

A-924-97
Beston Chemical Corporation, Inc. (Appellant)

v.

Paramount Enterprises International, Inc. (Respondent)

A-929-97
China Ocean Shipping (Group) Co. (Cosco), Guangzhou Ocean Shipping Company (Cosco Guangzhou) and The Ship *An Xin Jiang* (Appellants) (Defendants)

v.

Paramount Enterprises International, Inc. (Respondent) (Plaintiff)

INDEXED AS: PARAMOUNT ENTERPRISES INTERNATIONAL, INC. v. AN XIN JIANG (THE) (C.A.)

Court of Appeal, Décary, Létourneau and Noël J.J.A.—Québec, October 18; Ottawa, December 15, 2000.

*Federal Court Jurisdiction — Trial Division — Shipper agreeing with charterer under charter-party to load cargo on ship *Len Speer*, to transport it from China to Quebec — Shipper deciding to entrust transport to another shipowner, to load cargo on another ship, *An Xin Jiang* — Charterer filing statement of claim in rem, in personam for breach of charter-party — Warrant of arrest issued against cargo, ship *An Xin Jiang* — Action in rem not permitted against ship, cargo — In rem proceeding only applying to ship, cargo subject of action over which Court has jurisdiction — Under Federal Court Act, s. 43(2), action in rem only possible in field of jurisdiction covered by Act, s. 22, if “subject” of action ship, cargo — Ship *An Xin Jiang* not subject of contract relied on by charterer — No nexus, causal relationship between action, ship and cargo.*

Maritime Law — Contracts — Charterer filing statement of claim in rem, in personam against shipper for breach of charter-party — Warrant of arrest issued against cargo, ship — Charterer relying on Court’s maritime jurisdiction in Federal Court Act, s. 22(2)(i) — Whether ship, cargo “subject”, “cause” of action — Ship arrested not subject of

A-924-97
Beston Chemical Corporation, Inc. (appelante)

c.

Paramount Enterprises International, Inc. (intimée)

A-929-97
China Ocean Shipping (Group) Co. (Cosco), Guangzhou Ocean Shipping Company (Cosco Guangzhou) et le navire *An Xin Jiang* (appelants) (défendeurs)

c.

Paramount Enterprises International, Inc. (intimée) (demanderesse)

RÉPERTORIÉ: PARAMOUNT ENTERPRISES INTERNATIONAL, INC. c. AN XIN JIANG (LE) (C.A.)

Cour d’appel, juges Décary, Létourneau et Noël, J.C.A.—Québec, 18 octobre; Ottawa, 15 décembre 2000.

*Compétence de la Cour fédérale — Section de première instance — Dans une charte-partie, l’expéditeur a convenu avec l’affréteur de charger la cargaison sur le navire *Len Speer* et de la transporter de la Chine au Québec — L’expéditeur a décidé de confier le transport à un autre armateur et de charger la cargaison sur un autre navire, le *An Xin Jiang* — L’affréteur a déposé une déclaration d’action in rem et in personam pour violation de la charte-partie — Un mandat de saisie a été délivré contre la cargaison et contre le navire *An Xin Jiang* — Une action in rem ne peut être intentée contre un navire et contre une cargaison — Une instance in rem s’applique uniquement aux navires et aux cargaisons qui sont l’objet d’une action à l’égard de laquelle la Cour a compétence — En vertu de l’art. 43(2) de la Loi sur la Cour fédérale, l’action in rem n’est possible dans un champ de compétence visé par l’art. 22 de la Loi que si elle «port[e]» sur le navire ou la cargaison — Le navire *An Xin Jiang* n’est pas l’objet du contrat sur lequel se fondait l’affréteur — Il n’y a aucun lien de causalité entre l’action et le navire et la cargaison.*

Droit maritime — Contrats — L’affréteur a déposé une déclaration d’action in rem et in personam contre l’expéditeur pour violation de la charte-partie — Un mandat de saisie a été délivré contre la cargaison et contre le navire — L’affréteur a invoqué la compétence de la Cour en matière maritime, décrite à l’art. 22(2)i) de la Loi sur la

contract relied on by charterer — No nexus between action, ship and cargo arrested — Latter not “subject” of action.

These were two appeals and a cross-appeal from a Trial Division decision finding that the Federal Court could not entertain an action *in rem* in respect of the ship arrested but that it could in respect of the cargo which was also arrested. In March 1997, the shipper, Beston Chemical Corporation, Inc., agreed with the charterer, Paramount Enterprises International, Inc., under a charter-party in the Conlinebooking form, to load explosives on board the ship *Len Speer* and to transport them from China to the port of Grande-Anse in Quebec. Shortly after, Beston informed Paramount that the cargo would not be loaded on the *Len Speer* and that the carriage of the goods would be entrusted to another shipowner, Cosco, and another ship, the *An Xin Jiang*. Paramount filed a statement of claim *in rem* and *in personam* alleging a breach of the charter-party and wrongful interference by a third party with the charter-party. A warrant of arrest was accordingly issued against the cargo and the ship *An Xin Jiang*. To avoid arrest of the ship, Cosco gave a letter of undertaking replaced later by a bail issued by the Bank of Nova Scotia. Two months later, it filed a motion, under paragraphs 419(1)(a), (c) and (f) of the old *Federal Court Rules*, to strike out the statement of claim *in rem* against the ship and the cargo, to set aside the warrant of arrest and to return to Cosco for cancellation the letter of undertaking issued on June 6, 1997. The issue on appeal was whether the Federal Court, in exercising its maritime jurisdiction, could entertain an action *in rem* in respect of the ship and cargo which had been arrested.

Held, the appeals should be allowed, the cross-appeal should be dismissed.

A motion to strike based on paragraph 419(1)(a) can be allowed only if it is plain and obvious that the pleading discloses no reasonable cause of action. It was argued that an action *in rem* is not permitted when the property arrested is not the “subject” of the action within the meaning of subsection 43(2) of the *Federal Court Act*. The Court’s maritime jurisdiction relied on by Paramount is found in paragraph 22(2)(i) of the Act, namely “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 words “*in rem*” describe not the “maritime jurisdiction” of the Court, but a means of exercising that jurisdiction. It is the proceeding rather than the cause of action which was at issue. An action *in rem* may be brought against a ship or a cargo, but it must still be

Cour fédérale — Le navire et la cargaison sont-ils «l'objet» ou «la cause» de l'action? — Le navire saisi n'est pas l'objet du contrat sur lequel se fondait l'affrètement — Il n'y a aucun lien entre l'action et le navire et la cargaison saisis — Ces derniers ne sont pas «l'objet» de l'action.

Il s’agit de deux appels et d’un appel incident interjetés contre une décision de la Section de première instance selon laquelle la Cour fédérale ne pouvait pas connaître d’une action *in rem* à l’égard du navire saisi, mais qu’elle y était autorisée en ce qui concerne la cargaison qui a également été saisie. En mars 1997, l’expéditeur, Beston Chemical Corporation, Inc., a convenu avec l’affrètement Paramount Enterprises International, Inc., dans une charte-partie sous la forme Conlinebooking, de charger des explosifs à bord du navire *Len Speer* et de les transporter de la Chine au port de Grande-Anse au Québec. Peu après, Beston a informé Paramount que la cargaison ne serait pas chargée sur le navire *Len Speer*, et que le transport des marchandises serait confié à un autre armateur, Cosco, et effectué sur un autre navire, le *An Xin Jiang*. Paramount a déposé une déclaration d’action *in rem* et *in personam* dans laquelle elle allègue la violation de la charte-partie et l’ingérence induite d’un tiers dans la charte-partie. Un mandat de saisie a donc été délivré contre la cargaison et contre le navire *An Xin Jiang*. Pour éviter la saisie du navire, Cosco a donné une lettre de garantie qui a été remplacée ultérieurement par un cautionnement fourni par la Banque de Nouvelle-Écosse. Deux mois plus tard, elle a présenté une requête en vertu des alinéas 419(1)a, c) et f) des anciennes Règles de la Cour fédérale en vue d’obtenir la radiation de la déclaration d’action *in rem* contre le navire et contre la cargaison, l’annulation du mandat de saisie, et la remise à Cosco, pour qu’elle l’annule, de la lettre de garantie délivrée le 6 juin 1997. La question qui fait l’objet du présent appel est de savoir si la Cour fédérale, dans l’exercice de sa compétence en matière maritime, pouvait connaître d’une action *in rem* à l’égard du navire et de la cargaison qui ont été saisis.

Arrêt: les appels sont accueillis et l’appel incident est rejeté.

Une requête en radiation fondée sur l’alinéa 419(1)a) ne peut être accueillie que s’il est clair et évident que la plaidoirie ne révèle aucune cause raisonnable d’action. On a soutenu que l’action *in rem* n’est pas possible lorsque les biens saisis ne sont pas ce sur quoi «port[e]» l’action au sens du paragraphe 43(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*. La compétence maritime de la Cour qu’invoque Paramount est celle énoncée à l’alinéa 22(2)i) de la Loi, soit «une demande fondée sur une convention relative au transport de marchandises à bord d’un navire, à l’usage ou au louage d’un navire, notamment par charte-partie». L’expression «*in rem*» décrit non pas la «compétence maritime» de la Cour, mais un mode d’exercice de cette compétence. C’est la procédure plutôt que la cause d’action qui est visée en l’espèce. Une action *in rem* peut être intentée contre un navire ou une

determined in what circumstances it can be resorted to. The *in rem* proceeding in the case at bar could only apply to a ship or cargo which is the subject of an action over which the Court has jurisdiction. Subsection 43(2) of the Act does not permit an action in every case where the Court has jurisdiction under section 22, but only if the “subject” of the action is the ship or cargo. It must be possible to say that it is the use of this ship or the carriage of this cargo that justified the action *in rem* brought against the property arrested. The *An Xin Jiang* was not the subject of the contract relied on by Paramount. It did not as such cause any damage, receive any benefit nor was it involved in any incident relating to the action. The delict of interference allegedly caused by Cosco was in reality related to the breach of a charter-party. Allowing arrest of the ship, *An Xin Jiang*, would be to allow the arrest of any ship belonging to a defendant regardless of whether a ship was the subject of the action. There was no nexus or causal relationship between the action and the ship and cargo arrested such that it can be said that the ship or cargo is the “subject” of the action. If there was a nexus between the action and the ship and cargo arrested, it was merely incidental or fortuitous.

Paramount objected to the Court ruling on the validity of the bail, arguing that this guarantee is not a “pleading” which may be struck out under Rule 419. At trial, the Court may usually, in connection with a motion to strike, order the quashing of a warrant of arrest and bail without questioning whether these are “pleadings”. Although the bail originates from a third party and reflects contractual arrangements which are not part of the pleadings, it is nevertheless an integral part of an action *in rem*. Once the action against the ship collapses, the action against the bail must fail also and the latter must be returned to the person who gave it just as the ship would have been returned to its owner. Paramount’s claim that the bail prepared in accordance with the Rules of the Court could extend to the action *in personam* is inconsistent with the procedure laid down by those Rules.

cargaison, mais on doit toujours déterminer dans quelles circonstances on peut y avoir recours. La procédure *in rem* en l’espèce ne peut viser qu’un navire ou une cargaison qui sont l’objet d’une action à l’égard de laquelle la Cour a compétence. Le paragraphe 43(2) de la Loi ne permet pas une action dans tous les cas où la Cour a par ailleurs compétence en vertu de l’article 22; il ne le permet que si l’action «port[e]» sur le navire ou la cargaison. Il faut que l’on puisse dire que c’est l’utilisation de ce navire ou le transport de cette cargaison qui justifie l’action *in rem* prise contre le bien saisi. Le navire *An Xin Jiang* n’est pas l’objet du contrat sur lequel se fondait Paramount. Il n’a en tant que tel causé aucun dommage, il n’a bénéficié d’aucun avantage et il n’a été impliqué dans aucun incident qui soient liés à l’action. Le délit d’ingérence indue qui aurait été commis par Cosco, se rapportait en fait à la violation d’une charte-partie. Permettre la saisie du navire *An Xin Jiang* serait permettre la saisie de tout navire appartenant à un défendeur, qu’un navire soit ou non en cause dans l’action. Il n’y avait pas, entre l’action et le navire et la cargaison saisi, un lien de causalité qui permettrait de dire que le navire ou la cargaison sont «l’objet» de l’action. S’il y avait un lien de causalité entre l’action et le navire et la cargaison saisis, il était simplement accidentel ou fortuit.

Paramount s’est opposée à ce que la Cour se prononce sur la validité du cautionnement, prétendant que cette garantie n’est pas une «plaidoirie» susceptible d’être radiée en vertu de la Règle 419. En première instance, la Cour peut habituellement, dans le cadre d’une requête en radiation, ordonner l’annulation d’un mandat de saisie et d’un cautionnement sans que ne se pose la question de savoir si ce sont là des «plaidoiries». Bien qu’il émane d’un tiers et fasse état d’arrangements contractuels qui ne participent pas des plaidoiries, le cautionnement fait néanmoins partie intégrante de l’action *in rem*. Dès lors que tombe l’action contre le navire, l’action contre le cautionnement doit tomber aussi, et le cautionnement doit être remis à celui qui l’a donné tout comme le navire aurait été remis à son propriétaire. La prétention de Paramount selon laquelle le cautionnement rédigé conformément aux Règles de la Cour pourrait s’étendre à l’action *in personam* est incompatible avec la procédure établie par ces Règles.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

- Administration of Justice Act*, 1956 (U.K.), 1956, c. 46.
Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10.
Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 2 “Canadian maritime law”, 22, 43 (as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 12).
Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, RR. 419, 1002 (as am. by SOR/79-57, s. 17), 1003 (as am. *idem*, s. 18; 92-726, s. 12; 94-41, s. 7), 1005 (as am. by SOR/94-41, s. 8), 1006 (as am. by SOR/79-57, s. 19), Form 35.

LOIS ET RÈGLEMENTS

- Administration of Justice Act*, 1956 (R.-U.), 1956, ch. 46.
Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 2 «droit maritime canadien», 22, 43 (mod. par L.C. 1990, ch. 8, art. 12).
Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e suppl.), ch. 10.
Règles de la Cour fédérale, C.R.C., ch. 663, Règles 419, 1002 (mod. par DORS/79-57, art. 17), 1003 (mod., *idem*, art. 18; 92-726, art. 12; 94-41, art. 7),

Federal Court Rules, 1998, SOR/98-106, rr. 477, 481, 486, 487, Form 486A.
Revised Regulation (1984) under the Insurance (Motor Vehicle) Act, B.C. Reg. 447/83, s. 79(1) (as am. by B.C. Reg. 335/84, Sch., item 19; 379/85, Sch., item 31).
Supreme Court Act, 1981 (U.K.), 1981, c. 54.

1005 (mod. par DORS/94-41, art. 8), 1006 (mod. par DORS/79-57, art. 19), formule 35.
Règles de la Cour fédérale (1998), DORS/98-106, règles 477, 481, 486, 487, formule 486A.
Revised Regulation (1984) under the Insurance (Motor Vehicle) Act, B.C. Reg. 447/83, art. 79(1) (mod. par B.C. Reg. 335/84, ann., art. 19; 379/85, ann., n° 31).
Supreme Court Act, 1981 (R.-U.), 1981, ch. 54.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Amos v. Insurance Corp. of British Columbia, [1995] 3 S.C.R. 405; (1995), 127 D.L.R. (4th) 618; [1995] 9 W.W.R. 305; 10 B.C.L.R. (3d) 1; 31 C.C.L.I. (2d) 1; [1995] I.L.R. 1-3232; 13 M.V.R. (3d) 302; 186 N.R. 150.

CONSIDERED:

Margem Chartering Co. Inc. v. Bocsa (The), [1997] 2 F.C. 1001; (1997), 127 F.T.R. 161 (T.D.).

REFERRED TO:

Paramount Enterprises International Inc. v. An Xin Jiang (The) (1997), 146 F.T.R. 161 (F.C.T.D.); *Mount Royal/Walsh Inc. v. Jensen Star (The)*, [1990] 1 F.C. 199; (1989), 99 N.R. 42 (C.A.); *Cormorant Bulk-Carriers Inc. v. Canficorp (Overseas Projects) Ltd.* (1984), 54 N.R. 66 (F.C.A.); *Armada Lines Ltd. v. Chaleur Fertilizers Ltd.*, [1997] 2 S.C.R. 617; (1997), 148 D.L.R. (4th) 217; 213 N.R. 228; *Corostel Trading v. The Catalina* (1986), 6 F.T.R. 233 (F.C.T.D.); *Industrie Chimique Italia Centrale S.P.A. v. The Choko Star* (1987), 10 F.T.R. 258 (F.C.T.D.); *Domtar Inc. v. Lineas De Navigation Gema S.A.*, [1997] F.C.J. No. 447 (T.D.) (QL); *Joint Stock Society "Oceangeotechnology" v. 1201 (The)*, [1994] 2 F.C. 265; (1994), 72 F.T.R. 211 (T.D.); *Scandia Shipping Agencies Inc. v. The Alam Veracruz* (1997), 148 F.T.R. 164 (F.C.T.D.); *Westview Sable Fish Co. et al. v. The Ship "Neekis"* (1986), 31 D.L.R. (4th) 709; 6 F.T.R. 235 (F.C.T.D.); *Antares Shipping Corp. v. The Ship "Capricorn"*, [1977] 2 S.C.R. 422; (1976), 65 D.L.R. (3d) 105; 7 N.R. 518; *Freighters (Steamship Agents) Co. v. The Ship "Number Four"*, [1983] 1 F.C. 852; (1982), 48 N.R. 321 (C.A.).

AUTHORS CITED

Oxford English Dictionary, Vol. X, Oxford: Clarendon Press, 1970. "subject".
Oxford Hachette Dictionary, English-French, Oxford Superlex Three in One, CD-ROM (version 1.1), Oxford University Press, 1994-1996.

JURISPRUDENCE

DÉCISION APPLIQUÉE:

Amos c. Insurance Corp. of British Columbia, [1995] 3 R.C.S. 405; (1995), 127 D.L.R. (4th) 618; [1995] 9 W.W.R. 305; 10 B.C.L.R. (3d) 1; 31 C.C.L.I. (2d) 1; [1995] I.L.R. 1-3232; 13 M.V.R. (3d) 302; 186 N.R. 150.

DÉCISION EXAMINÉE:

Margem Chartering Co. Inc. c. Bocsa (Le), [1997] 2 C.F. 1001; (1997), 127 F.T.R. 161 (1^{re} inst.).

DÉCISIONS CITÉES:

Paramount Enterprises International Inc. c. An Xin Jiang (Le) (1997), 146 F.T.R. 161 (C.F. 1^{re} inst.); *Mount Royal/Walsh Inc. c. Jensen Star (Le)*, [1990] 1 C.F. 199; (1989), 99 N.R. 42 (C.A.); *Cormorant Bulk-Carriers Inc. c. Canficorp (Overseas Projects) Ltd.* (1984), 54 N.R. 66 (C.A.F.); *Armada Lines Ltd. c. Chaleur Fertilizers Ltd.*, [1997] 2 R.C.S. 617; (1997), 148 D.L.R. (4th) 217; 213 N.R. 228; *Corostel Trading c. Le Catalina* (1986), 6 F.T.R. 233 (C.F. 1^{re} inst.); *Industrie Chimique Italia Centrale S.P.A. c. Le Choko Star* (1987), 10 F.T.R. 258 (C.F. 1^{re} inst.); *Domtar Inc. c. Lineas De Navigation Gema S.A.*, [1997] A.C.F. n° 447 (1^{re} inst.) (QL); *Société par actions «Oceangeotechnology» c. 1201 (Le)*, [1994] 2 C.F. 265; (1994), 72 F.T.R. 211 (1^{re} inst.); *Scandia Shipping Agencies Inc. c. Le Alam Veracruz* (1997), 148 F.T.R. 164 (C.F. 1^{re} inst.); *Westview Sable Fish Co. et autres c. Le navire «Neekis»* (1986), 31 D.L.R. (4th) 709; 6 F.T.R. 235 (C.F. 1^{re} inst.); *Antares Shipping Corp. c. Le navire «Capricorn»*, [1977] 2 R.C.S. 422; (1976), 65 D.L.R. (3d) 105; 7 N.R. 518; *Freighters (Steamship Agents) Co. c. Le navire «Number Four»*, [1983] 1 C.F. 852; (1982), 48 N.R. 321 (C.A.).

DOCTRINE

Oxford English Dictionary, Vol. X, Oxford: Clarendon Press, 1970. «subject».
Oxford Hachette Dictionary, English-French, Oxford Superlex Three in One, CD-ROM (version 1.1), Oxford University Press, 1994-1996.

APPEALS and CROSS-APPEAL from a Trial Division decision ((1997), 147 F.T.R. 162) finding that the Federal Court, in exercising its maritime jurisdiction, could not entertain an action *in rem* in respect of the ship arrested, but that it could in respect of the cargo. Appeals allowed, cross-appeal dismissed.

A-924-97

APPEARANCES:

John G. O'Connor for appellant.
Louis Buteau for respondent.

SOLICITORS OF RECORD:

Langlois, Gaudreau, Québec, for appellant.
Sproule, Castonguay, Pollack, Montréal, for respondent.

A-929-97

APPEARANCES:

Guy Vaillancourt for appellants (defendants).
Louis Buteau for respondent (plaintiff).

SOLICITORS OF RECORD:

Guy Vaillancourt, Québec, for appellants (defendants).
Sproule, Castonguay, Pollack, Montréal, for respondent (plaintiff).

The following is the English version of the reasons for judgment rendered by

[1] DÉCARY J.A.: The purpose of these appeals is to determine whether the Federal Court, in exercising its maritime jurisdiction, may entertain an action *in rem* in respect of the ship and cargo which were arrested. In a decision published at (1997), 146 F.T.R. 161 (F.C.T.D.), the Prothonotary Morneau concluded that it could not; in a decision published at (1997), 147 F.T.R. 162 (F.C.T.D.), Tremblay-Lamer J. found that it could not in respect of the ship but that it could in respect of the cargo. For the reasons that follow, I consider that the action *in rem* was not permitted

APPELS et APPEL INCIDENT interjetés contre une décision de la Section de première instance ((1997), 147 F.T.R. 162) selon laquelle la Cour fédérale, dans l'exercice de sa compétence en matière maritime, ne pouvait connaître d'une action *in rem* à l'égard du navire saisi, mais qu'elle y était autorisée en ce qui concerne la cargaison. Appels accueillis, appel incident rejeté.

A-924-97

ONT COMPARU:

John G. O'Connor pour l'appelante.
Louis Buteau pour l'intimée.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

Langlois, Gaudreau, Québec, pour l'appelante.
Sproule, Castonguay, Pollack, Montréal, pour l'intimée.

A-929-97

ONT COMPARU:

Guy Vaillancourt pour les appelants (défendeurs).
Louis Buteau pour l'intimée (demanderesse).

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

Guy Vaillancourt, Québec, pour les appelants (défendeurs).
Sproule, Castonguay, Pollack, Montréal, pour l'intimée (demanderesse).

Voici les motifs du jugement rendu en français par

[1] LE JUGE DÉCARY, J.C.A.: L'objet de ces appels est de déterminer si, dans l'exercice de sa compétence en matière maritime, la Cour fédérale peut entretenir une action réelle (*in rem*) à l'égard du navire et de la cargaison qui ont été saisis. Le protonotaire Morneau, dans une décision publiée à (1997), 146 F.T.R. 161 (C.F. 1^{re} inst.) a conclu que non; M^{me} le juge Tremblay-Lamer, dans une décision publiée à (1997), 147 F.T.R. 162 (C.F. 1^{re} inst.), a conclu que non en ce qui a trait au navire et que oui en ce qui a trait à la cargaison. Je suis d'avis, pour les raisons qui suivent,

against either the ship or the cargo.

FACTS

[2] The facts are particularly straightforward as we are at the stage of an application to strike made pursuant to the old Rule 419 of the *Federal Court Rules*, C.R.C., c. 663 (the Rules). They are as follows, reduced to the bare essentials.

[3] In March 1997 the charterer Paramount Enterprises International Inc. (Paramount) and the shipper Beston Chemical Corporation Inc., China North Chemical Industries Corporation and China Xinshidai Company, (all three hereinafter referred to as Beston) agreed on a charter-party in the Conlinebooking form. Under that charter-party, Beston was to load lots of explosives on board the ship *Len Speer* and transport them from the port of Tianjin-Xingang in China to the port of Grande-Anse in Quebec.

[4] Paramount made the necessary arrangements for its ship the *Len Speer* to arrive at the loading port between April 10 and 12, 1997. In the meantime, Beston informed Paramount on March 25, 1997 that the cargo would not be loaded on the *Len Speer* and that the transport would be entrusted instead to another shipowner China Ocean Shipping (Group) Co. (Cosco) and Guangzhou Ocean Shipping Company (Cosco Guangzhou), (both referred to hereinafter as Cosco) and made on a ship owned by that other shipowner, the *An Xin Jiang*.

[5] On May 9, 1997 Paramount filed a statement of claim *in rem* and *in personam* with the Registry of this Court. This statement of claim alleged two causes of action, one contractual in nature—a breach of the charter-party, hence the action *in personam* against Beston and *in rem* against the cargo allegedly belonging to it—and the other delictual in nature—the delict of wrongful interference by a third party with the charter-party, hence the delictual action *in personam* against Cosco and *in rem* against its ship *An Xin Jiang*. A warrant of arrest was accordingly issued the same day against the cargo and against the ship *An Xin Jiang*.

que l'action *in rem* n'était permise ni contre le navire ni contre la cargaison.

LES FAITS

[2] Les faits sont d'autant plus simples que nous en sommes au stade d'une requête en radiation présentée en vertu de l'ancienne Règle 419 des *Règles de la Cour fédérale*, C.R.C., 1978, ch. 663 (les Règles). Les voici, réduits à leur strict minimum.

[3] En mars 1997, l'affréteur Paramount Enterprises International Inc. (Paramount) et l'expéditeur Beston Chemical Corporation, Inc., China North Chemical Industries Corporation et China Xinshidai Company, (toutes trois désignées ci-après sous l'appellation Beston) convenaient d'un contrat d'affrètement sous la forme Conlinebooking. En vertu de cette charte-partie, Beston devait charger à bord du navire *Len Speer* des lots d'explosifs et les transporter du port de Tianjin-Xingang, en Chine, au port de Grande-Anse, au Québec.

[4] Paramount prit les arrangements nécessaires pour que son navire, le *Len Speer*, arrive au port de chargement entre le 10 et le 12 avril 1997. Entre-temps, Beston informait Paramount, le 25 mars 1997, que la cargaison ne serait pas chargée sur le *Len Speer* et que le transport serait plutôt confié à un autre armateur China Ocean Shipping (Group) Co. (Cosco) et Guangzhou Ocean Shipping Company (Cosco Guangzhou), (toutes deux désignées ci-après sous l'appellation Cosco) et effectué sur un navire appartenant à cet autre armateur, le *An Xin Jiang*.

[5] Le 9 mai 1997, Paramount dépose au greffe de cette Cour une déclaration d'action *in rem* et *in personam*. Cette déclaration allègue deux causes d'action, l'une, de nature contractuelle: bris de la charte-partie, d'où l'action *in personam* contre Beston et *in rem* contre la cargaison qu'on dit lui appartenir, et l'autre, de nature délictuelle: délit d'ingérence indue par un tiers dans le contrat d'affrètement, d'où l'action délictuelle *in personam* contre Cosco et *in rem* contre son navire *An Xin Jiang*. Un mandat de saisie est en conséquence émis le jour même contre la cargaison et contre le navire *An Xin Jiang*.

[6] To avoid arrest of the ship, Cosco on June 6, 1997 gave a letter of undertaking issued by the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited and replaced two days later by a bail issued by the Bank of Nova Scotia.

[7] On August 20, 1997 Cosco filed a motion pursuant to paragraphs 419(1)(a), (c) and (f) of the old Rules. The conclusions sought by that motion are as follows: to strike out the statement of claim *in rem* against the ship and against the cargo, set aside the warrant of arrest and return to Cosco for cancellation the letter of undertaking issued on June 6, 1997 or any other guarantee which may have been substituted therefor. As I have already said, the Prothonotary allowed the application in its entirety; the Judge refused to strike the action *in rem* against the cargo and to cancel the letter of guarantee. Beston and Cosco appealed the Judge's decision to authorize continuance of the action *in rem* against the cargo (appeals A-924-97 and A-929-97). Paramount filed a cross-appeal in A-924-97 against the Judge's decision to terminate the action *in rem* against the ship. These reasons will dispose of both appeals and of the cross-appeal.

THE APPLICATION TO STRIKE

[8] The debate before the Prothonotary and before the Judge appears to have focussed on paragraph 419(1)(a) of the Rules, namely the absence of a reasonable cause of action, although Cosco's motion was also based on paragraph 419(1)(c), namely the fact that the action *in rem* was "scandalous, frivolous or vexatious", and on paragraph 419(1)(f), namely the fact that the action *in rem* was "otherwise an abuse of the process of the Court". Paramount argued that the allegations involving paragraphs 419(1)(c) and (f) were discontinued before the Prothonotary and not argued before the Judge. Reading the reasons for judgment of each one indicates to me that the discussion in fact turned on paragraph 419(1)(a). In any event, in view of the conclusion at which I have arrived, it would not have been necessary for me to rule on paragraphs 419(1)(c) and (f).

[9] It is well established that a motion to strike based on paragraph 419(1)(a) can only be allowed if

[6] Pour éviter la saisie du navire, Cosco donne, le 6 juin 1997, une lettre de garantie émise par la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited et remplacée, le surlendemain, par une garantie d'exécution émise par la Banque de Nouvelle-Écosse.

[7] Le 20 août 1997, Cosco présente une requête en vertu des paragraphes 419(1)(a), (c) et (f) des anciennes Règles. Les conclusions que recherchent cette requête sont les suivantes: radier la déclaration *in rem* contre le navire et contre la cargaison, annuler le mandat de saisie et remettre à Cosco, pour qu'elle l'annule, la lettre de garantie émise le 6 juin 1997 ou toute autre garantie qui lui aurait été substituée. Le protonotaire, je l'ai déjà dit, a accueilli la requête dans sa totalité; le juge a refusé de radier l'action *in rem* contre la cargaison et d'annuler la lettre de garantie. Beston et Cosco en ont appelé de la décision du juge d'autoriser la continuation de l'action *in rem* contre la cargaison (les dossiers A-924-97 et A-929-97). Paramount a déposé un appel incident dans le dossier A-924-97 à l'encontre de la décision du juge de mettre fin à l'action *in rem* contre le navire. Les présents motifs disposeront des deux appels et de l'appel incident.

LA REQUÊTE EN RADIATION

[8] Le débat, devant le protonotaire et devant le juge, paraît n'avoir porté que sur l'alinéa 419(1)(a) des Règles, soit l'absence de cause raisonnable d'action, même si la requête de Cosco s'appuyait également sur l'alinéa 419(1)(c), soit le fait que l'action *in rem* était «scandaleuse, futile ou vexatoire», et sur l'alinéa 419(1)(f), soit le fait que l'action *in rem* constituait «par ailleurs un emploi abusif des procédures de la Cour». Paramount soutient que les allégations visant les alinéas 419(1)(c) et (f) ont été abandonnées devant le protonotaire et n'ont pas été plaidées devant le juge. La lecture des motifs de jugement de l'un et de l'autre me laisse croire qu'en effet le débat n'a porté que sur l'alinéa 419(1)(a). De toute façon, vu la conclusion à laquelle j'en suis arrivé, il n'aurait pas été nécessaire que je me prononce sur les alinéas 419(1)(c) et (f).

[9] Il est bien établi qu'une requête en radiation fondée sur l'alinéa 419(1)(a) ne peut être accueillie que

it is plain and obvious that the pleading in question discloses no reasonable cause of action. What is alleged here is that the action *in rem* is not permitted when the property arrested, in the circumstances described in the statement of claim and assumed to be true, is not the “subject” of the action within the meaning of subsection 43(2) of the *Federal Court Act*, R.S.C., 1985, c. F-7, as amended (the Act). That is a question to which the Court must give a positive or negative answer. Depending on the answer given, it will be “plain and obvious” that an action *in rem* is, or is not, permitted in the circumstances.

[10] The respondent Paramount argued at the hearing that the Court should assume that U.S. law applies in the case at bar since there was an allegation to this effect in the statement of claim. In my opinion, that is an undue extension of the rule that the facts alleged are assumed to be true in a motion to strike based on paragraph 419(1)(a) of the Rules. It is true that in evidentiary terms foreign law is a “fact” which the party alleging it must prove, but I do not see how the Court could decide the application at bar on the basis of U.S. law which it is not deemed to know *ex officio* and the specific content of which for the purposes of this case was not even defined in the motion. For the purposes of applying paragraph 419(1)(a), the allegation that foreign law applies is in my view comparable to an allegation of law that is not proven and which the Court does not have to take into account.

APPLICABLE LEGISLATION

[11] This appeal turns primarily on section 22 of the Act, which defines the Court’s maritime jurisdiction, and section 43 [as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 12], which defines how that jurisdiction will be exercised. I reproduce only the most relevant portions of those sections.

22. (1) The Trial Division has concurrent original jurisdiction, between subject and subject as well 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

s’il est clair et évident que la plaidoirie visée ne divulgue aucune cause raisonnable d’action. Ce qui est allégué, ici, c’est que l’action *in rem* n’est pas possible lorsque les biens saisis, dans les circonstances décrites dans la déclaration et tenues pour avérées, ne sont pas ce sur quoi «porte» l’action au sens du paragraphe 43(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), ch. F-7, telle que modifiée (la Loi). C’est là une question à laquelle la Cour doit répondre par un oui ou par un non. Selon la réponse donnée, il sera «clair et évident» qu’il y a, ou qu’il n’y a pas, possibilité d’action *in rem* dans les circonstances.

[10] L’intimée Paramount a soutenu lors de l’audience que la Cour devait tenir pour avérée l’application du droit américain en l’espèce puisqu’il y avait une allégation en ce sens dans la déclaration. C’est là, à mon avis, pousser un peu loin le principe qui veut que dans le cadre d’une requête en radiation fondée sur l’alinéa 419(1)a) des Règles, les faits allégués sont tenus pour avérés. Il est vrai qu’en termes de preuve le droit étranger est un «fait» que la partie qui l’allègue doit prouver, mais je ne vois pas comment la Cour pourrait décider de la présente requête sur la base d’un droit américain qu’elle n’est pas censée connaître d’office et dont le contenu précis, pour les fins du présent litige, n’a même pas été défini dans la requête. Pour les fins de l’application de l’alinéa 419(1)a), l’allégation d’application d’un droit étranger est à mon avis assimilable à une allégation de droit qui n’est pas prouvée et dont la Cour n’a pas à tenir compte.

LES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES PERTINENTES

[11] Sont principalement en jeu dans cet appel l’article 22 de la Loi qui définit la compétence maritime de la Cour et l’article 43 [mod. par L.C. 1990, ch. 8, art. 12] qui définit le mode d’exercice de cette compétence. Je ne reproduis que les extraits les plus pertinents de ces articles.

22. (1) La Section de première instance a compétence concurrente, en première instance, dans les cas—opposant notamment des administrés—où une demande de réparation ou un recours est présenté en vertu du droit maritime canadien ou d’une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande, sauf attribution expresse contraire de

extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

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

...

(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;

...

43. (1) Subject to subsection (4), the jurisdiction conferred on the Court by section 22 may in all cases be exercised *in personam*.

(2) Subject to subsection (3), the jurisdiction conferred on the Court by section 22 may be exercised *in rem* against the ship, aircraft or other property that is the subject of the action, or against any proceeds of sale thereof that have been paid into court.

(3) Notwithstanding subsection (2), the jurisdiction conferred on the Court by section 22 shall not be exercised *in rem* with respect to a claim mentioned in paragraph 22(2)(e), (f), (g), (h), (i), (k), (m), (n), (p), or (r), unless, at the time of the commencement of the action, the ship, aircraft or other property that is the subject of the action is beneficially owned by the person who was the beneficial owner at the time when the cause of action arose.

...

(8) The jurisdiction conferred on the Court by section 22 may be exercised *in rem* against any ship that, at the time the action is brought, is beneficially owned by the person who is the owner of the ship that is the subject of the action.

PRELIMINARY OBSERVATIONS

[12] The Court's maritime jurisdiction in the case at bar is not in question. Whatever the outcome of the motion to strike, the proceeding will continue on a personal basis.

[13] Paramount admitted at trial and in its memorandum that the Court's maritime jurisdiction, on which it was relying in the case at bar, both as to the contractual cause of action and as to the delictual cause of action, was that described in paragraph 22(2)(i), namely: "any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to

cette compétence.

(2) Il demeure entendu que, sans préjudice de la portée générale du paragraphe (1), la Section de première instance a compétence dans les cas suivants:

[. . .]

i) une demande fondée sur une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire, à l'usage ou au louage d'un navire, notamment par charte-partie;

[. . .]

43. (1) Sous réserve du paragraphe (4), la Cour peut, aux termes de l'article 22, avoir compétence en matière personnelle dans tous les cas.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), la Cour peut, aux termes de l'article 22, avoir compétence en matière réelle dans toute action portant sur un navire, un aéronef ou d'autres biens, ou sur le produit de leur vente consigné au tribunal.

(3) Malgré le paragraphe (2), la Cour ne peut exercer la compétence en matière réelle prévue à l'article 22, dans le cas des demandes visées aux alinéas 22(2)e), f), g), h), i), k), m), n), p) ou r), que si, au moment où l'action est intentée, le véritable propriétaire du navire, de l'aéronef ou des autres biens en cause est le même qu'au moment du fait générateur.

[. . .]

(8) La compétence de la Cour peut, aux termes de l'article 22, être exercée en matière réelle à l'égard de tout navire qui, au moment où l'action est intentée, appartient au véritable propriétaire du navire en cause dans l'action.

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

[12] La compétence maritime de la Cour dans la présente affaire n'est pas remise en question. Quel que soit le sort de la requête en radiation, la procédure continuera sur une base personnelle.

[13] Paramount a reconnu en première instance et dans son mémoire que la compétence maritime de la Cour sur laquelle elle s'appuyait en l'espèce, aussi bien en ce qui a trait à la cause d'action contractuelle qu'en ce qui a trait à la cause d'action délictuelle, était celle décrite à l'alinéa 22(2)i), soit: «une demande fondée sur une convention relative au transport de

the use or hire of a ship whether by charter party or otherwise". I note in passing that Paramount did not allege that it had a maritime lien on the cargo.

[14] The use of the words "*compétence en matière réelle*" ("jurisdiction . . . *in rem*" in the English text) in section 43 is open to question. Strictly speaking there is no "*compétence en matière réelle*" or "*compétence in rem*". As is made clear by the English wording of subsection 43(2) and the French and English versions of subsection 43(3), the phrase "*in rem*" describes not the jurisdiction of the Court, which is the "maritime jurisdiction" described in section 22, but a means of exercising that jurisdiction. Rule 1002 [as am. by SOR/79-57, s. 17] (now rule 477 [*Federal Court Rules, 1998*, SOR/98-106]) also states that "Actions shall be of two kinds, actions *in rem* and actions *in personam*". I will accordingly use the phrase "action *in rem*" (*action in rem*) to describe the procedure used, an expression which in any case I prefer to "*action en matière réelle*" or "*action réelle*", which does not convey all the background and scope of this proceeding in maritime law.

[15] When Cosco alleged that the statement of claim "disclosed no reasonable cause of action" within the meaning of paragraph 419(1)(a), it essentially alleged that the proceeding used, namely the action *in rem*, could not be used in the circumstances and that accordingly that proceeding should be struck out forthwith. It is the proceeding rather than the cause of action which is at issue here, and it has always been possible to use paragraph 419(1)(a) to dispose of an action or a part of an action that is doomed to failure, whatever its merits may be, simply because the proceeding used is not authorized by the statute.

[16] It is well settled that in using the words "other property" ("*autres biens*") in subsection 43(2) Parliament intended to refer among other things to a cargo. An action *in rem* may therefore be brought against a ship or against a cargo. It must still be determined, and that is the subject of the dispute, in what circumstances such an action may be brought against a ship or against a cargo.

marchandises à bord d'un navire, à l'usage ou au louage d'un navire, notamment par charte-partie». Je note au passage que Paramount n'allègue pas détenir de privilège maritime sur la cargaison.

[14] Il faut se méfier de l'emploi, à l'article 43, des mots «compétence en matière réelle» (*«jurisdiction [. . .] in rem»*, dans le texte anglais). Il n'y a pas, à proprement parler, de «compétence en matière réelle» ou de «compétence *in rem*». Ainsi qu'il ressort clairement du texte anglais du paragraphe 43(2) et des textes français et anglais du paragraphe 43(3), l'expression «*in rem*» qualifie, non pas la compétence de la Cour, qui est la «compétence maritime» décrite à l'article 22, mais un mode d'exercice de cette compétence. La Règle 1002 [mod. par DORS/79-57, art. 17] (maintenant la règle 477 [*Règles de la Cour fédérale (1998)*, DORS/98-106]) dit d'ailleurs que «Les actions sont de deux sortes, les actions *in rem* et les actions *in personam*». J'utiliserai par conséquent l'expression «action *in rem*» pour décrire la procédure utilisée, expression que je préfère, par ailleurs, à celle d'«action en matière réelle» ou d'«action réelle» qui ne véhicule pas tout le passé et toute la portée de cette procédure en droit maritime.

[15] Quand Cosco allègue que la déclaration «ne révèle aucune cause raisonnable d'action» au sens de l'alinéa 419(1)a, elle allègue au fond que la procédure utilisée, soit l'action *in rem*, ne peut l'être dans les circonstances et qu'en conséquence cette procédure doit être écartée d'emblée. C'est la procédure plutôt que la cause d'action qui est ici visée, et il est depuis toujours permis de recourir à l'alinéa 419(1)a pour mettre de côté une action ou partie d'une action qui est vouée à l'échec, quel que soit par ailleurs son bien-fondé, pour la simple raison que la procédure utilisée n'est pas autorisée par la loi.

[16] Il est acquis qu'en utilisant les mots «autres biens» («*other property*») au paragraphe 43(2), le législateur entendait viser, notamment, une cargaison. Une action *in rem* peut donc être intentée contre un navire ou contre une cargaison. Encore faut-il déterminer, et c'est l'objet du litige, en quelles circonstances semblable action peut-elle être dirigée contre un navire ou contre une cargaison.

“SUBJECT” OR “CAUSE” OF ACTION

[17] The application to strike will be allowed if it is established that the ship and cargo are not the subject of the action within the meaning of subsection 43(2), in the context of an action “arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship . . . whether by charter party or otherwise” (paragraph 22(2)(i) of the Act). It is not possible to separate procedure from jurisdiction and increase by the procedure used the jurisdiction that would otherwise devolve on the Court. The *in rem* proceeding in the case at bar can only apply to a ship or a cargo which is the subject of an action over which the Court has jurisdiction. Thus, although the words “*action portant sur*” in subsection 43(2) of the Act, and still more in the English wording, “the subject of the action”, are the key words which the Court must interpret, we have to examine them in terms of the field of jurisdiction applicable in a specific case.

[18] I said that I prefer the English wording, “the subject of the action”, to the French one, “*action portant sur*”, because in subsection 43(3) the same English phrase is rendered in French by “*navire [. . .] en cause*”. The common feature of the variants in the French versions is, it seems to me, that this provision applies to the ship or cargo which is the subject or cause of the action. I note that according to the *Oxford Hachette Dictionary, English-French*, Oxford Superlex Three in One, CD-ROM (version 1.1), Oxford University Press, 1994-1996, the word “subject” in this context is translated by “objet”. While I am dealing with dictionaries, I should say at once that the word “subject” is defined *inter alia* in *The Oxford English Dictionary*, Vol. X, Oxford, Clarendon Press, 1970, as “9. A thing or person giving rise to specified feeling, action, etc.; a ground, a motive, a cause”.

[19] Counsel for the appellants dwelt at length on the concept of “Canadian maritime law” as defined in section 2, on the background to the action *in rem*, on the relationship between an action *in rem* against the cargo and a maritime lien and on the *Supreme Court Act, 1981* (U.K.), 1981, c. 54 (hereinafter “*Supreme Court Act, 1981*”).

«L’OBJET» OU «LA CAUSE» DE L’ACTION

[17] La demande de radiation sera accueillie s’il est démontré que le navire et la cargaison ne sont pas l’objet («*the subject of*») de l’action au sens du paragraphe 43(2), et ce, dans le contexte d’une action «fondée sur une convention relative au transport de marchandises à bord d’un navire [. . .] notamment par charte-partie» (alinéa 22(2)i) de la Loi). Il n’est en effet pas possible de dissocier la procédure par laquelle s’exerce la compétence en droit maritime de la compétence elle-même et d’ainsi accroître par la procédure utilisée la compétence par ailleurs dévolue à la Cour. La procédure *in rem* ne peut en l’espèce viser qu’un navire ou une cargaison qui sont l’objet d’une action à l’égard de laquelle la Cour a compétence. Aussi, bien que les mots «action portant sur» au paragraphe 43(2) de la Loi et, mieux encore dans le texte anglais, «*the subject of the action*», soient les mots-clefs qu’il nous faille interpréter, nous devons les examiner en fonction du champ de compétence applicable dans un cas donné.

[18] J’ai dit préférer le texte anglais, «*the subject of the action*», au texte français «action portant sur», parce que, au paragraphe 43(3), cette même expression anglaise est rendue en français par «navire [. . .] en cause». Le point commun des variantes dans les textes français, est, me semble-t-il, que cette disposition vise le navire ou la cargaison qui sont l’objet ou la cause du litige. Je note que selon le *Oxford Hachette Dictionary, English-French*, Oxford Superlex Three in One, CD-ROM (version 1.1), Oxford University Press, 1994-1996, le mot «*subject*» se traduit, dans ce contexte, par «objet». Puisque j’en suis aux dictionnaires, autant dire tout de suite que le mot «*subject*» est notamment défini, dans *The Oxford English Dictionary*, Vol. X, Oxford, Clarendon Press, 1970, comme [TRADUCTION] «9. Une chose ou une personne donnant lieu à un sentiment ou un acte précis, etc.; un motif, une cause».

[19] Les procureurs des appelantes ont fait grand état du concept de «droit maritime canadien» tel qu’il est défini à l’article 2, de l’historique de l’action *in rem*, de la relation entre l’action *in rem* contre la cargaison et le privilège maritime et du *Supreme Court Act, 1981* (R.-U.), 1981, ch. 54 (ci-après «*Supreme Court Act, 1981*»).

[20] In view of the conclusions at which I have arrived it will not be really necessary, in order to resolve this matter, to go beyond the limits of sections 22 and 43 of the Act. The right to proceed *in rem* was codified in the *Federal Court Act*, and although the history of the *in rem* proceeding is useful in that it provides a better understanding of the nature and consequences of the proceeding, it is not conclusive in interpreting legislation—subsection 43(2) of the Act—which is new law and which uses an original expression, “*action portant sur*”, “the subject of the action”. Further, the *Federal Court Act* of 1970 [R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10] contains such differences in the provisions now in question when compared with the *Administration of Justice Act, 1956* (U.K.), 1956, c. 46, and its successor the *Supreme Court Act, 1981*, that as Marceau J.A. noted in *Mount Royal/Walsh Inc. v. Jensen Star (The)*, [1990] 1 F.C. 199 (C.A.), at pages 208-209, it would be rash to rely blindly on English law.

[21] As I have already said, section 43 of the Act defines how this Court may exercise its maritime jurisdiction.

[22] Subsection 43(2) does not permit an action *in rem* in every case where the Court has jurisdiction under section 22. If that had been the case, Parliament, in referring to the action *in rem*, would have used the general terms it used in subsection 43(1) in respect of the action *in personam*. The very wording of subsection 43(2) indicates that the action *in rem* is only possible, by definition, in a field of jurisdiction covered by section 22, if the “subject” of the action is the ship or cargo (to simplify matters, I exclude aircraft or property other than cargo).

[23] In the case at bar the jurisdiction of the Court relied on by Paramount is that described in paragraph 22(2)(i), that is “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 parties here agreed that Paramount’s claim was based on such an agreement and that the Court accordingly has jurisdiction which it may exercise by an action *in personam* under

[20] Vu les conclusions auxquelles j’en arrive, il ne sera pas vraiment nécessaire pour trancher ce litige de sortir du cadre des articles 22 et 43 de la Loi. Le droit de procéder *in rem* a été codifié dans la *Loi sur la Cour fédérale* et bien que l’histoire de la procédure *in rem* soit utile en ce qu’elle permet d’en mieux comprendre la nature et les effets, elle n’est pas déterminante dans l’interprétation d’un texte législatif—le paragraphe 43(2) de la Loi—qui est de droit nouveau et qui utilise une expression inédite, «*action portant sur*», «*the subject of the action*». De plus, la *Loi sur la Cour fédérale* de 1970 [S.R.C. 1970 (2^o suppl.), ch. 10] comporte des différences telles dans les dispositions qui nous concernent par rapport à l’*Administration of Justice Act, 1956* (R.-U.), 1956, ch. 46 et à son successeur, le *Supreme Court Act, 1981*, qu’il serait téméraire de nous inspirer aveuglément du droit anglais, ainsi que le notait le juge Marceau dans *Mount Royal/Walsh Inc. c. Jensen Star (Le)*, [1990] 1 C.F. 199 (C.A.), aux pages 208 et 209.

[21] L’article 43 de la Loi, je l’ai déjà dit, définit comment cette Cour peut exercer sa compétence maritime.

[22] Le paragraphe 43(2) ne permet pas l’action *in rem* dans tous les cas où la Cour a par ailleurs compétence en vertu de l’article 22. Si tel avait été le cas, le législateur eut utilisé à l’égard de l’action *in rem* les termes généraux qu’il a utilisés au paragraphe 43(1) à l’égard de l’action *in personam*. Le texte même du paragraphe 43(2) indique que l’action *in rem* n’est possible, par définition dans un champ de compétence visé par l’article 22, que si l’action «porte» sur le navire ou la cargaison (j’exclus, pour simplifier la formulation, l’aéronef ou les biens autres que la cargaison).

[23] En l’espèce, la compétence de la Cour qu’invoque Paramount est celle décrite à l’alinéa 22(2)i), soit «une demande fondée sur une convention relative au transport de marchandises à bord d’un navire, à l’usage ou au louage d’un navire, notamment par charte-partie». Les parties s’accordent à dire, ici, que la réclamation de Paramount se fonde sur semblable convention et qu’en conséquence la Cour a compétence, qu’elle peut exercer par voie d’action *in personam*

subsection 43(1). Can it be said of this claim, which “arises out of” a charter-party, that its “subject” is the ship and the cargo, so as to permit an action *in rem*? Put otherwise, are the ship and cargo the “subject” or the “cause” of the action?

[24] The words “fondée”/“arising out of” in paragraph 22(1)(i) are broad in scope (see *Cormorant Bulk-Carriers Inc. v. Canficorp (Overseas Projects) Ltd.* (1984), 54 N.R. 66 (F.C.A.), at page 78). The words “portant sur”/“subject of” in subsection 43(2) have a more limited meaning. They imply that the property arrested is “the cause of” the action (as subsection 43(3) puts it so clearly), and thus that there is some connection between the property arrested and the cause of action. In my opinion, it must be possible to say that it is the use of this ship or the carriage of this cargo that justifies the action *in rem* brought against the property arrested.

[25] This interpretation is strengthened by that recently given by the Supreme Court of Canada of the expression “arises out of the ownership, use or operation of a vehicle” in section 79 of the *Revised Regulation (1984) under the Insurance (Motor Vehicle) Act* [B.C. Reg. 447/83, as am. by B.C. Reg. 335/84, Sch., item 19; 379/85, Sch., item 31] of British Columbia, in *Amos v. Insurance Corp. of British Columbia*, [1995] 3 S.C.R. 405. In the opinion of Major J. the expression “arising out of” “is broader than ‘caused by’, and must be interpreted in a more liberal manner” (in paragraph 21). The test proposed by him in paragraph 17 of his reasons seems to me to be applicable, *mutatis mutandis* of course, to actions based on the carriage of goods on board a ship:

Is there some nexus or causal relationship (not necessarily a direct or proximate causal relationship) between the appellant’s injuries and the ownership, use or operation of his vehicle, or is the connection between the injuries and the ownership, use or operation of the vehicle merely incidental or fortuitous?

[26] Let us now apply this principle to the circumstances of the case at bar.

[27] Paramount’s action *in rem* against the *An Xin Jiang* is based on an allegation in the nature of a

aux termes du paragraphe 43(1). Peut-on dire de cette réclamation qui se «fonde» sur une charte-partie, qu’elle «porte» sur le navire et la cargaison, de manière à permettre un recours *in rem*? Dit autrement, le navire et la cargaison sont-ils «l’objet» ou «la cause» de l’action?

[24] Les mots «fondée», «arising out», à l’alinéa 22(2)(i) ont une large portée. (voir *Cormorant Bulk-Carriers Inc. c. Canficorp (Overseas Projects) Ltd.* (1984), 54 N.R. 66 (C.A.F.), à la page 78). Les mots «portant sur», «subject of», au paragraphe 43(2) ont un sens plus limité. Ils supposent que le bien saisi soit «en cause» dans l’action (comme le dit si bien le paragraphe 43(3)), donc qu’il y ait une connexité certaine entre le bien saisi et la cause d’action. Il faut, à mon avis, que l’on puisse dire que c’est l’utilisation de ce navire ou le transport de cette cargaison qui justifie l’action *in rem* prise contre le bien saisi.

[25] Cette interprétation est renforcée par celle qu’a récemment donnée la Cour Suprême du Canada de l’expression «arises out of the ownership, use or operation of a vehicle» à l’article 79 de la *Revised Regulation (1984) under the Insurance (Motor Vehicle) Act* [B.C. Reg 447/83, mod par B.C. Reg. 335/84, ann., art. 19; 379/85, ann., n° 31] de la Colombie-Britannique, dans *Amos c. Insurance Corp. of British Columbia*, [1995] 3 R.C.S. 405. Pour le juge Major, en effet, l’expression «découle de» «est plus générale que l’expression «causé par» et doit recevoir une interprétation plus libérale» (au paragraphe 21). Le test qu’il propose, au paragraphe 17 de ses motifs, me paraît applicable, avec les adaptations de circonstance bien sûr, aux actions fondées sur le transport de marchandises à bord d’un navire:

Existe-t-il un lien de causalité (pas nécessairement direct ou immédiat) entre les blessures de l’appelant et la propriété, l’utilisation ou la conduite de son véhicule, ou le lien entre les blessures et la propriété, l’utilisation ou la conduite du véhicule est-il simplement accidentel ou fortuit?

[26] Appliquons maintenant ce principe aux circonstances de cette affaire.

[27] L’action *in rem* de Paramount contre le *An Xian Jiang* est fondée sur une allégation de nature

delict of wrongful interference by the owner of this ship (Cosco) in a charter-party affecting another ship, the *Len Speer*, concluded between Beston and Paramount. The *An Xin Jiang* is not the subject of the contract relied on by Paramount. The *An Xin Jiang* did not as such cause any damage, receive any benefit nor was it involved in any incident relating to the action. It was arrested solely because it was owned by Cosco, the alleged perpetrator of the delict of interference, and was carrying the cargo belonging to the shipper Beston, the alleged perpetrator of the breach of contract. The delict of interference is in reality related to the breach of a charter-party and Paramount's action against Cosco, if it is to succeed, will do so regardless of whether the carriage agreed on between Paramount and Beston took place, and if it takes place, regardless of the ship in which the carriage was carried out. When Parliament provided that an "innocent" ship could be arrested, it specified that this was to be done only when the ship belonged to the owner of the ship "that is the subject of the action" (subsection 43(8) of the Act). Allowing arrest of the ship *An Xin Jiang* in the case at bar would be to allow the arrest of any ship belonging to a defendant regardless of whether a ship was the subject of the action.

[28] Paramount's action *in rem* against the Beston cargo is based on an allegation of a contractual nature that Beston did not perform the charter-party. It is true that this contract related to that cargo, but the only nexus existing between the action and the cargo is the fact that it was this cargo which would have been transported if the contract had been carried out. The contract was not carried out, the carriage never began, the cargo was not subject to a maritime lien and Paramount was never in possession of the cargo. The cargo as such did not cause any damage, it did not receive any benefit and it was not involved in any incident relating to the action. The action for breach of contract, if it is to succeed, will succeed regardless of whether the cargo was carried or not and, if it was carried, regardless of the ship carrying it. Allowing seizure of the cargo in the case at bar would be to allow the seizure of any property owned by a defendant even where no property is the subject of the action.

délictuelle d'ingérence induite par le propriétaire de ce navire (Cosco) dans un contrat d'affrètement visant un autre navire, le *Len Speer*, conclu entre Beston et Paramount. Le *An Xin Jiang* n'est pas l'objet du contrat sur lequel se fonde Paramount. Le *An Xin Jiang* en tant que tel n'a causé aucun dommage, il n'a reçu aucun bénéfice et il n'a été impliqué dans aucun incident qui soient reliés à l'action. Il est arrêté uniquement parce qu'il se trouve à appartenir à Cosco, l'auteur allégué du délit d'ingérence et à transporter la cargaison qui appartient à Beston, l'expéditeur, l'auteur allégué du bris de contrat. Le délit d'ingérence est en réalité relié au bris d'une charte-partie et l'action de Paramount contre Cosco, si elle doit réussir, réussira peu importe que le transport convenu entre Paramount et Beston ait eu lieu, et, s'il a eu lieu, peu importe le navire sur lequel ce transport a été effectué. Quand le Parlement a voulu qu'un navire «innocent» puisse être saisi, il a précisé que ce serait dans les seuls cas où ce navire appartenait au propriétaire du navire «en cause dans l'action» (paragraphe 43(8) de la Loi). Permettre la saisie du navire *An Xin Jiang*, en l'espèce, serait permettre l'arrestation de tout navire appartenant à un défendeur quand bien même aucun navire ne serait en cause dans l'action.

[28] L'action *in rem* de Paramount contre la cargaison de Beston est fondée sur une allégation de nature contractuelle de non-exécution par Beston d'un contrat de charte-partie. Il est vrai que ce contrat visait cette cargaison, mais le seul lien qui existe entre l'action et la cargaison est le fait que c'est cette cargaison qui aurait été transportée si le contrat avait été respecté. Or le contrat n'a pas été respecté, le transport n'a jamais commencé, la cargaison n'est pas grevée d'un privilège maritime et Paramount n'a jamais été en possession de la cargaison. La cargaison en tant que telle n'a causé aucun dommage, elle n'a bénéficié d'aucun avantage et elle n'a été impliquée dans aucun incident qui soient reliés à l'action. L'action pour bris de contrat, si elle doit réussir, réussira peu importe que la cargaison ait été par la suite transportée ou non et peu importe, si elle a été transportée, le navire sur lequel elle l'aura été. Permettre la saisie de la cargaison, en l'espèce, serait permettre la saisie de tout bien appartenant à un défendeur quand bien même aucun bien ne serait en cause dans l'action.

[29] In short, I have come to the conclusion that there is no “nexus or causal relationship” between the action and the ship and cargo arrested such that it can be said that the ship or cargo is the “subject” of the action. The subject of the action is the charter-party and the personal actions of the defendants. If there is a nexus between the action and the ship and cargo arrested, it is “merely incidental or fortuitous”, to use the words of Major J.

WARRANT OF ARREST AND BAIL

[30] In its motion to strike Cosco asked that the Court set aside the warrant of arrest of the ship and cargo and order that the letter of undertaking issued by the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited be returned for cancellation. As we know, this letter was replaced by a bail issued by the Bank of Nova Scotia.

[31] Paramount objected to the Court ruling on the validity of the bail. This guarantee, it argued, is not a “pleading” which may be struck out under Rule 419 and, as in the case at bar it extends beyond the action *in rem* to the action *in personam*, it would not be appropriate to deal with it in disposing of a motion to strike the action *in rem* only.

[32] It appears to be standard practice at trial to ask the Court for, and to obtain, in connection with a motion to strike, the quashing of the warrant of arrest and bail without questioning whether these are “pleadings” (see *Armada Lines Ltd. v. Chaleur Fertilizers Ltd.*, [1997] 2 S.C.R. 617, at page 620; *Corostel Trading v. The Catalina* (1986), 6 F.T.R. 233 (F.C.T.D.); *Industrie Chimique Italia Centrale S.P.A. v. The Choko Star* (1987), 10 F.T.R. 258 (F.C.T.D.); *Domtar Inc. v. Lineas De Navigation Gema S.A.*, [1997] F.C.J. No. 447 (T.D.) (QL); *Joint Stock Society “Oceangeotechnology” v. 1201 (The)*, [1994] 2 F.C. 265 (T.D.); *Scandia Shipping Agencies Inc. v. The Alam Veracruz* (1997), 148 F.T.R. 164 (F.C.T.D.); *Westview Sable Fish Co. et al. v. The Ship “Neekis”* (1986), 31 D.L.R. (4th) 701 (F.C.T.D.)).

[29] Bref, j’en arrive à la conclusion qu’il n’y a pas, entre l’action et le navire et la cargaison saisis, ce «lien de causalité» qui permettrait de dire de ce navire ou de cette cargaison qu’ils sont «l’objet» de l’action ou qu’ils sont «en cause» dans l’action. L’objet de l’action est la charte-partie et les agissements personnels des défendeurs. Si lien il y a entre l’action et le navire et la cargaison saisis, il est «simplement accidentel ou fortuit», pour reprendre les mots du juge Major.

LE MANDAT DE SAISIE ET LA GARANTIE D’EXÉCUTION

[30] Dans sa requête en radiation, Cosco a demandé que soit annulé le mandat de saisie du navire et de la cargaison et que lui soit remise, pour fin d’annulation, la lettre de garantie émise par la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited. Cette lettre, on le sait, a été remplacée par une garantie d’exécution émise par la Banque de Nouvelle-Écosse.

[31] Paramount s’objecte à ce que la Cour se prononce sur la validité de la garantie d’exécution. Cette garantie, en effet, ne serait pas une «plaidoirie» susceptible d’être radiée en vertu de la Règle 419 et comme elle s’étendrait en l’espèce, par delà l’action *in rem*, à l’action *in personam*, il ne serait pas approprié d’en traiter dans le cadre d’une requête en radiation de la seule action *in rem*.

[32] Il semble être de pratique courante, en première instance, de demander à la Cour et d’obtenir, dans le cadre d’une requête en radiation, l’annulation du mandat de saisie et du cautionnement sans que ne se pose la question de savoir si ce sont là des «plaidoiries». (Voir *Armada Lines Ltd. c. Chaleur Fertilizers Ltd.*, [1997] 2 R.C.S. 617, à la page 620; *Corostel Trading c. Le Catalina* (1986), 6 F.T.R. 233 (C.F. 1^{re} inst.); *Industrie Chimique Italia Centrale S.P.A. c. Le Choko Star* (1987), 10 F.T.R. 258 (C.F. 1^{re} inst.); *Domtar Inc. c. Lineas De Navigation Gema S.A.*, [1997] A.C.F. n° 447 (1^{re} inst.) (QL); *Société par actions «Oceangeotechnology» c. 1201 (Le)*, [1994] 2 C.F. 265 (1^{re} inst.); *Scandia Shipping Agencies Inc. c. Le Alam Veracruz* (1997), 148 F.T.R. 164 (C.F. 1^{re} inst.); *Westview Sable Fish Co. et autres c. Le navire «Neekis»* (1986), 31 D.L.R. (4th) 701 (C.F. 1^{re} inst.).

[33] According to the case law to which the Court was referred, the question was only raised once, by Prothonotary Hargrave in *Margem Chartering Co. Inc. v. Bocsa (The)*, [1997] 2 F.C. 1001 (T.D.). That case concerned a motion to strike a statement of claim *in rem* and quash the warrant of arrest. The Prothonotary said that in his opinion the warrant of arrest was not a “pleading” and Rule 419 could not be used as the basis for an application to quash. However, at paragraph 20 he added the following:

Thus, the Court having the statutory jurisdiction to issue a warrant, it must also have an inherent procedural or implied jurisdiction to set aside a warrant that is an abuse of process.

[34] I do not think it is really necessary to plead this Court’s inherent jurisdiction, at least as regards the warrant of arrest. The latter is a document of the Court issued pursuant to Rule 1003 [as am. by SOR/79-57, s. 18; 92-726, s. 12; 94-41, s. 7] (now rule 481) in the exercise of its maritime jurisdiction. Once it has been decided that the action *in rem* was not permitted, it follows that the warrant could not have been issued and was void *ab initio*. At the stage of a motion to strike the proceeding *in rem*, the Court is merely observing that the warrant of arrest must suffer the fate of the proceeding *in rem* to which it is attached.

[35] The position is different with the bail, which does not originate from the Court but from a third party and reflects contractual arrangements which are not part of the pleadings. Having said that, the fact remains that this guarantee is an integral part of an action *in rem* in this Court. The warrant of arrest, as indicated in Rule 1003 (now rule 481), can only issue in an action *in rem*. The bail is given under the conditions laid down in Rule 1005 [as am. by SOR/94-41, s. 8] (now rule 486) and in accordance with a form prescribed by that Rule, Form 35 (now Form 486A). It is the bail which authorizes the Court, in Rule 1006 [as am. by SOR/79-57, s. 19] (now rule 487), to issue a release from arrest.

[33] Le seul, selon la jurisprudence qui nous a été soumise, à s’interroger sur cette question est le protonotaire Hargrave, dans *Margem Chartering Co. Inc. c. Bocsa (Le)*, [1997] 2 C.F. 1001 (1^{re} inst.). Il s’agissait, dans cette affaire, d’une demande de radiation de la déclaration *in rem* et d’annulation du mandat de saisie. Le protonotaire s’est dit d’avis que le mandat de saisie n’était pas une «plaidoirie» et que la Règle 419 ne pouvait être invoquée pour en demander l’annulation. Il ajoutait cependant, au paragraphe 20, ce qui suit:

Par conséquent, étant donné que la Cour a compétence pour délivrer un mandat en vertu de sa loi habilitante, elle doit aussi être investie d’une compétence inhérente ou implicite en matière de procédure qui lui permet d’annuler un mandat lorsque celui-ci constitue un emploi abusif de ses procédures.

[34] Je ne crois pas qu’il soit vraiment nécessaire d’invoquer la compétence inhérente de la Cour, à tout le moins en ce qui a trait au mandat de saisie. Ce dernier, en effet, est un document de la Cour émis en vertu de la Règle 1003 [mod. par DORS/79-57, art. 18; 92-726, art. 12; 94-41, art. 7] (maintenant la règle 481) dans l’exercice de la compétence maritime dévolue à la Cour. Dès lors qu’il est décidé que l’action *in rem* n’était pas permise, il s’ensuit que le mandat ne pouvait pas être émis et qu’il est nul *ab initio*. La Cour, au stade d’une requête en radiation de la procédure *in rem*, ne fait que constater que l’accessoire, soit le mandat de saisie, doit suivre le sort du principal, soit la procédure *in rem*.

[35] La situation est différente quand il s’agit de la garantie d’exécution, laquelle n’émane pas de la Cour mais d’un tiers et fait état d’arrangements contractuels qui ne participent pas des plaidoiries. Cela dit, il n’en reste pas moins que cette garantie fait partie intégrante de la procédure *in rem* de la Cour. Le mandat de saisie, c’est la Règle 1003 (maintenant règle 481) qui le dit, ne peut être décerné que dans une action *in rem*. La garantie est donnée dans des conditions établies par la Règle 1005 [mod. par DORS/94-41, art. 8] (maintenant règle 486) et selon une formule prescrite par cette Règle, la formule 35 (maintenant règle 486A). C’est elle, aussi, qui permet à la Cour, à la Règle 1006 [mod. par DORS/79-57, art. 19] (maintenant règle 487), de délivrer la mainlevée de la saisie.

[36] Bail is a procedure imposed by the Rules of the Court for obtaining release of a ship (or cargo) in an action *in rem*. The courts have held that this bail “represents” or “replaces” the property seized (see *Antares Shipping Corp. v. The Ship “Capricorn”*, [1977] 2 S.C.R. 422, at page 454; *Freighters (Steamship Agents) Co. v. The Ship “Number Four”*, [1983] 1 F.C. 852 (C.A.), at page 859). Once the action against the ship collapses, the action against the bail must fail also and the bail must be returned to the person who gave it just as the ship would have been returned to its owner. The bail has become pointless and the court must be able to order that it be returned in the same way as it could, pursuant to paragraph 1006(2)(e) of the Rules (now paragraph 487(1)(d)), order that property be released from arrest “on . . . dismissal of the action in which the property was arrested”. Otherwise, property would be allowed to remain under arrest despite the release and the nullity of the arrest.

[37] Paramount’s claim that the bail prepared in accordance with the Rules of the Court could extend to the action *in personam* is simply inconsistent with the procedure laid down by the Rules. For Paramount to be right, it would have to argue that, in the course of an action *in rem* which it did not have the right to institute, it extracted from the owner of the property arrested a bail greater than what was prescribed by law. I do not think that this is what Paramount is arguing, as it would amount to suggesting that the Rules of the Court be used for improper or wrongful purposes.

DISPOSITION

[38] I would allow the two appeals with costs, dismiss the cross-appeal with costs, reverse the trial judgment in part, award the appellants their costs at trial and restore the order by Prothonotary Morneau dated September 30, 1997.

LÉTOURNEAU J.A.: I concur.

NOËL J.A.: I concur.

[36] La garantie d’exécution est un moyen imposé par les Règles de la Cour pour obtenir, dans une action *in rem*, la libération du navire (ou de la cargaison). Il est acquis, selon la jurisprudence, que cette garantie «représente» ou «remplace» le bien saisi (voir, *Antares Shipping Corp. c. Le navire «Capricorn»*, [1977] 2 R.C.S. 422, à la page 454; *Freighters (Steamship Agents) Co. c. Le navire «Number Four»*, [1983] 1 C.F. 852 (C.A.), à la page 859). Dès lors que tombe l’action contre le navire, l’action contre la garantie doit tomber aussi, et la garantie doit tout autant être remise à celui qui l’a donnée que le navire avait dû être remis à son propriétaire. La garantie est devenue sans objet et la Cour doit pouvoir ordonner qu’elle soit retournée au même titre qu’elle pouvait, en vertu de l’alinéa 1006(2)e des règles (maintenant 487(1)d)) ordonner la levée de la saisie des biens sur «rejet de l’action dans laquelle les biens ont été saisis». Ce serait, autrement, permettre qu’un bien demeure saisi en dépit de la mainlevée et de la nullité de la saisie.

[37] La prétention de Paramount à l’effet que la garantie d’exécution rédigée conformément aux Règles de la Cour pourrait s’étendre à l’action *in personam* est tout simplement incompatible avec le mécanisme établi par les Règles. Pour que Paramount ait raison, il faudrait qu’elle plaide que dans le cadre d’une action *in rem* qu’elle n’avait pas le loisir d’instituer, elle aurait soutiré du propriétaire des biens saisis une garantie supérieure à celle que la loi prescrit. Je ne crois pas que ce soit là ce que Paramount plaide, car cela équivaldrait à plaider l’usage des règles de la Cour à des fins impropres ou abusives.

DISPOSITIF

[38] Je serais d’avis d’accueillir les deux appels avec dépens, de rejeter l’appel incident avec dépens, de renverser en partie le jugement de première instance, d’accorder aux appelantes leurs dépens en première instance et de rétablir l’ordonnance du protonotaire Morneau en date du 30 septembre 1997.

LE JUGE LÉTOURNEAU, J.C.A.: Je suis d’accord.

LE JUGE NOËL, J.C.A.: Je suis d’accord.