

A-60-78

A-60-78

United Nations and Food and Agriculture Organizations of the United Nations (Plaintiffs) (Appellants)

v.

Atlantic Seaways Corporation and Unimarine S.A. (Defendants) (Respondents)

Court of Appeal, Ryan and Le Dain JJ. and MacKay D.J.—Toronto, September 27, 1978; Ottawa, March 26, 1979.

Jurisdiction — Maritime law — Jurisdiction clause in bill of lading declaring exclusive applicability of Canadian law and determination of disputes in Canada by the Federal Court of Canada — All parties located outside Canada, and contract alleged to have been made in U.S. for shipment from U.S. port to another foreign port — Whether or not jurisdiction in personam of Federal Court in respect of a cargo claim extends to a cause of action arising outside Canada — If yes, whether or not the present claim is made under or by virtue of Canadian maritime law within the meaning of s. 22(2) of the Federal Court Act — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 22.

This is an appeal from a judgment of the Trial Division dismissing an action for damages arising out of the carriage of goods by sea from a port in the United States to a port in the Yemen Arab Republic on the ground that the Court is without jurisdiction to entertain the claim. All the parties are located outside Canada, and the contract of carriage is alleged to have been made in the United States. Clause 2 of the bill of lading, however, stipulated that the contract evidenced by the bill of lading be governed by Canadian law and that the disputes be determined in the Federal Court of Canada, to the exclusion of jurisdiction of any other courts. The issues on the appeal are: (1) does the jurisdiction *in personam* of the Federal Court in respect of a cargo claim extend to a cause of action arising outside Canada? and (2) if yes, is the claim in the present case, in view of the clauses in the bill of lading dealing with jurisdiction one that is made under or by virtue of Canadian maritime law or other law of Canada on the subject of navigation and shipping within the meaning of section 22(1) of the *Federal Court Act*.

Held, the appeal is allowed. The jurisdiction of the Court *ratione materiae* in an action *in personam* in respect of a claim for damage to cargo extends to a cause of action arising outside Canada. The terms of the *Federal Court Act* which confer jurisdiction *in personam* in respect of cargo claims contain no qualification, express or implied, based on the place where the cause of action arises. Significantly, this fact is quite unlike cases of jurisdiction *in personam* in *collision*. Once it is determined that a particular claim is one which falls within one of the categories of jurisdiction specified in section 22(2) of the *Federal Court Act* the claim must be deemed to be one recognized by Canadian maritime law and one to which that law applies, in so far as the requirement in *Quebec North Shore*

Les Nations Unies et l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture des Nations Unies (Demandereses) (Appelantes)

c.

Atlantic Seaways Corporation et Unimarine S.A. (Défenderesses) (Intimées)

^b Cour d'appel, les juges Ryan et Le Dain, et le juge suppléant MacKay—Toronto, le 27 septembre 1978; Ottawa, le 26 mars 1979.

Compétence — Droit maritime — La clause d'attribution de compétence du connaissement stipulait l'applicabilité exclusive du droit canadien et le règlement des litiges au Canada par la Cour fédérale du Canada — Toutes les parties sont domiciliées à l'extérieur du Canada et le contrat aurait été conclu aux É.-U. en vue du transport au départ d'un port américain à destination d'un port étranger — Il s'agit de savoir si la compétence in personam de la Cour fédérale en matière de créances sur une cargaison s'étend à une cause d'action née à l'extérieur du Canada — Dans l'affirmative, il s'agit de savoir si la demande en l'espèce est régie par le droit maritime canadien au sens de l'art. 22(2) de la Loi sur la Cour fédérale — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 22.

^e Il s'agit d'un appel du jugement de la Division de première instance qui a rejeté, pour cause d'incompétence, une action en dommages-intérêts à la suite d'un transport maritime de marchandises d'un port des États-Unis à un port de la République du Yémen. Toutes les parties sont domiciliées à l'extérieur du Canada et le contrat de transport aurait été conclu aux États-Unis. La clause 2 du connaissement stipulait cependant que le contrat dont faisait foi ce connaissement était régi par la loi canadienne et que les litiges seraient portés devant la Cour fédérale du Canada, à l'exclusion de toute autre juridiction. L'appel porte sur deux questions: (1) la compétence *in personam* de la Cour fédérale en matière de créances sur une cargaison s'étend-elle à une cause d'action née à l'extérieur du Canada? et (2) dans l'affirmative, la clause d'attribution de compétence du connaissement fait-elle de la demande une action fondée sur le droit maritime canadien ou sur toute autre loi canadienne relative à la navigation et à la marine marchande au sens de l'article 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Arrêt: L'appel est accueilli. La compétence *ratione materiae* de la Cour pour connaître d'une action *in personam* en matière d'avaries de cargaison s'étend aux causes d'action nées à l'extérieur du Canada. Les termes de la *Loi sur la Cour fédérale* qui confèrent la compétence *in personam* en matière de créances sur une cargaison ne comportent aucune réserve, expresse ou tacite, qui serait fonction du lieu où est née la cause d'action. Il est significatif qu'il en est tout autre de la compétence *in personam* en matière d'*abordage*. Une fois qu'il est établi qu'une demande relève de l'un des cas de compétence visés à l'article 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*, il faut présumer qu'elle est reconnue en droit maritime canadien et que ce droit lui est applicable et ce, conformément à la règle établie par les

Paper and *McNamara Construction* cases is concerned. There is no other workable approach to the admiralty jurisdiction of the Court. To make jurisdiction depend upon the law that will govern by operation of the conflict of laws would create completely unpredictable and hazardous jurisdictional dichotomies.

Santa Maria Shipowning and Trading Co. S.A. v. Hawker Industries Ltd. [1976] 2 F.C. 325, considered. *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.* [1977] 2 S.C.R. 1054, considered. *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654, considered. *Associated Metals & Minerals Corp. v. The "Evie W"* [1978] 2 F.C. 710, referred to. *Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Co.* (1979) 26 N.R. 313, considered.

APPEAL.

COUNSEL:

Nigel H. Frawley for plaintiffs (appellants).

John T. Morin and *L. Price* for defendant (respondent) Atlantic Seaways Corporation.

Arthur J. Stone, Q.C. for defendant (respondent) Unimarine S.A.

SOLICITORS:

McMillan, Binch, Toronto, for plaintiffs (appellants).

Campbell, Godfrey & Lewtas, Toronto, for defendant (respondent) Atlantic Seaways Corporation.

McTaggart, Potts, Stone & Herridge, Toronto, for defendant (respondent) Unimarine S.A.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

LE DAIN J.: This is an appeal from a judgment of the Trial Division [[1978] 2 F.C. 510] dismissing an action for damages arising out of the carriage of goods by sea from a port in the United States to a port in the Yemen Arab Republic on the ground that the Court is without jurisdiction to entertain the claim. Judgment was rendered upon an application made under Rule 474 pursuant to an order granting leave to file a conditional appearance for the purpose of objecting to the jurisdiction of the Court.

The material before the Court from which the relevant facts must be taken as established for

arrêts *Quebec North Shore Paper* et *McNamara Construction*. Voilà la seule conception valide de la compétence de la Cour fédérale en matière d'amirauté. Si l'on assujettit la compétence à des règles qui s'appliquent par le jeu du conflit des lois, cela risque de créer des dichotomies juridictionnelles imprévisibles et hasardeuses.

Arrêts considérés: *Santa Maria Shipowning and Trading Co. S.A. c. Hawker Industries Ltd.* [1976] 2 C.F. 325; *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée* [1977] 2 R.C.S. 1054; *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654; *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.* (1979) 26 N.R. 313. Arrêt mentionné: *Associated Metals & Minerals Corp. c. L'«Evie W»* [1978] 2 C.F. 710.

APPEL.

AVOCATS:

Nigel H. Frawley pour les demandereses (appelantes).

John T. Morin et *L. Price* pour la défenderesse (intimée) Atlantic Seaways Corporation.

Arthur J. Stone, c.r. pour la défenderesse (intimée) Unimarine S.A.

PROCUREURS:

McMillan, Binch, Toronto, pour les demandereses (appelantes).

Campbell, Godfrey & Lewtas, Toronto, pour la défenderesse (intimée) Atlantic Seaways Corporation.

McTaggart, Potts, Stone & Herridge, Toronto, pour la défenderesse (intimée) Unimarine S.A.

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

LE JUGE LE DAIN: Il s'agit ici de l'appel d'un jugement de la Division de première instance [[1978] 2 C.F. 510] rejetant une action en dommages-intérêts fondée sur un transport maritime de marchandises depuis un port des États-Unis à destination d'un port en la République du Yémen parce que la Cour n'aurait pas été compétente pour en connaître. Le jugement a été rendu sur une demande intentée en vertu de la Règle 474, conformément à une ordonnance autorisant de produire une comparaison conditionnelle pour exciper de l'incompétence de la Cour.

Les pièces dont la Cour a connaissance et dont on doit présumer qu'elles établissent les faits à

purposes of determining the question of jurisdiction consists of the statement of claim, an affidavit filed in support of the applications for an order for service *ex juris*, and the bill of lading which is an exhibit to the affidavit.

The action is *in personam* by the appellants as owners of a cargo of wheat which was shipped on their behalf on board the vessel *Valiant* for carriage from New Orleans, Louisiana, to the port of Hodeidah in the Yemen Arab Republic against the respondents Atlantic Seaways Corporation and Unimarine S.A., as owner and charterer respectively of the vessel. All the parties are located outside Canada. The United Nations has its headquarters in the City of New York and the Food and Agriculture Organization of the United Nations has its headquarters in Rome. Atlantic Seaways Corporation is a Liberian corporation with head office at Monrovia, Liberia, and Unimarine S.A. is a Panamanian corporation with an address for service in Panama. The *Valiant* is of Liberian registry.

The contract of carriage is alleged to have been made in the United States of America between the Commodity Credit Corporation, an agency of the Government of the United States, which donated the wheat to the appellants, and the respondent Unimarine S.A., and is evidenced by a bill of lading issued by the master of the vessel at New Orleans. The World Food Programme, an organization established by the appellants with headquarters in Rome, is said to have shipped the wheat as agent for the appellants, and in this capacity to be the assignee of the rights of Commodity Credit Corporation under the contract of carriage.

The statement of claim alleges that upon arrival at Hodeidah the wheat was affected by "infestation and sprouting to the point of germination" and that in consequence a large portion of it was rejected by the Yemenese authorities. The appellants claim for the expense of replacing the damaged cargo. They allege a breach of the contract of carriage and specific acts of negligence by the respondents and those for whom they are responsible.

prendre en compte pour décider de la question de compétence consistant en la déclaration, en un affidavit produit à l'appui des demandes d'une ordonnance de signification *ex juris* et en un connaissement, pièce jointe à l'affidavit.

Il s'agit d'une action personnelle que les appelantes ont engagée à titre de propriétaires d'une cargaison de blé expédiée en leur nom à bord du navire *Valiant* de la Nouvelle-Orléans en Louisiane à destination d'Hodeïda en la République du Yémen contre les intimées Atlantic Seaways Corporation et Unimarine S.A. respectivement propriétaire et affréteur du navire. Toutes les parties sont domiciliées à l'extérieur du Canada. Les Nations Unies ont leur siège en la ville de New York et l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture des Nations Unies a le sien à Rome. Atlantic Seaways Corporation est une société libérienne qui a son siège social à Monrovia, au Libéria et Unimarine S.A. est une société panaméenne qui, pour fins de signification, a élu domicile à Panamá. Le *Valiant* est immatriculé au Libéria.

Le contrat de transport aurait été conclu aux États-Unis entre la Commodity Credit Corporation, l'agence du gouvernement des États-Unis qui a fait don du blé aux appelantes, et l'intimée Unimarine S.A., contrat que constate un connaissement délivré par le commandant du navire à la Nouvelle-Orléans. Le Programme alimentaire mondial, une organisation que les appelantes ont créée, et qui a son siège à Rome, aurait expédié le blé à titre de mandataire des appelantes et serait, en cette capacité, cessionnaire des droits de la Commodity Credit Corporation découlant du contrat de transport.

La déclaration dit qu'à son arrivée à Hodeïda, le blé aurait été [TRADUCTION] «infesté d'insectes et sur le point de germer» et qu'en conséquence une grande quantité en a été rejetée par les autorités yéménites. Les appelantes réclament le prix du remplacement de la cargaison avariée. Elles prétendent qu'il y a inexécution du contrat de transport et reprochent aux intimées et à leurs préposés des fautes précises.

Two clauses in the bill of lading have a bearing on the contentions with respect to jurisdiction. They are clauses 1 and 2, which read as follows:

1. Clause Paramount. The contract evidenced by this bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading dated Brussels, August 25, 1924, as enacted in the country of shipment. When no such enactment is in force in the country of shipment, the Carriage of Goods by Sea Act 1924 of the United Kingdom shall apply. With respect to goods loaded at a Canadian port, the Water Carriage of Goods Act, 1936 shall apply. When issued for carriage of goods by sea to or from ports in the United States of America in foreign trade, this bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States approved April 16, 1936. During any time when the Carriage of Goods by Sea Act of the United States is not applicable by its own terms and the carrier has any responsibility by law or otherwise with respect to cargo, such responsibility shall be governed by, and limited to, that prescribed by Subsections (5), (6) and (7) of Section 3, Subsections (2), except (2)(q), and (5) and (6) of Section 4, and Section 7 of COGSA, which subsections and sections are incorporated herein by reference and made a part hereof. The carrier shall at all times have the benefit of all exemptions, privileges and limitations of liability provided in the U.S. Rev. Statutes, Section 4281 and 4287, inclusive, and amendments thereto, and of all statutes or laws creating or permitting exemptions from or limitations of a carrier's liability, which statutes are incorporated herein by reference and made a part hereof.

The provisions, exemptions and conditions of this bill of lading being separable, if any thereof is repugnant to any extent to any of the said Acts or legislation, such provision, exemption and condition shall be void to that extent but no further.

2. Governing Law and Jurisdiction. The contract evidenced by this bill of lading shall be governed by Canadian law and disputes determined in Canada by the Federal Court of Canada to the exclusion of the jurisdiction of any other Courts.

The goods reached the port of Hodeidah on or about April 18, 1976. The statement of claim was filed on April 7, 1977. On May 9, 1977 an order was made by the Trial Division granting the appellants leave to serve a notice of the statement of claim on the respondents out of the jurisdiction. Upon being served the respondents applied for leave to file a conditional appearance "for the purpose of objecting to the jurisdiction of the Court". By orders of the Trial Division on December 5, 1977 leave was granted on condition that the respondents make a motion on the question of jurisdiction returnable on December 19, 1977. In accordance with such leave conditional appearances were filed by the respondents and application was made by them "for an Order pursuant to Rule 474 striking out the Statement of Claim and

Deux clauses du connaissement portent sur la question de la compétence. Ce sont les clauses 1 et 2 que voici:

[TRADUCTION] 1. Clause Paramount. Le contrat que constate le présent connaissement produira ses effets sous réserve des Règles de la Haye de la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 relative à l'unification de certaines règles concernant les connaissements, telles qu'édictées par l'état expéditeur. Si aucune législation de ce genre n'est en vigueur dans cet état, le Carriage of Goods by Sea Act de 1924 du Royaume-Uni s'appliquera. Dans le cas de marchandises chargées dans un port canadien, c'est la Loi du transport des marchandises par eau, 1936 qui s'appliquera. Lorsqu'il est délivré pour le transport international de marchandises par mer au départ ou à destination de ports des États-Unis d'Amérique, le présent connaissement prendra son effet sous réserve des dispositions du Carriage of Goods by Sea Act des États-Unis approuvé le 16 avril 1936. Toutefois, si cette loi ne s'applique pas et que le transporteur soit tenu responsable par la loi ou autrement de la cargaison, cette responsabilité sera régie et limitée par les paragraphes 3(5), (6) et (7), 4(2), (5) et (6) sauf l'alinéa 4(2)q, et l'article 7 de la COGSA, qui sont incorporés à la présente clause. Le transporteur continue de bénéficier des exonérations, immunités et limitations de responsabilité accordées par les articles 4281 et 4287 modifiés des statuts révisés des E.-U., et des dispositions législatives créant ou autorisant des exonérations ou limitations de la responsabilité du transporteur, lesquelles sont incorporées à la présente clause.

Si l'une des dispositions, exonérations et conditions de ce connaissement est incompatible avec toute législation incorporée par la présente clause, cette disposition, exonération et condition est nulle dans cette mesure mais pas davantage.

2. Loi applicable et compétence. Le contrat dont fait foi le présent connaissement est régi par la loi canadienne, et les litiges seront réglés par la Cour fédérale du Canada à l'exclusion de tout autre tribunal.

La cargaison arriva au port d'Hodeïda vers le 18 avril 1976. La déclaration fut produite le 7 avril 1977. Le 9 mai 1977 la Division de première instance, par ordonnance, autorisa les appelantes à signifier notification de la déclaration aux intimés à l'extérieur de sa juridiction. La signification ayant été faite, les intimées demandèrent l'autorisation de produire une comparution conditionnelle [TRADUCTION] «en vue d'exciper de l'incompétence de la Cour». Par ordonnance de la Division de première instance, en date du 5 décembre 1977, cette autorisation fut accordée pourvu que les intimées déposent une requête excipant de l'incompétence au plus tard le 19 décembre 1977. Conformément à cette autorisation, les intimées produisirent des comparutions conditionnelles et demandèrent [TRADUCTION] «une ordonnance sur

dismissing the action, with costs, on the ground that this Court is without jurisdiction to hear and determine the claim made in this action.”

After a full argument, including written as well as oral submissions, the Trial Division on January 26, 1978, granted the application and dismissed the action on the ground that it was not a claim that was made under “Canadian maritime law or other law of Canada.” This was a reference to the requirement for jurisdiction found in section 22(1) of the *Federal Court Act* which is as follows:

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.

The Trial Division held that the contract of carriage had no connection with Canada, that it was governed by the United States *Carriage of Goods by Sea Act*, 1936¹, and that in the absence of any connection with Canada clause 2 of the bill of lading, which is quoted above, did not make the claim one that was made under Canadian maritime law or other law of Canada.

As I understand the reasons for judgment and the arguments that were put to us, the issues on the appeal are essentially two: (1) Does the jurisdiction *in personam* of the Federal Court in respect of a cargo claim extend to a cause of action arising outside Canada? and (2) Assuming that it does, is the claim in the present case, in view of the provisions of clauses 1 and 2 of the bill of lading, a claim that is made under or by virtue of Canadian maritime law or other law of Canada on the subject of navigation and shipping within the meaning of section 22(1) of the *Federal Court Act*? Alternatively to their submissions on these two issues, the appellants contend that the question of jurisdiction should not be determined at this stage of the proceedings because there is an insufficient basis of fact in the material before the Court. The merits of this contention can only be appreciated, of course, after a consideration of what the issues necessarily imply and the extent to

le fondement de la Règle 474 radiant la déclaration et rejetant l'action avec dépens parce que la Cour n'a pas compétence pour connaître de la demande en l'espèce.»

Après un débat en règle, comportant aussi bien une procédure orale qu'écrite, la Division de première instance, le 26 janvier 1978, accorda la demande et rejeta l'action au motif qu'il ne s'agissait pas d'une demande faite en vertu «du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada». Il s'agissait là d'une référence à ce que prévoit, pour fonder la compétence, l'article 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* que voici:

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.

La Division de première instance jugea que le contrat de transport n'avait aucun lien avec le Canada, qu'il était régi par le *Carriage of Goods by Sea Act*, 1936¹, des États-Unis et qu'en l'absence de tout lien avec le Canada, la clause 2 du connaissement, précitée, ne pouvait faire que la demande ait été faite en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada.

Si je comprends bien les motifs du jugement et les arguments qu'on nous a fait valoir, l'appel porte essentiellement sur deux questions: premièrement, la compétence personnelle de la Cour fédérale en matière de créances sur une cargaison s'étend-elle à une demande dont la cause est née à l'extérieur du Canada? Et, deuxièmement, si par hypothèse c'est le cas, la demande en l'espèce, compte tenu des stipulations des clauses 1 et 2 du connaissement, en est-elle une qui est faite sur le fondement ou en vertu du droit maritime canadien ou de quelque autre loi canadienne relative à la navigation et à la marine marchande au sens de l'article 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*? Subsidièrement, les appelantes font valoir que la question de la compétence ne devrait pas être décidée en cet état de la cause car la Cour n'a pas devant elle suffisamment de faits pour la trancher. Le bien-fondé de cette proposition ne peut bien sûr être évalué qu'après avoir considéré les implica-

¹ 46 U.S. Code, ss. 1300-1315.

¹ 46 U.S. Code, articles 1300 à 1315.

which they may turn on matters of fact that are not before the Court.

The specific heads of jurisdiction that are invoked by the appellants are paragraphs (e), (h) and (i) of subsection 22(2) of the *Federal Court Act* which are as follows:

22. . . .

(2) Without limiting the generality of subsection (1), it is hereby declared for greater certainty that the Trial Division has jurisdiction with respect to any claim or question arising out of one or more of the following:

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

(h) any claim for loss of or damage to goods carried in or on a ship including, without restricting the generality of the foregoing, loss of or damage to passengers' baggage or personal effects;

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

The respondents contend that these heads of jurisdiction should be construed to exclude a claim based on a cause of action arising outside Canada. There was reference in the course of argument to the history of admiralty jurisdiction with respect to foreign maritime contracts, and in particular to the question whether the jurisdiction extended in early times to contracts made beyond the seas but was later restricted to contracts made on the high seas. Reference was made to the Laws of Oleron², the statutes of Richard II³, and the attitude of the

² Reference was made to two passages in the Laws of Oleron, as found in *The Black Book of the Admiralty*, edited by Sir Travers Twist. The first, in Volume I, p. 69, reads: "Item any contract made between merchant and merchant, or merchant or marriner beyond the sea, or within the flood marke, shal be tryed before the admirall and noe where else by the ordinance of the said King Edward and his lords.—No.E.38, Dr. Zouch, fol.101. Articles of Agreement 18 ffeb. 1632. Littleton L.3, c.7, sect. 440." The second, in Volume II, p. 327, reads: "If a contract is made between people of Oleron and people of another country, and afterwards if suit arises, the suit shall be heard in the country where the contract was made, for one can there hear more easily those who shall have heard the contract."

³ Chapter 6 of Richard II of 1389 ("... the admirals and their deputies shall not meddle from henceforth of any thing done within the realm, but only of a thing done upon the sea,

tions des deux questions et l'importance, pour en décider, des faits dont la Cour n'a pas présentement connaissance.

Les dispositions précises attributives de compétence que les appelantes invoquent sont les alinéas e), h) et i) du paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* que voici:

22. . . .

(2) Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1), il est déclaré pour plus de certitude que la Division de première instance a compétence relativement à toute demande ou à tout litige de la nature de ceux qui sont ci-après mentionnés:

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

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

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

Les intimées font valoir qu'il faut interpréter ces dispositions attributives de compétence de façon à exclure les demandes dont la cause serait née hors du Canada. On a référé au cours du débat à l'histoire de la compétence de la juridiction d'amirauté en matière de contrats maritimes étrangers et en particulier on a prétendu que cette compétence s'étendait autrefois aux contrats conclus outremere mais que plus tard elle fut restreinte aux contrats faits en haute mer. On a mentionné les Rôles d'Oléron², la législation de Richard II³, et

² On a mentionné deux passages des Rôles d'Oléron, tels qu'on les trouve dans le *The Black Book of the Admiralty*, édité par Sir Travers Twist. Voici le premier, volume I, page 69: [TRADUCTION] «Item tout contrat conclu entre un commerçant et un autre commerçant, ou entre un commerçant et un navigateur outremere, ou en deçà du relais de haute mer, sera jugé devant l'amiral et nulle part ailleurs de par l'ordonnance dudit roi Edward et de ses seigneurs.—N° E. 38, Dr Zouch, fol. 101. Articles of Agreement, 18 fév. 1632. Littleton L. 3, c. 7, sect. 440.» Voici le second, volume II, à la page 327: [TRADUCTION] «Si un contrat est passé entre le peuple d'Oléron et celui d'un autre pays et qu'ensuite il y ait litige, l'audition de celui-ci se fera dans le pays où il a été passé car il y sera plus facile d'entendre les témoins.»

³ Richard II, 1389, chapitre 6 [TRADUCTION] («... les amiraux et leurs mandataires ne s'émissent plus dorénavant dans ce qui se passe dans le royaume mais s'occuperont uniquement

common law courts⁴. The contention in respect of foreign contracts of carriage, however, was based primarily, as I understood it, on the limited scope of the jurisdiction in respect of cargo claims that was conferred on the English Court of Admiralty by section 6 of The Admiralty Court Act, 1861, 24 Vict., c. 10, which reads:

6. The High Court of Admiralty shall have Jurisdiction over any Claim by the Owner or Consignee or Assignee of any Bill of Lading of any Goods carried into any Port in *England or Wales* in any Ship, for Damage done to the Goods or any Part thereof by the Negligence or Misconduct of or for any Breach of Duty or Breach of Contract on the part of the Owner, Master, or Crew of the Ship, unless it is shown to the Satisfaction of the Court that at the Time of the Institution of the Cause any Owner or Part Owner of the Ship is domiciled in *England or Wales*: . . .

The Act of 1861 gave the High Court of Admiralty jurisdiction *in rem* and *in personam* in respect of claims for damage to cargo carried into a port in England or Wales. It provided a remedy . . .”) and Chapter 3 of Richard II of 1391 (“ . . . of all manner of contracts, pleas, and quarrels, and all other things rising within the bodies of the counties, as well by land as by water, and also of wreck of the sea, the admiral’s Court shall have no manner of cognizance, . . .”)

⁴ The Laws of Oleron, as well as the effect of the statutes of Richard II and the attitude of the common law courts on admiralty jurisdiction with respect to foreign maritime contracts, were considered by Justice Story in his classic judgment in *De Lovio v. Boit*, 2 Gall. 398, 7 Fed. Cas. 418. He held that the English Court of Admiralty had jurisdiction prior to the statutes of Richard II over foreign maritime contracts wherever made or intended to be performed, that the statutes were not intended to take away the jurisdiction with respect to foreign maritime contracts made on land despite the contentions of the common law courts to the contrary, and that there was no reason to import the restrictions placed by the common law courts on admiralty jurisdiction into the United States. He concluded: “On the whole, I am, without the slightest hesitation, ready to pronounce, that the delegation of cognizance of “all civil cases of admiralty and maritime jurisdiction” to the courts of the United States comprehends all maritime contracts, torts, and injuries. The latter branch is necessarily bounded by locality; the former extends over all contracts, (wheresoever they may be made or executed, or whatsoever may be the form of the stipulations,) which relate to the navigation, business or commerce of the sea.”

l’attitude des juridictions de *common law*⁴. L’argument au sujet des contrats de transport étranger cependant s’appuyait principalement, si j’ai bien compris, sur la portée limitée de la compétence, en matière de créances sur la cargaison conférée à la Cour d’Amirauté d’Angleterre par l’article 6 de la Loi de 1861 sur l’Amirauté, 24 Vict., c. 10, que voici:

[TRADUCTION] 6. La Haute Cour d’Amirauté aura compétence pour connaître de toute demande du propriétaire, consignataire ou cessionnaire de toute marchandise transportée, suivant connaissance, à destination d’un port quelconque d’Angleterre ou du pays de Galles, dans quelque navire que ce soit, pour tout dommage causé aux marchandises, en tout ou en partie, par la faute, l’incurie ou l’inexécution de quelque obligation, délictuelle ou contractuelle, de la part du propriétaire, du commandant du navire ou de l’équipage, à moins qu’il ne soit démontré à la Cour, et qu’elle n’en soit convaincue, qu’au moment où la procédure a été engagée un des propriétaires, ou copropriétaires, du navire était domicilié en Angleterre ou au pays de Galles: . . .

La Loi de 1861 attribua à la Haute Cour d’Amirauté compétence matérielle et personnelle en matière de demande fondée sur les avaries à une cargaison transportée vers un port d’Angle-

de ce qui se fait sur mer. . .) et Richard II, 1391, chapitre 3 [TRADUCTION] (« . . . de toutes les sortes de contrats, plaintes et chicanes, et de toutes les autres affaires ayant pris naissance dans le ressort des comtés, sur terre ou sur l’eau, et aussi des épaves sur la mer, la Cour de l’amiral n’en saurait avoir connaissance en quelque manière . . . »)

⁴ Les Rôles d’Oléron, de même que l’effet des lois de Richard II et l’attitude des juridictions de *common law* en ce qui concerne la compétence de la juridiction d’amirauté en matière de contrats maritimes étrangers ont été étudiés par le juge Story dans son jugement désormais classique: *De Lovio c. Boit*, 2 Gall. 398, 7 Fed. Cas. 418. Il statua que la Cour d’Amirauté d’Angleterre avait compétence avant l’adoption des lois de Richard II en matière de contrats maritimes étrangers où qu’ils aient été conclus et où qu’il ait été entendu qu’ils seraient exécutés, que ces lois ne cherchaient pas à supprimer cette compétence en matière de contrats maritimes étrangers conclus sur terre, en dépit du fait que les juridictions de *common law* aient prétendu le contraire, et qu’il n’y avait aucune raison de recevoir aux États-Unis les restrictions que les juridictions de *common law* avaient apporté à la compétence de la Cour d’Amirauté. Il conclua en disant: [TRADUCTION] «Somme toute, je suis prêt à affirmer, sans la moindre hésitation, que la délégation aux juridictions des États-Unis de la compétence de connaître de «toutes les affaires civiles d’amirauté et de compétence maritime» s’étend à tous les contrats, délits, quasi-délits et avaries maritimes. Cette dernière branche est de par nécessité limitée au territoire; la première s’étend à tous les contrats, (peu importe où ils ont été faits ou signés et quelle que soit la forme de leurs stipulations,) qui se rapportent à la navigation, au commerce ou aux affaires de mer.»

where none had existed previously: *The "Iron-sides"* 167 E.R. 205; *The "St. Cloud"* 167 E.R. 269. But it also marked the limits of the admiralty jurisdiction exercised by the Exchequer Court of Canada in respect of cargo claims under *The Admiralty Act*, 1891, S.C. 1891, c. 29, which was enacted pursuant to the Colonial Courts of Admiralty Act, 1890, 53-54 Vict., c. 27 (Imp.). The limitation was applied by the Exchequer Court in *The Harris Abattoir Co., Ltd. v. The S.S. "Aledo"* [1923] Ex.C.R. 217, in which it was held that the Court did not have jurisdiction to entertain a claim for damage to cargo arising out of a shipment from a port in Canada to a foreign port. By *The Admiralty Act, 1934*, S.C. 1934, c. 31, the jurisdiction conferred on the Exchequer Court in respect of cargo claims was not confined to cargo carried into a port in Canada. Paragraph (a) of subsection 18(3) of the *Admiralty Act*, R.S.C. 1952, c. 1, conferred jurisdiction in the following terms:

18. ...

(3) Notwithstanding anything in this Act or in the Act mentioned in subsection (2), the Court has jurisdiction to hear and determine

(a) any claim

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

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

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

Subsection 18(4) provided:

18. ...

(4) No action *in rem* in respect of any claim mentioned in paragraph (a) of subsection (3) is within the jurisdiction of the Court unless it is shown to the Court that at the time of the institution of the proceedings no owner or part owner of the ship was domiciled in Canada.

Jurisdiction in respect of cargo claims had been conferred on the English Court by section 22(1)(a)(xii) of the *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925*, 15-16 Geo. V, c. 49, as follows:

22.—(1) The High Court shall, in relation to admiralty matters, have the following jurisdiction (in this Act referred to as "admiralty jurisdiction") that is to say:—

(a) Jurisdiction to hear and determine any of the following questions or claims:—

terre ou du pays de Galles. Elle ouvrait un recours là où il n'y en avait aucun auparavant: *The «Iron-sides»* 167 E.R. 205; *The «St. Cloud»* 167 E.R. 269. Mais elle fixait aussi les limites de la compétence d'amirauté exercée par la Cour de l'Échiquier du Canada en matière de créances sur la cargaison fondée sur l'*Acte de l'Amirauté*, 1891, S.C. 1891, c. 29, qui avait été adopté conformément à l'Acte des Cours coloniales d'Amirauté, 1890, 53-54 Vict., c. 27 (loi imp.). La Cour de l'Échiquier respecta cette limite dans *The Harris Abattoir Co. Ltd. c. Le S.S. «Aledo»* [1923] R.C.É. 217 où elle statua qu'elle n'avait pas compétence pour connaître d'une demande fondée sur l'avarie d'une cargaison expédiée du Canada vers l'étranger. De par la *Loi d'amirauté, 1934*, S.C. 1934, c. 31, la compétence attribuée à la Cour de l'Échiquier en matière de créances sur la cargaison n'est pas limitée aux cargaisons destinées à un port canadien. L'alinéa a) du paragraphe 18(3) de la *Loi sur l'Amirauté*, S.R.C. 1952, c. 1, attribue compétence dans les termes suivants:

18. ...

(3) Par dérogation à toute disposition de la présente loi ou de l'Act mentionné au paragraphe (2), la Cour a juridiction pour entendre et décider

a) Les réclamations

(i) découlant d'une convention relative à l'utilisation ou à l'affrètement d'un navire,

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

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

Le paragraphe 18(4) disposait:

18. ...

(4) Nulle action *in rem*, à l'égard d'une réclamation mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe (3), n'est du ressort de la Cour, à moins qu'il ne soit démontré à cette dernière que, au moment où les procédures ont été intentées, aucun propriétaire ou copropriétaire du navire n'était domicilié au Canada.

L'article 22(1)a)(xii) du *Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925*, 15-16 Geo. V, c. 49, avait attribué compétence à la Cour anglaise en matière de créances sur une cargaison comme suit:

[TRADUCTION] 22.—(1) La Haute Cour possède, en matière d'amirauté, la juridiction suivante (nommée dans la présente loi, «juridiction d'amirauté»), savoir:—

a) juridiction pour entendre et décider l'une quelconque des contestations ou réclamations suivantes:—

(xii) Any claim—

- (1) arising out of an agreement relating to the use or hire of a ship; or
- (2) relating to the carriage of goods in a ship; or
- (3) in tort in respect of goods carried in a ship;

unless it is shown to the court that at the time of the institution of the proceedings any owner or part owner of the ship was domiciled in England:

It is clear from these provisions that the limitation in section 6 of The Admiralty Court Act, 1861, was not carried over in the English Act of 1925 or the Canadian Act of 1934. The jurisdiction in respect of cargo claims that was conferred by these statutes on the English and Canadian courts of admiralty respectively was on its face unlimited in so far as the place where the cause of action arose was concerned.

The Admiralty Act, 1934 imposed certain limits on the exercise of jurisdiction *in personam* in respect of cargo claims. Subsection 19(2) of the Act provided that "Subject to subsections (3) and (4) of section 18 and subsection (1) of section 20, the Admiralty jurisdiction of the Exchequer Court may be exercised either in proceedings *in rem* or in proceedings *in personam*." The relevant provisions of subsection 20(1) are paragraphs (e) and (f) which read as follows:

20. (1) An action may be instituted in any registry when,

- (e) the action is *in personam* and is founded on any breach or alleged breach within the district or division of such registry, of any contract, wherever made, which is one within the jurisdiction of the Court and which, according to the terms thereof, ought to be performed within such district or division; or
- (f) the action is *in personam* and is in tort in respect of goods carried on a ship into a port within the district or division of such registry.

It may also be observed that Rule 20 respecting service out of the jurisdiction under the Act of 1934 reflected these limitations in paragraphs (b) and (e) thereof as follows:

20. Service out of the jurisdiction of a writ of summons or notice of a writ of summons or a third party notice, may be allowed by the Court whenever:—

(xii) Toute demande—

- (1) née d'un contrat d'exploitation ou d'affrètement d'un navire; ou
- (2) relative à un transport de marchandises par bateau; ou
- (3) en responsabilité délictuelle relative à un transport de marchandises par bateau;

à moins qu'il ne soit démontré qu'à l'époque où fut engagée la procédure, un propriétaire ou copropriétaire quelconque du navire était domicilié en Angleterre:

Ces dispositions montrent clairement que la limitation que prévoyait l'article 6 de la Loi de 1861 sur l'Amirauté n'a pas été reproduite dans la Loi anglaise de 1925 ni dans la Loi canadienne de 1934. La compétence en matière de créances relatives à une cargaison que ces lois ont attribuée aux juridictions d'amirauté anglaises et canadiennes respectivement était à première vue illimitée au moins quant au lieu de naissance de la cause de la demande.

La *Loi d'amirauté, 1934* a imposé certaines restrictions à l'exercice de la compétence personnelle relativement à des créances sur une cargaison. Le paragraphe 19(2) prévoyait que: «Sous réserve des paragraphes (3) et (4) de l'article 18 et du paragraphe (1) de l'article 20, la juridiction d'amirauté de la Cour de l'Échiquier peut être exercée, soit dans des actions *in rem*, soit dans des actions *in personam*.» Ce sont les alinéas e) et f) du paragraphe 20(1) qui importent, les voici:

20. (1) Une instance peut être instituée dans un greffe quelconque, quand

- e) L'instance est *in personam* et fondée sur une violation ou une prétendue violation, dans les limites du district ou de la division de ce greffe, d'un contrat, quel que soit le lieu de sa passation, qui relève de la juridiction de la Cour et qui, d'après les termes dudit contrat, aurait dû être exécuté dans les limites de ce district ou de cette division; ou
- f) L'instance est *in personam* et a pour objet un dommage relativement à des marchandises transportées sur un navire à l'intérieur d'un port dans les limites du district ou de la division de ce greffe.

On pourrait aussi faire observer que la Règle 20 d'application de la Loi de 1934, qui concerne les significations à l'extérieur de la juridiction, reflète ces limitations aux alinéas b) et e) que voici:

[TRADUCTION] 20. La Cour pourra autoriser la signification hors du ressort d'un bref d'assignation, d'un avis de comparution ou d'un avis à tierce partie quand:

(b) The action is founded on any breach or alleged breach within the district or division in which the action is instituted of any contract wherever made, which according to the terms thereof ought to be performed within such district or division;

(e) The action is in tort in respect of goods carried on a ship into a port within the district or division of the registry in which the action is instituted.

The terms of the *Federal Court Act* which confer jurisdiction *in personam* in respect of cargo claims contain no qualification, express or implied, based on the place where the cause of action arises. In addition to the unqualified terms of paragraphs (e), (h) and (i) of subsection 22(2), which have been quoted above, reference may be made to subsection 22(3)(c) which reads:

22. ...

(3) For greater certainty it is hereby declared that the jurisdiction conferred on the Court by this section is applicable

(c) in relation to all claims whether arising on the high seas or within the limits of the territorial, internal or other waters of Canada or elsewhere and whether such waters are naturally navigable or artificially made so, including, without restricting the generality of the foregoing, in the case of salvage, claims in respect of cargo or wreck found on the shore of such waters; ... [emphasis added].

Subsection 43(1) provides that "Subject to subsection (4) of this section, the jurisdiction conferred on the Court by section 22 may in all cases be exercised *in personam*." Subsection (4) imposes certain conditions or limitations on the jurisdiction *in personam* in collision cases as follows:

43. ...

(4) No action *in personam* may be commenced in Canada for a collision between ships unless

(a) the defendant is a person who has a residence or place of business in Canada;

(b) the cause of action arose within the territorial, internal or other waters of Canada; or

(c) the parties have agreed that the Court is to have jurisdiction.

It is significant, I think, that no such limitations are placed upon jurisdiction *in personam* in respect of cargo claims. It is a reason for not implying any. There is support for this view in the opinion

b) une action est fondée sur la violation, dans les limites du district ou de la division où est intentée l'action, des dispositions d'un contrat, quel que soit son lieu de passation, du moment que, d'après les termes dudit contrat, il devait être exécuté dans les limites du district ou de la division;

e) l'action intentée est fondée sur la responsabilité délictuelle relativement à des marchandises à bord d'un navire dans un port situé dans les limites du district ou dans la division du greffe où est intentée l'action.

Les termes de la *Loi sur la Cour fédérale* qui attribuent compétence personnelle en matière de créances sur une cargaison ne comportent aucune réserve, tacite ou expresse, qui serait fonction du lieu de naissance de la cause de la demande. Outre le libellé des alinéas e), h) et i) du paragraphe 22(2), précités, lequel ne comporte aucune réserve, on pourrait se référer au paragraphe 22(3)(c) que voici:

22. ...

(3) Pour plus de certitude il est déclaré que la compétence conférée à la Cour par le présent article s'étend

c) à toutes les demandes, que les faits y donnant lieu se soient produits en haute mer ou dans les limites des eaux territoriales, intérieures ou autres du Canada ou ailleurs et que ces eaux soient naturellement ou aient été rendues navigables, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, dans le cas de sauvetage, aux demandes relatives aux cargaisons ou épaves trouvées sur les rives de ces eaux; ... [C'est moi qui souligne.]

Le paragraphe 43(1) dispose que «Sous réserve du paragraphe (4) du présent article, la compétence conférée à la Cour par l'article 22 peut dans tous les cas être exercée en matière personnelle.» Le paragraphe (4) impose comme suit certaines conditions, voire limitations, à la compétence personnelle dans les affaires d'*abordage*:

43. ...

(4) Nulle action personnelle ne peut être intentée au Canada pour une collision entre des navires à moins

a) que le défendeur ne soit une personne qui a une résidence ou un bureau d'affaires au Canada;

b) que la cause d'action n'ait pris naissance dans les eaux territoriales, intérieures ou autres du Canada; ou

c) que les parties n'aient convenu que la Cour aura compétence.

Il est significatif, je pense, qu'aucune limitation n'ait été apportée à sa compétence personnelle en matière de créances sur une cargaison. C'est là un motif de ne pas en présumer une. L'avis du juge en

expressed by Jackett C.J. in the *Santa Maria Shipowning and Trading Company S.A. v. Hawker Industries Limited* [1976] 2 F.C. 325. The case involved an action *in personam* based on a contract for the repair of a ship. A question arose as to the extent of the jurisdiction conferred by section 22(2)(n) of the *Federal Court Act* with respect to "any claim arising out of a contract relating to the construction, repair or equipping of a ship" because, as the Chief Justice stated in his reasons, it was argued that "the whole of the contractual cause of action so pleaded is geographically situated outside Canada and is, therefore, not within the jurisdiction of a Canadian court." The Chief Justice held that the statement of claim was so drawn as to permit proof to be made of a cause of action arising within Canada, but he expressed the following opinion with respect to the argument concerning the limits of the Court's jurisdiction in admiralty:

In the absence of any knowledge of authority directly related to the question, I am not persuaded that admiralty subject matter jurisdiction is subject to implied geographical limitations. In an admiralty cause (and, as far as I am aware, in any other cause in any court), in the absence of express limitation, there is no basis for implying geographical limitations on the Court's jurisdiction other than the necessity of serving the defendant within the Court's geographical jurisdiction unless leave under appropriate authority is obtained to serve *ex juris*. [P. 335.]

This view of the Court's admiralty jurisdiction would appear to be in keeping with that conferred on the English Admiralty Court by the *Administration of Justice Act*, 1956, section 1(4)(b) of which provides that the provisions of section 1 which confer jurisdiction in respect of different categories of claim apply "in relation to all claims, wheresoever arising . . .". (Section 4 of that Act imposes certain territorial limitations in respect of an action *in personam* in collision cases, much as does section 43(4) of the *Federal Court Act*.) It is also interesting to note what was said by Lord Wilberforce in *The "Atlantic Star"* [1974] A.C. 436 at page 469 concerning the view which the English Admiralty Court takes of its jurisdiction:

... the Admiralty court in this country is one with a long history and a wide international reputation. It is one to which

chef Jackett dans *Santa Maria Shipowning and Trading Company S.A. c. Hawker Industries Limited* [1976] 2 C.F. 325, semble confirmer ce point de vue. Dans cette affaire, une action personnelle, fondée sur un contrat de réparation d'un navire, avait été engagée. On s'est interrogé sur l'étendue de la compétence qu'attribuait l'article 22(2)n) de la *Loi sur la Cour fédérale* au sujet de «toute demande née d'un contrat relatif à la construction, à la réparation ou à l'équipement d'un navire» car, comme l'a dit le juge en chef dans ses motifs, on faisait valoir que «toute la cause contractuelle d'action ainsi invoquée se situe géographiquement hors du Canada et que, par conséquent, cette cause d'action ne relève pas de la compétence d'un tribunal canadien». Le juge en chef a statué que les termes de la déclaration, pouvait autoriser la preuve de la naissance au Canada d'une cause de la demande mais il a répondu comme suit à l'argument sur les limites de la compétence de la Cour en matière d'amirauté:

Vu l'absence de jurisprudence directement reliée à la question, je ne suis pas convaincu que les litiges relatifs à la compétence d'amirauté soient soumis à des limitations géographiques implicites. Dans une affaire d'amirauté (et, autant que je sache, dans toute autre affaire présentée devant n'importe quel tribunal), quand il n'existe pas de limitation expresse, il n'y a pas de raison de conclure à l'existence d'autre limitation géographique implicite de la compétence de la Cour que celle relative à la nécessité de remettre une assignation à un défendeur à l'intérieur du ressort géographique de la Cour, sauf si une autorité compétente donne la permission de délivrer une assignation *ex juris*. [A la p. 335.]

Cette opinion sur la compétence de la Cour en matière d'amirauté paraît conforme à celle attribuée à la Cour d'Amirauté anglaise par l'*Administration of Justice Act* de 1956 dont l'article 1(4)(b) dispose que les dispositions de son article 1, qui attribuent compétence en fonction des différentes catégories de demandes s'appliquent [TRA-DUCTION] «à toutes les demandes, peu importe le lieu où elles naissent . . .». (L'article 4 de la *Loi impose certaines limitations territoriales aux actions personnelles dans les affaires d'abordage à peu près comme le fait le paragraphe 43(4) de la Loi sur la Cour fédérale*.) Il est aussi intéressant de noter les dires de lord Wilberforce dans *The "Atlantic Star"* [1974] A.C. 436, à la page 469, sur l'opinion qu'a la Cour d'Amirauté anglaise de sa compétence:

[TRADUCTION] ... la Cour d'Amirauté dans notre pays a une très longue histoire et une réputation internationale bien éta-

resort is made from all over the world in matters having no intrinsic connection with England. The proportion (we were supplied with figures researched by counsel) of purely foreign suits which it entertains is substantial. It is a forum of choice often selected by parties to contracts; it is accustomed to applying foreign law, it is well-equipped to take expert advice which itself has a high repute.

For these reasons I am of the opinion that the jurisdiction of the Court *ratione materiae* in an action *in personam* in respect of a claim for damage to cargo extends to a cause of action arising outside Canada. Whether the Court should assume jurisdiction in a case that requires leave for service *ex juris* is, of course, another question. It is a matter of discretion to be exercised with regard to the doctrine of *forum conveniens*: *Antares Shipping Corporation v. The "Capricorn"* [1977] 2 S.C.R. 422. In the present case the Trial Division gave leave for service out of the jurisdiction and it is not that exercise of discretion, as such, that is attacked by the respondents' application. The challenge is to the jurisdiction *ratione materiae* of the Court.

I turn now to the question whether the claim can be said to be made under or by virtue of Canadian maritime law or other law of Canada in relation to a matter falling within the subject of navigation and shipping. In *Quebec North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Limited* [1977] 2 S.C.R. 1054 and *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654 the Supreme Court of Canada, basing itself on the words "administration of the laws of Canada" in section 101 of *The British North America Act, 1867*, held that in order for the Federal Court to have jurisdiction in a particular case there must be applicable and existing federal law, whether statute, regulation or common law, to support the claim. It is not sufficient that the subject matter of the action falls within the legislative competence of Parliament. In neither case was there found to be applicable and existing federal law so that the Court was not required to consider what the relationship must be between the existing federal law and the cause of action in a particular case to meet the requirements of section 101 and the terms of the particular grant of jurisdiction. But in the *McNamara Construction* case Laskin C.J.C. used

blie. Des justiciables de tous les coins du monde y ont recours en des matières n'ayant aucun lien intrinsèque avec l'Angleterre. La proportion (les avocats nous ont fourni les chiffres qu'ils ont trouvés) de litiges étrangers dont elle connaît est substantielle. For d'élection souvent choisi par les contractants, elle a l'habitude d'appliquer la loi étrangère, et est apte à entendre le témoignage d'experts jouissant eux-mêmes d'une grande réputation.

Pour ces motifs je suis d'avis que la compétence de la Cour, *ratione materiae*, dans une action personnelle, en matière de demande pour cause d'avaries à une cargaison, s'étend à celle dont la cause est née à l'extérieur du Canada. Que la Cour doive se présumer compétente dans une affaire qui exige l'autorisation de signifier *ex juris* c'est là, naturellement, une autre question. C'est un pouvoir discrétionnaire à exercer en prenant en compte la théorie du *forum conveniens*: affaire *Antares Shipping Corporation c. Le "Capricorn"* [1977] 2 R.C.S. 422. En l'espèce la Division de première instance a autorisé à signifier hors de la juridiction et ce n'est pas l'exercice de ce pouvoir discrétionnaire, en soi, que contestent les intimées dans leur demande, mais bien la compétence *ratione materiae* de la Cour.

Voyons maintenant si la demande peut être fondée sur le droit maritime canadien ou sur quelque autre loi du Canada concernant la navigation et le commerce maritime. Dans *Quebec North Shore Paper Company c. Canadien Pacifique Limitée* [1977] 2 R.C.S. 1054 et dans *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654, la Cour suprême du Canada, se fondant sur l'expression «[l']administration des lois du Canada» de l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*, a jugé que pour que la Cour fédérale soit compétente dans une espèce, il doit y avoir en existence et applicable, un droit fédéral: loi, règlement ou *common law*, sur lequel la demande puisse se fonder. Il ne suffit pas que l'objet de l'action relève de la compétence législative du Parlement. Ni dans l'une ni dans l'autre affaire ne s'appliquait ni n'existait de droit fédéral, jugea-t-on, de sorte que la Cour n'eut pas à considérer la relation qu'il doit y avoir entre le droit fédéral actuel et la cause d'une demande dans une espèce pour satisfaire et à l'article 101 et aux termes d'une attribution particulière de compétence. Mais dans l'arrêt *McNamara Construction*, le juge en chef Laskin a employé des termes

language suggesting that the claim must be "founded" on existing federal law.

It has been held by this Court in several cases now that Canadian maritime law as defined by section 2 of the *Federal Court Act* and affirmed as continuing law by section 42 thereof is existing federal law within the meaning of the Supreme Court's decisions in the *Quebec North Shore Paper Company* and *McNamara Construction* cases. See, for example, *Associated Metals & Minerals Corporation v. The "Evie W"* [1978] 2 F.C. 710, in which Jackett C.J. said at p. 716 that "there is, in Canada, a body of substantive law known as admiralty law, the exact limits of which are uncertain but which clearly includes substantive law concerning contracts for the carriage of goods by sea."

In the present case Canadian maritime law must constitute the applicable and existing federal law required for jurisdiction; it is not suggested that there is any other existing law of Canada on the subject of navigation and shipping that could be applicable. The issue as presented by the reasons for judgment in the Trial Division and the argument in appeal is whether in view of the terms of clause 1 of the bill of lading the claim can be said to be one made under or by virtue of Canadian maritime law. By that clause, where the carriage is from a port in the United States in foreign trade the bill of lading is to have effect subject to the provisions of the United States *Carriage of Goods by Sea Act*, 1936. It is argued from this provision that the rights and obligations of the parties will be determined by American rather than Canadian law.

On the other hand, the appellants laid great stress on clause 2, which is a choice of proper law as well as a choice of forum clause, as indicating the application of Canadian maritime law in this case. The question of the validity and effect of clause 2 in relation to clause 1 was a major focus of the argument on the appeal. It raises problems of construction and conflict of laws. The respective contentions of the parties may be briefly summarized. The respondents contended that clause 2 should be held to be null and void or of no effect because it was in conflict with or repugnant to

qui suggèrent qu'une demande doit être «fondée» sur le droit fédéral en vigueur.

Cela fait maintenant plusieurs affaires où la présente cour statue que le droit maritime canadien au sens de l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, que l'article 42 déclare maintenir en vigueur, constitue du droit fédéral en vigueur au sens des arrêts de la Cour suprême *Quebec North Shore Paper Company* et *McNamara Construction*. Voir par exemple *Associated Metals & Minerals Corporation c. L'«Evie W»* [1978] 2 C.F. 710 dans lequel le juge en chef Jackett a dit à la page 716: «il y a au Canada un ensemble de droit de l'amirauté dont nous ne sommes pas sûrs des limites exactes mais ledit droit englobe évidemment un droit positif régissant les contrats de transport des marchandises par mer».

En l'espèce présente c'est le droit maritime canadien qui doit constituer le droit fédéral applicable dont l'existence est nécessaire pour donner compétence; on ne prétend pas qu'il existe au Canada d'autres normes de droit portant sur la navigation et le commerce maritime qui soient applicables. La question litigieuse telle que l'ont présentée les motifs du jugement de la Division de première instance et le débat en appel, est de savoir si, vu les termes de la clause 1 du connaissement, on peut dire que la demande est fondée sur le droit maritime canadien. En vertu de la clause, lorsque le transport s'effectue depuis un port américain et concerne le commerce vers l'étranger, le connaissement doit avoir effet sous réserve des dispositions du *Carriage of Goods by Sea Act*, 1936, des États-Unis. On fait valoir que d'après cette stipulation les droits et obligations des parties sont fixés par le droit américain, plutôt que par le droit canadien.

D'autre part, les appelantes ont accordé beaucoup d'importance à la clause 2 où il y a élection du droit applicable, aussi bien que du for à saisir en cas de litige, comme indiquant que le droit maritime canadien s'applique en l'espèce. Le débat en appel a porté principalement sur la validité et l'effet de la clause 2 par rapport à la clause 1. Cela soulève des problèmes d'interprétation et de droit international privé. Les prétentions respectives des parties peuvent se résumer brièvement. Les intimées font valoir que la clause 2 devrait être déclarée inopérante, voire nulle et non avenue, car elle

clause 1. The respondents invoked the principle referred to in *Forbes v. Git* [1922] 1 A.C. 256 at page 259: "If in a deed an earlier clause is followed by a later clause which destroys altogether the obligation created by the earlier clause, the later clause is to be rejected as repugnant and the earlier clause prevails." Reliance was also placed on the decision in *Ocean Steamship Company, Limited v. Queensland State Wheat Board* [1941] 1 K.B. 402, in which a stipulation in a bill of lading of English law as the proper law of the contract was held to be null and void because of conflict with a provision of the Australian *Sea-Carriage of Goods Act, 1924*, [No. 22, 1924] which had been incorporated into the contract, making Australian law the proper law in the case of a shipment from an Australian port. The respondents also contended that clause 2 should be denied effect on the ground, citing the decision of the United States Court of Appeals, Second Circuit, in *Indussa Corporation v. Steamship "Ranborg"* 1967 A.M.C. 589, that an American court would hold it to be null and void as being contrary to the United States *Carriage of Goods by Sea Act* in so far as it purported to exclude the jurisdiction of American courts. The appellants contended, in effect, that there was no necessary conflict between the provisions of clause 1 and those of clause 2 and that they could both be given effect on the view that clause 1 incorporated the provisions of the United States *Carriage of Goods by Sea Act* as part of the contract of carriage in accordance with the principle recognized in such cases as *G.E. Dobell & Co. v. The Steamship Rossmore Company, Limited* [1895] 2 Q.B. 408, and the *Ocean Steamship* case itself, and that clause 2 could have effect subject to these and other terms of the contract.

A decision that would appear to have an important bearing on the issues raised is that of the Privy Council in *Vita Food Products, Incorporated v. Unus Shipping Company, Limited* [1939] A.C. 277. The bill of lading in that case, which covered a shipment from a port in Newfoundland to a port in the United States, did not contain a clause paramount making the Hague Rules as adopted by the Newfoundland *Carriage of Goods by Sea Act, 1932*, [1932, c. 18] part of the contract, but it contained a clause providing that the contract was to be governed by English law. The

contredit la clause 1 ou vient en conflit avec elle. Elles invoquent le principe mentionné dans *Forbes c. Git* [1922] 1 A.C. 256, à la page 259: [TRADUCTION] «Si dans un acte une clause met à néant une obligation créée par une clause antérieure, la dernière clause doit être rejetée comme contradictoire et la première doit prévaloir.» On s'est aussi appuyé sur l'arrêt *Ocean Steamship Company, Limited c. Queensland State Wheat Board* [1941] 1 K.B. 402 où fut jugée nulle et non avenue la stipulation d'un connaissement qui faisait du droit anglais le droit applicable au contrat car c'était là contrevenir à une disposition du *Sea-Carriage of Goods Act, 1924*, [N° 22, 1924] de l'Australie, incorporée au contrat, qui faisait du droit australien le droit applicable en cas d'expédition depuis un port australien. Les intimées font aussi valoir que la clause 2 ne devrait pas recevoir effet, et elles citent l'arrêt de la Cour d'appel des États-Unis, deuxième circuit: *Indussa Corporation c. Steamship "Ranborg"* 1967 A.M.C. 589, car une juridiction américaine la jugerait nulle et non avenue parce que contraire au *Carriage of Goods by Sea Act* des États-Unis dans la mesure où elle cherche à retirer aux juridictions américaines leur compétence. Les appelantes font valoir, somme toute, qu'il n'y a pas nécessairement conflit entre les stipulations de la clause 1 et celles de la clause 2 et qu'on peut leur donner effet à toutes deux si on tient que la première incorpore les dispositions du *Carriage of Goods by Sea Act* des États-Unis au contrat de transport conformément au principe reconnu dans des affaires comme *G.E. Dobell & Co. c. The Steamship Rossmore Company, Limited* [1895] 2 Q.B. 408, ou dans l'affaire *Ocean Steamship* elle-même, et que la clause 2 pourrait avoir effet sous réserve des conditions du contrat, y compris celles-ci.

La décision du Conseil privé dans *Vita Food Products, Incorporated c. Unus Shipping Company, Limited* [1939] A.C. 277 semble avoir une grande importance vu les questions soulevées. Le connaissement dans cette affaire, qui visait une expédition depuis un port de Terre-Neuve à destination des États-Unis ne comportait pas de clause paramount incorporant au contrat les Règles de la Haye, telles que reprises par le *Carriage of Goods by Sea Act, 1932*, de Terre-Neuve [1932, c. 18] mais contenait une clause prévoyant que le contrat serait régi par le droit anglais. Il fallait décider si

question was whether the failure to comply with the requirement of the Newfoundland Act that there be a clause paramount rendered the bills of lading illegal. The Privy Council held that it did not. With respect to the freedom of the parties to stipulate the proper law of the contract, Lord Wright, who delivered the judgment, said [at page 290]: "But where the English rule that intention is the test applies, and where there is an express statement by the parties of their intention to select the law of the contract, it is difficult to see what qualifications are possible, provided the intention expressed is bona fide and legal, and provided there is no reason for avoiding the choice on the ground of public policy." As to whether the parties are free to stipulate a proper law with which the contract has no connection, he said [at page 290]: "Connection with English law is not as a matter of principle essential." This decision has been the subject of critical commentary by learned authors on conflict of laws but it would appear to remain the dominant view. Some would say that in such circumstances the choice of the parties is a factor to be considered but should not be regarded as conclusive. But the chief qualification of the freedom to choose the proper law of the contract, and the meaning to be attributed to the words "bona fide and legal" in the dictum of Lord Wright, would seem to be that the proper law must not have been chosen to evade a mandatory provision of the law with which the contract has its closest and most real connection. See Dicey and Morris, *The Conflict of Laws*, 9th ed., 1973, pages 729-732; Cheshire, *Private International Law*, 9th ed., 1974, pages 205-208; Castel, *Canadian Conflict of Laws*, 1977, vol. 2, pages 535-537. The question as to the system of law with which the contract has its closest and most real connection is essentially one of fact, and to the extent that it is a foreign system of law, so also is the question as to what are to be considered mandatory provisions of such law affecting the validity of the contract or any provisions thereof. These questions are better left to be determined upon the basis of all the relevant evidence of the circumstances surrounding the making and performance of the contract. To that extent I think it would be premature to attempt to determine these questions at this stage of the proceedings on the basis of the statement of claim alone. The question of the extent to which Canadian law will apply is further complicated by the

le défaut de se conformer à une exigence de cette loi terre-neuvienne, soit qu'il y ait une clause paramount, rendait le connaissance illégal. Le Conseil privé a jugé que non. Au sujet de la liberté des parties de choisir la loi applicable au contrat qui leur convient, lord Wright, qui rédigea l'avis, a dit [à la page 290]: [TRADUCTION] «Mais lorsque s'applique la règle anglaise qui veut qu'on recherche l'intention des parties et lorsque celles-ci ont expressément choisi la loi applicable à leur contrat, il est difficile de voir quelles restrictions on pourrait y apporter pourvu que l'intention ainsi exprimée l'ait été de bonne foi, qu'elle soit licite et qu'il n'y ait aucune raison de l'ignorer pour des motifs d'ordre public.» Quant à savoir si les parties sont libres de choisir comme droit applicable un droit n'ayant aucun lien avec le contrat, il a dit clairement [à la page 290]: [TRADUCTION] «Un lien avec le droit anglais n'est pas en principe essentiel.» Cette décision a fait l'objet de critiques de la part d'auteurs éminents de droit international privé mais il semble qu'elle traduise encore l'opinion dominante. Certains diront que dans des circonstances de ce genre le choix des parties est un facteur à considérer mais non déterminant. La principale restriction à la liberté d'élection du droit applicable au contrat, et le sens à donner aux mots «bonne foi» et «licite» employés par lord Wright, ce serait qu'on ne doit pas choisir comme droit applicable celui qui nous permet de contourner une obligation décrétée par la loi avec laquelle le contrat a le plus de liens réels. Voir Dicey and Morris, *The Conflict of Laws*, 9^e éd., 1973, pages 729 à 732; Cheshire, *Private International Law*, 9^e éd., 1974, pages 205 à 208; Castel, *Canadian Conflict of Laws*, 1977, vol. 2, pages 535 à 537. Quant à savoir avec quel système de droit le contrat a le plus de liens réels, c'est là essentiellement une question de fait et dans la mesure où il s'agit d'un système de droit étranger, la question est aussi de savoir quelles dispositions obligatoires de ce droit portent atteinte à la validité du contrat ou à l'une de ses stipulations. Il vaut mieux que ces questions ne soient résolues qu'à la lumière de toutes les circonstances pertinentes prouvées entourant la conclusion et l'exécution du contrat. Dans cette mesure je pense qu'il serait prématuré de tenter de résoudre ces questions en cet état de la cause, en s'appuyant sur la déclaration seule. La question de la mesure de l'application du droit canadien est par ailleurs compliquée par le fait que les appelan-

appellants' contention that their claim is based on tort as well as contract. Whether in this case, where the owner as well as the charterer is sued, there can be a claim in tort as well as contract, whether in such a case the defendants would have the benefit of the exceptions in the contract, and whether it would be necessary to apply foreign law to any extent to determine liability are also questions that are better left to be decided upon the whole of the pleadings and evidence.

In any event, I am of the opinion that the answer to the question whether the claim is one made under Canadian maritime law cannot depend on the extent to which foreign law will apply. In my view, once it is determined that a particular claim is one which falls within one of the categories of jurisdiction specified in section 22(2) of the *Federal Court Act* the claim must be deemed to be one recognized by Canadian maritime law and one to which that law applies, in so far as the requirement in the *Quebec North Shore Paper* and *McNamara Construction* cases is concerned. There is no other workable approach to the admiralty jurisdiction of the Court. To make jurisdiction depend upon the law that will govern by operation of the conflict of laws would create completely unpredictable and hazardous jurisdictional dichotomies. It would exclude from the jurisdiction of the Court, for example, a case such as *Drew Brown Limited v. The "Orient Trader"* [1974] S.C.R. 1286, in which the Court applied United States law as the proper law of the contract in a claim falling within the admiralty jurisdiction of the Exchequer Court. I cannot believe that it could ever have been intended that the principle affirmed in the *Quebec North Shore Paper* and *McNamara Construction* cases should have such consequences. Where foreign law must be established to determine the rights and obligations of the parties it must be proved and found as a fact, and it is given effect to by the domestic law both as a matter of choice of law and a matter of public policy. See *Dynamit Actien-Gesellschaft (Vormals Alfred Nobel and Company) v. Rio Tinto Company, Limited* [1918] A.C. 292, per Lord Parker of Waddington at page 302; Cheshire's *Private International Law*, 9th ed., 1974, pages 148-149. It is impossible to determine in advance the extent to which the domestic law and foreign law will be applied in a particular case. In the absence of proof that foreign law is different from the domes-

tes prétendent cumuler leurs recours délictuel et contractuel. Quant à savoir si en l'espèce, où le propriétaire et l'affrèteur sont actionnés, il peut y avoir cumul ou si les défenderesses auraient droit au bénéfice des exceptions du contrat, ou si enfin, il serait nécessaire d'appliquer la loi étrangère en quelque mesure pour établir la responsabilité, ce sont là aussi des questions qu'il vaut mieux ne résoudre qu'après l'instruction sur le fond.

De toute façon je suis d'avis que la réponse à la question de savoir si la demande est fondée ou non sur le droit maritime canadien ne peut être fonction de la mesure dans laquelle la loi étrangère s'applique. D'après moi, une fois qu'il a été statué qu'une demande particulière relève de l'une des catégories de compétence spécifiées à l'article 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*, il faut présumer qu'elle est reconnue par le droit maritime canadien et que ce droit lui est applicable, en autant que le requièrent les arrêts *Quebec North Shore Paper* et *McNamara Construction*. Il n'y a pas d'autre approche de la compétence de la Cour en matière d'amirauté qui puisse fonctionner. Que cette compétence soit fonction de la loi applicable de par l'opération du droit international privé créerait des dichotomies de compétence imprévisibles et hasardeuses. Serait exclue de la compétence de la Cour, par exemple, une affaire comme l'arrêt *Drew Brown Limited c. L'«Orient Trader»* [1974] R.C.S. 1286, où la Cour appliqua, comme loi du contrat, le droit américain, alors qu'il s'agissait d'une demande relevant de la compétence d'amirauté de la Cour de l'Échiquier. Je ne puis croire qu'on ait voulu que le principe affirmé dans les arrêts *Quebec North Shore Paper* et *McNamara Construction* puisse avoir de telles conséquences. Lorsqu'il faut connaître la loi étrangère pour établir les droits et obligations des parties, celle-ci doit être prouvée comme un fait ordinaire; le droit national ne lui donne effet que s'il le choisit et aussi, pour des raisons d'ordre public. Voir *Dynamit Actien-Gesellschaft (Vormals Alfred Nobel and Company) c. Rio Tinto Company, Limited* [1918] A.C. 292, lord Parker of Waddington, à la page 302; Cheshire's *Private International Law*, 9^e éd., 1974, pages 148 et 149. On ne peut déterminer à l'avance dans quelle mesure la loi nationale et la loi étrangère s'appliqueront à une espèce. A moins qu'il ne soit prouvé que la loi étrangère diffère de la loi du for, on la présume identique. Il serait

tic law it will be presumed to be the same. It is not practicable to make jurisdiction depend on the relative extent to which foreign law may apply to substantive issues in a particular case. For these reasons I would hold that the claim is one that is made under or by virtue of Canadian maritime law, and is therefore within the jurisdiction of the Court.

After these reasons were prepared a judgment was rendered on March 6, 1979 by the Supreme Court of Canada in the case of *Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Company* (1979) 26 N.R. 313, which I have felt it is necessary to consider because of its possible bearing on the issues on the appeal. That case involved a challenge to the jurisdiction of the Federal Court to entertain a claim for damage to cargo carried from a port in France to Montreal under bills of lading which provided that the Hague Rules as adopted by the country of shipment should apply. The Supreme Court held that the claim was within the jurisdiction of the Federal Court. In his reasons, Laskin C.J.C., who delivered the judgment of the Court, held that section 4 of the *The Admiralty Act*, 1891, (*supra*), introduced into the law of Canada a body of admiralty law which recognized claims for damage to cargo, and that such claims were therefore recognized by Canadian maritime law as defined by section 2 of the *Federal Court Act*. He further held that where the Federal Court has jurisdiction with respect to a particular claim under section 22 of the Act it may determine upon the basis of conflict of law rules that some foreign law should be applied. After careful consideration of this judgment I am of the respectful opinion that I am not required by it to come to a conclusion on the issues in this appeal different from that which I have expressed in the foregoing reasons.

Accordingly, I would allow the appeal, set aside the judgment of the Trial Division and dismiss the application with costs in this Court and in the Trial Division.

* * *

RYAN J.: I concur.

* * *

MACKEY D.J.: I concur.

irréaliste que la compétence soit fonction de la mesure dans laquelle la loi étrangère pourrait s'appliquer au fond du litige. Pour ces motifs je tiens que cette demande est fondée sur le droit maritime canadien et il s'ensuit que la Cour est compétente pour en connaître.

Ces motifs rédigés, la Cour suprême du Canada prononça un arrêt le 6 mars 1979 dans *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Company* (1979) 26 N.R. 313, dont j'estime qu'il faut prendre connaissance vu les conséquences qu'il pourrait avoir sur l'appel. Cette affaire comportait un déclinatoire de la compétence de la Cour fédérale de connaître de certaines demandes fondées sur des avaries à une cargaison transportée depuis un port français jusqu'à Montréal en vertu de connaissements stipulant application des Règles de la Haye telles qu'adoptées par le pays expéditeur. La Cour suprême a statué que la demande entrait dans la compétence de la Cour fédérale. Dans ces motifs, le juge en chef Laskin, qui rendit l'arrêt de la Cour, jugea que l'article 4 de l'*Acte de l'Amirauté*, 1891, (*supra*), opérant réception au Canada de l'ensemble du droit de l'amirauté, lequel permettait de connaître des demandes pour avaries à une cargaison; il s'ensuivait que ces demandes se trouvaient reconnues par le droit maritime canadien au sens de l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Il statua en outre que lorsque l'article 22 de la Loi attribue compétence à la Cour fédérale pour connaître d'une demande particulière, celle-ci peut décider, en s'appuyant sur les règles du droit international privé, que la loi étrangère s'applique dans une certaine mesure. Après examen minutieux de cet arrêt je suis d'avis, respectueusement, qu'il ne saurait m'obliger à en arriver, quant au litige en cet appel, à une conclusion différente de celle pour laquelle j'ai donné les précédents motifs.

C'est pourquoi j'accorderais l'appel, réformerais le jugement de première instance et rejetterais la requête avec dépens en cette instance comme en celle qui précède.

* * *

LE JUGE RYAN: J'y souscris.

* * *

LE JUGE SUPPLÉANT MACKEY: J'y souscris aussi.