act was not intended to be any mere restatement of the existing jurisdiction of the Exchequer Court. There are many respects in which that jurisdiction has been altered and expanded and it cannot be presumed that any particular provision or group of provisions was intended to mean the same as some similar or corresponding provision of the earlier statutes. In this situation the language of Lord Herschell in *Bank of England v. Vagliano Brothers* [1891] A.C. 107, though used in relation to a codifying statute relating to bills of exchange appears to me to be applicable.

Lord Herschell said [at page 144]:¹

My Lords, with sincere respect for the learned Judges who have taken this view, I cannot bring myself to think that this is the proper way to deal with such a statute as the Bills of Exchange Act, which was intended to be a code of the law relating to negotiable instruments. I think the proper course is in the first instance to examine the language of the statute and to ask what is its natural meaning, uninfluenced by any considerations derived from the previous state of the law, and not to start with inquiring how the law previously stood, and then, assuming that it was probably intended to leave it unaltered, to see if the words of the enactment will bear an interpretation in conformity with this view.

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

la Cour au-delà des limites qui sont précisées à l'article 22(2) et pour affirmer que la Cour n'est, par conséquent, pas compétente pour juger les affaires de ce genre. Il semble pourtant que les intimés ont abordé la question de cette manière; or cette façon de voir me semble à la fois aller à l'encontre des termes exprès de l'article 22(2), c'est-à-dire de l'expression «sans restreindre la portée générale du paragraphe (1)», et du principe selon lequel, en interprétant une loi, il faut considérer en premier le sens naturel des mots et n'avoir recours à d'autres moyens d'interprétation que dans les cas où le sens est douteux ou lorsqu'il appert que les mots n'ont pas été utilisés dans leur sens ordinaire. Il apparaît clairement à la lecture des diverses dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale* qui traitent de la compétence de la Cour que le but de cette loi n'est pas de réaffirmer simplement la compétence qu'avait la Cour de l'Échiquier. À bien des égards, cette compétence a été modifiée et étendue et on ne saurait présumer qu'une disposition donnée ou un groupe de dispositions est censée avoir la même signification que des dispositions semblables ou correspondantes contenues dans des lois antérieures. On peut reprendre ici, l'opinion donnée par Lord Herschell dans l'arrêt *Bank of England c. Vagliano Brothers*, [1891] A.C. 107, bien que, dans ce cas-là, il se soit agi d'une loi portant codification en matière de lettres de change.

Lord Herschell déclarait [à la page 144]:¹

[TRADUCTION] Milords, en toute déférence envers les savants juges qui ont soutenu ce point de vue, je ne parviens pas à croire que c'est la façon appropriée de considérer une loi telle que le Bills of Exchange Act, qui est censé porter codification du droit relatif aux effets de commerce. Je pense qu'il faut, en premier lieu, examiner le libellé de la loi et se demander quel est son sens naturel, sans tenir compte de considérations qui découlent de l'état antérieur du droit, et non pas commencer par une recherche de l'état antérieur du droit et, ensuite, présumer que le législateur avait probablement l'intention de ne pas le changer, pour voir si le libellé de la nouvelle loi confirme une interprétation allant dans ce sens.

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

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. That seems to me to be as maritime a matter as is the contract for the carriage of the cargo by sea. The arrangements between these parties are for the performance of a part of that contract and the activities which the terminal operators carry out under them are "part and parcel of the activities essential to the carriage of goods by sea". (*Re Industrial Relations and Disputes Investigation Act* [1955] S.C.R. 529 per Locke J. at page 578.)

In my opinion therefore the claim asserted by the defendants against the third parties in the present proceedings was within the jurisdiction of the Court. I should add, however, that were I not of the opinion that the claim of the carriers was one for relief under or by virtue of Canadian maritime law as defined by section 2(b) I would have agreed with the reasons of the Chief Justice for concluding that the claim fell within the jurisdiction as being a claim for relief under "any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping" within the meaning of section 22(1).

On the other point argued, that with respect to the limitation of the plaintiff's claim by his

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».

^a 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.

^b 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. Cette situation me semble tout autant relever du domaine maritime qu'un contrat portant sur le transport de marchandises par mer. Les accords conclus entre ces parties portent sur l'exécution d'une partie de ce contrat et les activités de l'entreprise de manutention aux termes de ces accords forment [TRADUCTION] «partie intégrante des activités nécessaires au transport des marchandises par voie maritime». (*Re la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail* [1955] R.C.S. 529, le juge Locke à la page 578.)

^c ^d ^e ^f ^g ^h ⁱ A mon sens, la réclamation introduite par les défenderesses contre les tierces parties par les présentes procédures relevait de la compétence de la Cour. Je dois ajouter, toutefois, que, si je n'estimais pas que la demande des transporteurs constituait une demande de redressement faite en vertu du droit maritime canadien tel que défini par l'article 2b), j'aurais souscrit aux motifs du juge en chef selon lequel la demande était bien de la compétence de la Cour en tant que demande de redressement faite en vertu «d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande» au sens de l'article 22(1).

^j Quant à l'autre moyen plaidé, à savoir que la déclaration de la demanderesse limitait sa récla-

statement of claim to damage caused to the cargo before the terminal operators' activities in relation thereto began I agree with the reasons and the conclusion of the Chief Justice.

I would allow the appeal and dispose of the matter as proposed by the Chief Justice.

* * *

HYDE D.J. (orally)—I agree with the Chief Justice that the activities of the employees of the third-party respondents within the limits he indicates are "intimately connected with" (to use the words of Kerwin C.J. in the *Industrial Relations and Disputes Investigation Act* reference ([1955] S.C.R. 529, at page 535) the carriage of the goods in question by sea and not "remote stages". This being so and following his more extensive reasoning, the subject matter falls within the class "Navigation and Shipping" (section 91, head 10) and within the jurisdiction of the Trial Division.

I likewise agree that the respondents cannot rely on the limitation of the pleadings accepted by the Trial Judge as one of his reasons for dismissing the third-party proceedings against them.

The appeal should accordingly be maintained and the motion dismissed with costs in favour of the defendant-appellants but without costs as far as the plaintiff is concerned.

JACKETT C.J.:

¹ The Statement of Claim says that the "Defendants" are liable to the plaintiff "in breach of contract" and "in delict and in tort" for the plaintiff's damages. We are left to imagine what the real character of the case against the first two defendants is. There is not even a hint at what the case against the defendant Montreal Shipping Company Limited is. Such pleading would seem to be vulnerable to attack. Even if the Statement of Claim discloses a cause of action against one of the defendants, which is not evident on a first reading, it is at least arguable that it is "vexatious" within the sense of that word in Rule 419(1). One apparent error which might be mentioned, although it is only of minor importance in my present appreciation of the Statement of Claim, is that the Style of Cause is not an acceptable place

mation aux avaries causées à la cargaison avant le début des opérations de manutention portuaire, je souscris aux motifs et à la conclusion du juge en chef.

^a Je suis d'avis d'accueillir l'appel et de régler l'affaire ainsi que le propose le juge en chef.

* * *

^b LE JUGE SUPPLÉANT HYDE (oralement)—Je suis d'accord avec le juge en chef que les activités des employés des tierces parties défenderesses, dans les limites qu'il indique, [TRADUCTION] «font partie intégrante» (pour reprendre l'expression du juge en chef Kerwin dans le renvoi relatif à la *Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail* [1955] R.C.S. 529, à la page 535) du transport maritime des marchandises en question et ne sont pas simplement des [TRADUCTION] «étapes éloignées». Ceci dit et comme il ressort de ses motifs exhaustifs, la matière relève de la catégorie «navigation et marine marchande» (article 91, paragraphe 10) et donc de la compétence de ^c la Division de première instance.

Je suis également d'avis que les défenderesses ne peuvent pas se prévaloir de la limitation des plaidoiries acceptée par le juge de première instance et retenue par lui comme motif de rejet ^d des procédures relatives à tierce partie intentées contre elles.

Il convient donc d'accueillir l'appel et de rejeter la requête avec dépens en faveur des défenderesses-appellantes, mais sans accorder de ^e dépens à la demanderesse.

^f LE JUGE EN CHEF JACKETT:

¹ Selon la déclaration, la demanderesse fonde sa réclamation sur une «rupture de contrat» et sur «la responsabilité délictuelle» des «défenderesses». Le véritable caractère de ce que l'on reproche aux deux premières défenderesses est laissé à notre imagination. Il n'y a pas la moindre indication de ce qui est reproché à la défenderesse, la Montreal Shipping Limited. Il semble qu'un pareil dossier est très facilement contestable. Si l'on admet que la déclaration révèle une cause d'action à l'encontre d'une des défenderesses, ce qui ne ressort pas de la première lecture, on pourrait soutenir néanmoins qu'il s'agit d'une déclaration «vexatoire» au sens de la Règle 419(1). Une des erreurs apparentes que l'on peut mentionner bien que ce ne soit que de peu d'importance dans ma présente appréciation de la déclaration, c'est que

in which to hide away an allegation of material fact that should be in the Statement of Claim (Rule 408(12)). My examination of the pleadings in this action also causes me to make the comment (which is not in any way pertinent to this appeal) that, as far as I know, the Style of Cause is a title or means of identifying an action. In my view, in the ordinary case, every document filed should bear the Style of Cause of the initiating document (even though there has been a change of parties) for otherwise the Style of Cause does not serve its principal purpose of identifying the action. If, in a particular case, it is thought that having a ready means in the Style of Cause for ascertaining all the parties to the action outweighs the advantage of having an action identified throughout by the same Style of Cause, an application should be made to the Court for an order changing the Style of Cause. As far as I know, an order of the Court is required to authorize the Registry to accept for filing in respect of a particular action a document bearing a Style of Cause other than that of the document by which that action was initiated. If, as a matter of accommodating a party, a document with some other Style of Cause, or no Style of Cause, is accepted for filing, the Registry should, in my view, attach on the front of the document, or endorse on the front page, a certificate that, at the request of the party or solicitor by whom the document was filed, the document was accepted for filing in the action even though the document did not bear such Style of Cause.

² On this appeal, the appellant does not rely on any of the heads of section 22(2). The Court is not, therefore, required, on this appeal, to form any opinion as to the correctness of the decision of the Trial Division that the Court has no jurisdiction in the matter by virtue of that provision.

³ Both headings are subject, of course, to any alteration in the law that has been made by the *Federal Court Act* or any other Act of the Parliament of Canada. See concluding words of section 2(b).

⁴ That provision reads as follows:

91. It shall be lawful for the Queen, by and with the Advice and Consent of the Senate and House of Commons, to make Laws for the Peace, Order, and good Government of Canada, in relation to all Matters not coming within the Classes of Subjects by this Act assigned exclusively to the Legislatures of the Provinces; and for Greater Certainty, but not so as to restrict the Generality of the foregoing Terms of this Section, it is hereby declared that (notwithstanding anything in this Act) the exclusive Legislative Authority of the Parliament of Canada extends to all Matters coming within the Classes of Subjects next hereinafter enumerated; that is to say,—

10. Navigation and Shipping.

⁵ That provision reads as follows:

101. The Parliament of Canada may, notwithstanding anything in this Act, from Time to Time provide for the

l'on ne doit pas enfouir dans l'intitulé de la cause l'allégation d'un fait essentiel qui devrait se trouver dans la déclaration (Règle 408(12)). Mon examen des conclusions écrites en l'espèce me pousse à souligner (cette observation n'est aucunement liée à l'appel) qu'autant que je sache, l'intitulé de la cause est un titre ou un moyen permettant d'identifier une action. J'estime que, normalement tout document déposé devrait porter l'intitulé de la cause du document introductif (même s'il y a eu un changement de parties), sinon l'intitulé de la cause ne joue plus son rôle principal, soit d'identifier l'action. Si, dans un cas particulier, on estime qu'il est plus important d'avoir un moyen facile permettant d'identifier toutes les parties à l'action dans l'intitulé de la cause que de retenir dans toute l'action le même intitulé, on doit demander à la Cour une ordonnance autorisant un changement dans l'intitulé de la cause. A ma connaissance, il faut une ordonnance de la Cour pour permettre au greffe d'accepter le dépôt, dans une action donnée, d'un document comportant un intitulé de cause autre que celui figurant sur le document introductif d'instance. Si, afin d'aider une partie, le greffe accepte le dépôt d'un document portant une autre intitulé de cause ou aucun intitulé, il devrait, à mon sens, annexer devant le document, ou porter en mention sur la première page, un certificat selon lequel, sur demande d'une partie ou du procureur qui a déposé le document, le dépôt du document a été accepté bien qu'il ne comporte pas ledit intitulé de la cause.

² Dans cet appel, l'appellant n'invoque aucun des chefs de l'article 22(2). Ainsi, la Cour n'a donc pas à se prononcer sur l'exactitude de décision de la Division de première instance selon laquelle la Cour n'est pas compétente aux termes de cette disposition.

³ Ces deux catégories sont bien sûr soumises aux modifications apportées par la *Loi sur la Cour fédérale* du Canada ou par toute autre loi du Parlement du Canada. Voir la fin de l'article 2b).

⁴ Cette disposition est ainsi rédigée:

91. Il sera loisible à la Reine, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes, de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets par le présent acte exclusivement assignés aux législatures des provinces; mais, pour plus de garantie, sans toutefois restreindre la généralité des termes ci-haut employés dans le présent article, il est par le présent déclaré que (nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte) l'autorité législative exclusive du parlement du Canada s'étend à toutes les matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir:

10. La navigation et les bâtiments ou navires (*shipping*).

⁵ Cette disposition est ainsi rédigée:

101. Le parlement du Canada pourra, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, lorsque

Constitution, Maintenance, and Organization of a General Court of Appeal for Canada, and for the Establishment of any additional Courts for the better Administration of the Laws of Canada.

⁶ Referred to in *The Queen v. J. B. & Sons Co. Ltd.* [1970] S.C.R. 220, per Pigeon J. at pages 232-33.

⁷ Re *Industrial Relations and Disputes Investigation Act* [1955] S.C.R. 529, per Locke J. at page 578.

⁸ *Idem* per Cartwright J. at page 583. It is to be noted that the activities of *Eastern Canada Stevedoring* that were held to be within the jurisdiction of Parliament in the 1955 case embraced the same type of activities as those with which we are concerned here. For a description of them, see per Kerwin, C.J.C. at page 531:

The Company's business in Toronto consists in rendering the following services. The Company on notification of the pending arrival of ships makes such preparations as are necessary for unloading and loading such ships, including the taking on of necessary employees. It also receives delivery of cargo from the tailboards of trucks or from railway car doors and holds it in its sheds for loading. With respect to unloading, when the ship has arrived, and been secured by its crew alongside the Company's sheds, the Company opens the hatches (if this is not done by the crew) and removes the cargo from the hold to the dock and there delivers it to consignees at the tailboards of trucks or at railway car doors or places the cargo in the Company's sheds. The cargo placed in the sheds is immediately, or during the next few days, delivered by the Company as required to the tailboards of trucks or to railway car doors. In these operations the Company uses the ship's winches and booms for raising and lowering the slings; it furnishes pallets necessary for lifting and piling the cargo and machines for towing and lifting cargo on the dock and in the sheds; and in cases of cargo too heavy for the ship's winches and booms it uses land cranes obtained by it. With respect to loading, the operations are substantially similar except that they are reversed, the last act of loading being the securing of the hatch covers if this is not done by the crew of the ship.

⁹ Having reached that conclusion, it is unnecessary to consider whether any of the other branches of section 22(1) apply in the circumstances.

THURLOW J.:

¹ See also *S & S Industries Ltd. v. Rowell* [1966] S.C.R. 419 per Martland J. at page 425 and *Wilkinson Sword (Canada) Ltd. v. Juda* [1968] 2 Ex.C.R. 137 per Jackett P. at page 161.

l'occasion le requerra, adopter des mesures à l'effet de créer, maintenir et organiser une cour générale d'appel pour le Canada, et établir des tribunaux additionnels pour la meilleure administration des lois du Canada.

⁶ Mentionné à l'arrêt *La Reine c. J. B. & Sons Co. Ltd.* [1970] R.C.S. 220, les motifs du juge Pigeon aux pages 232-33.

⁷ Re *La Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail* [1955] R.C.S. 529, le juge Locke à la page 578.

⁸ Dans ce sens, la décision du juge Cartwright à la page 583. Il convient de souligner que les activités de la *Eastern Canada Stevedoring* qu'on a jugées relever de la compétence du Parlement dans l'affaire de 1955 comprenaient le même genre d'activités que celles dont il est question ici. Pour une description de ces activités, on peut se reporter à ce que le juge en chef du Canada, Kerwin, déclarait à la page 531:

[TRADUCTION] L'entreprise de la compagnie à Toronto consiste à rendre les services suivants. Avisée de l'arrivée imminente de navires, la compagnie s'occupe des préparatifs nécessaires au déchargement et au chargement desdits navires, y compris le recrutement des employés requis. Elle prend également livraison de cargaisons directement aux layons des camions ou aux portes des wagons de chemin de fer et les entrepose dans ses hangars afin de procéder à leur chargement. Quant au déchargement, à l'arrivée du navire, dès que celui-ci a été amarré par son équipage le long des hangars de quai de la compagnie, celle-ci ouvre les écoutilles si l'équipage ne l'a pas déjà fait, transfère les marchandises de la cale au quai et les livre ensuite aux consignataires directement aux layons des camions ou aux portes des wagons de chemin de fer ou bien les entrepose dans ses hangars. La cargaison entreposée dans ses hangars est immédiatement, ou dans les quelques jours, livrée par la compagnie aux layons des camions ou aux portes de wagons de chemin de fer. Dans ces opérations, la compagnie utilise les treuils et les mâts de charge du navire afin de monter et descendre les élinguées; elle fournit les palettes pour soulever et empiler la cargaison et les engins pour la manutention de la cargaison sur les quais et dans les entrepôts; dans les cas de cargaison trop lourde pour les treuils et les mâts de charge du navire, la compagnie utilise des grues qu'elle se procure à terre. Les opérations de chargement sont à peu près semblables, sauf qu'elles se font en sens inverse et la fin du chargement est marquée par la fermeture des panneaux d'écoutilles si ce n'est pas à la charge de l'équipage du navire.

⁹ Étant arrivé à cette conclusion, il n'est pas nécessaire de décider si les autres dispositions de l'article 22(1) s'appliquent en l'espèce.

LE JUGE THURLOW:

¹ Voir également *S & S Industries Ltd. c. Rowell* [1966] R.C.S. 419, le juge Martland à la page 425 et *Wilkinson Sword (Canada) Ltd. c. Juda* [1968] 2 R.C.É. 137, le président Jackett à la page 161.