

A-175-73

A-175-73

**Associated Metals & Minerals Corporation, et al.**  
(Plaintiff) (Appellant)

v.

**The Ship Evie W, Aris Steamship Co. Inc. and  
Worldwide Carriers Limited (Defendants)**  
(Respondents)

Court of Appeal, Jackett C.J., Pratte and Le Dain  
JJ.—Montreal, December 14 and 15; Ottawa,  
December 20, 1977.

*Maritime law — Jurisdiction — Whether or not Parliament competent to confer s. 22 powers on Federal Court — Contract for carriage of goods at sea — Whether or not contract was with respondent as owner and operator of vessel — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 22 — The British North America Act, 1867, 30 & 31 Victoria, c. 3 (U.K.) (R.S.C. 1970, Appendix II), ss. 101, 129.*

This is an appeal from the Trial Division's dismissal of appellant's action based on a failure to deliver the goods in question at a destination contemplated by the contract of carriage. A preliminary question of jurisdiction, not raised at trial, arose as an objection to the granting of the appeal: whether or not section 22 of the *Federal Court Act* must be read so as not to confer jurisdiction on the Trial Division because Parliament did not have the legislative authority to confer such jurisdiction on a court created under section 101 of *The British North America Act, 1867*. The substantive question involved in the appeal is whether or not on the facts the Trial Judge erred in holding that appellant's contract of carriage was not a contract with the respondent as owner and operator of the vessel.

*Held*, the appeal is allowed. In light of the *Quebec North Shore* and *McNamara* cases, section 101 is to be read as authorizing Parliament to confer on such a court jurisdiction to administer "existing federal law, whether statute or regulation or common law". Admiralty law, which includes contracts for carriage of goods by sea, is subject to being "repealed, abolished or altered" by the Parliament of Canada. Although it might co-exist and overlap with some provincial laws, it is not part of the ordinary municipal law of the provinces. With respect to the substantive question involved on this appeal, there is no identifiable difference in respect of which the facts of this case differ from the facts that were under consideration in the Supreme Court of Canada in *Paterson Steamships Ltd. v. Aluminum Co. of Canada Ltd.* in such a way as to avoid the same conclusion in this case as was reached there.

*Paterson Steamships Ltd. v. Aluminum Co. of Canada Ltd.* [1951] S.C.R. 852, followed. *R. v. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 F.C. 675, applied. *Intermunicipal Realty &*

**Associated Metals & Minerals Corporation et al.**  
(Demandeurs) (Appellants)

a c.

**Le navire Evie W, Aris Steamship Co. Inc. et  
Worldwide Carriers Limited (Défendeurs)** (Intimés)

b Cour d'appel, le juge en chef Jackett, les juges Pratte et Le Dain—Montréal, les 14 et 15 décembre; Ottawa, le 20 décembre 1977.

*Droit maritime — Compétence — Le Parlement est-il compétent pour conférer à la Cour fédérale les pouvoirs prévus dans l'art. 22? — Contrat de transport maritime — Le contrat a-t-il été conclu avec l'intimée en tant que propriétaire et exploitante du navire? — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), c. 10, art. 22 — Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, 30 & 31 Victoria, c. 3 (R.-U.) (S.R.C. 1970, Appendix II), art. 101, 129.*

Il s'agit d'un appel interjeté contre un jugement rendu par la Division de première instance rejetant une action intentée par l'appelante et fondée sur le défaut de livraison des marchandises en question à la destination stipulée dans le contrat de transport. Une question préliminaire de compétence, non soulevée devant la Division de première instance, l'a été devant la Cour, comme moyen d'opposition à l'accueil de l'appel: il s'agit de déterminer si l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* doit être compris de façon à dénier compétence à la Division de première instance parce que le Parlement n'aurait pas eu le pouvoir législatif nécessaire pour conférer compétence à un tribunal créé en application de l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*. Le fond du présent appel consiste à déterminer si, en l'espèce, le juge de première instance a fait erreur en concluant que le contrat de transport de l'appelante n'a pas été un contrat conclu avec l'intimée en tant que propriétaire et exploitante du navire.

g *Arrêt*: l'appel est accueilli. A la lumière des arrêts rendus dans *Quebec North Shore* et *McNamara*, l'article 101 doit être interprété comme autorisant le Parlement à conférer à la Cour compétence pour administrer «la législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou la *common law*». Le droit de l'amirauté, qui englobe les contrats de transport des marchandises par mer, est susceptible d'être «révoqué, aboli ou modifié» par le Parlement du Canada. Ce droit coexiste avec d'autres législations «provinciales» et parfois les chevauche, mais il ne fait pas partie du droit municipal ordinaire des provinces. En ce qui concerne la question de fond impliquée dans le présent appel, on ne voit pas en quoi les circonstances de l'espèce diffèrent de celles prises en considération par la Cour suprême du Canada dans *Paterson Steamships Ltd. c. Aluminum Co. of Canada Ltd.* de telle façon qu'il faudrait en venir à une autre conclusion que celle de la Cour suprême dans l'arrêt précité.

Arrêt suivi: *Paterson Steamships Ltd. c. Aluminum Co. of Canada Ltd.* [1951] R.C.S. 852. Arrêts appliqués: *R. c. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 C.F. 675; *Intermunicipal*

*Development Corp. v. Gore Mutual Insurance Co.* [1978] 2 F.C. 691, applied. *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.* [1977] 2 S.C.R. 1054, applied. *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654, applied.

APPEAL.

COUNSEL:

*D. J. Wright, Q.C.*, and *R. N. Waterman* for plaintiff, appellant. b

*R. Chauvin, Q.C.*, for defendant, respondent  
Aris Steamship Co. Inc.

SOLICITORS:

*Lang, Michener, Cranston, Farquharson & Wright*, Toronto, for plaintiff, appellant.

*Chauvin, Marler & Baudry*, Montreal, for defendant, respondent Aris Steamship Co. Inc. d

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

JACKETT C.J.: This is an appeal from a judgment of the Trial Division [T-238-72] in so far as it dismissed an action by the appellant against the respondent Aris Steamship Co. Inc. (hereinafter referred to as the respondent) as the owner and operator of the ship on which goods belonging to the appellant were shipped from Finland to Canada. The action is based on a failure to deliver the goods in question at a destination contemplated by the contract of carriage.<sup>1</sup>

A preliminary question as to the jurisdiction of the Trial Division in such an action should be dealt with first. As I understand it, this question was not raised in the Trial Division but is raised by the respondent, as an objection to the granting of the appeal, in the light of the decision rendered by the Supreme Court of Canada since the decision appealed against, in *Quebec North Shore Paper*

<sup>1</sup> On the hearing of the appeal, counsel for the appellant made it clear, as I understood him, that he was not asking for judgment, notwithstanding what is contained in his memorandum, except on the basis of a breach of contract between the appellant as shipper and the respondent as carrier.

*Realty & Development Corp. c. Gore Mutual Insurance Co.* [1978] 2 C.F. 691; *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.

APPEL.

AVOCATS:

*D. J. Wright, c.r.*, et *R. N. Waterman* pour les demandeurs-appellants.

*R. Chauvin, c.r.*, pour la défenderesse-intimée  
Aris Steamship Co. Inc.

PROCUREURS:

*Lang, Michener, Cranston, Farquharson & Wright*, Toronto, pour les demandeurs-appellants.

*Chauvin, Marler & Baudry*, Montréal, pour la défenderesse-intimée Aris Steamship Co. Inc. d

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

LE JUGE EN CHEF JACKETT: Il s'agit d'un appel interjeté contre un jugement rendu par la Division de première instance [T-238-72] rejetant une action intentée par l'appelante contre l'Aris Steamship Co. Inc. (ci-après appelé l'intimée) propriétaire et exploitante du navire transportant, de la Finlande au Canada, des marchandises appartenant à l'appelante. L'action est fondée sur le défaut de livraison des marchandises en question à la destination stipulée dans le contrat de transport<sup>1</sup>.

Il faut tout d'abord traiter de la compétence de la Division de première instance à connaître de ladite action. Autant que je sache, la question n'a pas été soulevée devant ladite Division, mais l'a été devant la Cour par l'intimée, comme moyen d'opposition à l'accueil de l'appel, à la lumière de l'arrêt rendu par la Cour suprême du Canada dans *Quebec North Shore Paper Company c. Canadien*

<sup>1</sup> Lors de l'audition de l'appel, l'avocat de l'appelante a exposé clairement, à mon sens, qu'il ne cherchait pas à obtenir un jugement, malgré ce qui a été dit dans son mémoire, sauf dans la mesure où il s'agit d'une rupture de contrat entre l'appelante en tant qu'affrètement et l'intimée en tant que transporteur.

*Company v. Canadian Pacific Limited*,<sup>2</sup> which decision must, as it seems to me, be read with the Supreme Court's decision in *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen*.<sup>3</sup>

There is, as I understand it, no question that the action in the Trial Division was, in so far as the claim now in question is concerned, an action for a claim falling within the words "claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in ... a ship ..." within the ordinary meaning of those words as used in section 22(2)(i) of the *Federal Court Act*.<sup>4</sup> The question, as I understand it, is whether section 22 must be read so as not to confer jurisdiction on the Trial Division in respect of the claim in this case because Parliament did not have legislative authority to confer such jurisdiction on a court created under section 101 of *The British North America Act, 1867*.

The relevant portion of section 101 authorizes Parliament, notwithstanding anything in *The British North America Act, 1867*, to provide for the constitution, maintenance and organization of courts for the "Administration of the Laws of Canada".

Prior to the decisions of the Supreme Court of Canada referred to above, there was a widely accepted view that Parliament could, by virtue of section 101, confer on a court such as the *Federal Court of Canada* jurisdiction "in respect of matters that are within federal legislative jurisdic-

<sup>2</sup> [1977] 2 S.C.R. 1054.

<sup>3</sup> [1977] 2 S.C.R. 654.

<sup>4</sup> Section 22 reads, in part:

22. (1) The Trial Division has concurrent original jurisdiction as well between subject and subject as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

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

(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;

*Pacifique Ltée*<sup>2</sup>, après qu'ait été rendu le jugement dont est appel, arrêt qui doit être, à mon sens, lu de concert avec la décision de la Cour suprême dans *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine*<sup>3</sup>.

En ce qui a trait à la présente espèce, l'action intentée devant la Division de première instance était certainement, à mon avis, une action en réclamation relevant de l'article 22(2)(i) de la *Loi sur la Cour fédérale*<sup>4</sup>, à savoir une «demande née d'une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire ...». A mon sens, il s'agit de déterminer si l'article 22 doit être compris de façon à dénier compétence à la Division de première instance relativement à la réclamation faite en l'espèce, parce que le Parlement n'aurait pas eu le pouvoir législatif nécessaire pour conférer compétence à un tribunal créé en application de l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*.

Nonobstant toute disposition contraire de l'Acte, la partie pertinente de l'article 101 autorise le Parlement à adopter des mesures visant à créer, maintenir et organiser des tribunaux «pour l'administration des lois du Canada.»

Antérieurement aux décisions précitées de la Cour suprême, il était généralement admis que le Parlement pouvait, en vertu de l'article 101, conférer à une cour, telle que la *Cour fédérale du Canada*, compétence «relativement à des matières relevant de la compétence législative fédérale».

<sup>2</sup> [1977] 2 R.C.S. 1054.

<sup>3</sup> [1977] 2 R.C.S. 654.

<sup>4</sup> L'article 22 se lit partiellement comme suit:

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

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

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;

tion". In the light of those cases, however, section 101 is to be read as authorizing Parliament to confer on such a court jurisdiction to administer "existing federal law, whether statute or regulation or common law".<sup>5</sup> [The italics are mine.] While not so said expressly, as I read the judgments in those cases, they stand, at the least, for the proposition that Parliament cannot confer on a section 101 court jurisdiction to administer "provincial" laws.

As it seems to me, in so far as the four original provinces are concerned, the key to the distinction so adumbrated between "federal" and "provincial" law is to be found in that part of section 129 of *The British North America Act, 1867*, which reads as follows:

129. Except as otherwise provided by this Act, all Laws in force in Canada, Nova Scotia, or New Brunswick at the Union, . . . shall continue in Ontario, Quebec, Nova Scotia, and New Brunswick respectively, as if the Union had not been made; subject nevertheless (except with respect to such as are enacted by or exist under Acts of the Parliament of Great Britain . . . )<sup>6</sup> to be repealed, abolished, or altered by the Parliament of Canada, or by the Legislature of the respective Province, according to the Authority of the Parliament or of that Legislature under this Act.<sup>7</sup>

For the purpose of the limitation on the possible jurisdiction of a section 101 court indicated by the Supreme Court of Canada by its decisions of 1976 and 1977, I should have thought that a law *continued* by section 129 would be a "federal" law if it could "be repealed, abolished, or altered by the Parliament of Canada" whether its origin was

- (a) the Common Law of England,
- (b) a United Kingdom statute, or
- (c) a pre-Confederation colonial statute,

<sup>5</sup> Query whether the words "laws of Canada" in section 101 extend *only* to "federal" as opposed to "provincial" law or whether they include also the Constitution of Canada. Cf. the recent decision of this Court in *The Queen (Canada) v. The Queen (P.E.I.)* [1978] 1 F.C. 533.

<sup>6</sup> This exception was removed by the Statute of Westminster, 1931, sections 2 and 7(2).

<sup>7</sup> In so far as the other provinces are concerned, the same or a substantially similar result is achieved by the terms upon which they entered the Union or by a statute passed under *The British North America Act, 1871*.

Mais selon cette jurisprudence, l'article 101 doit être interprété comme autorisant le Parlement à conférer à la Cour compétence pour administrer «la législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou la *common law*»<sup>5</sup>. [Mis en italiques par mes soins.] Suivant mon interprétation, les jugements précités soutiennent au moins le principe que le Parlement ne peut, en vertu de l'article 101, conférer compétence à la Cour pour administrer des lois «provinciales», même si les jugements ne sont pas formulés de façon aussi expresse.

A mon avis, et en ce qui concerne les quatre provinces d'origine, il faut chercher la clé de la distinction esquissée entre loi «provinciale» et loi «fédérale» dans la partie de l'article 129 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*, dont voici le libellé:

129. Sauf toute disposition contraire prescrite par le présent acte,—toutes les lois en force en Canada, dans la Nouvelle-Écosse ou le Nouveau-Brunswick, lors de l'union,—. . . continueront d'exister dans les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick respectivement, comme si l'union n'avait pas eu lieu; mais ils pourront, néanmoins (sauf les cas prévus par des actes du parlement de la Grande-Bretagne . . . )<sup>6</sup>, être révoqués, abolis ou modifiés par le parlement du Canada, ou par la législature de la province respective, conformément à l'autorité du parlement ou de cette législature en vertu du présent acte.<sup>7</sup>

Aux fins des limitations possibles de la compétence d'un tribunal relevant de l'article 101, établies par la Cour suprême du Canada dans ses jugements rendus en 1976 et 1977, je pense que toute loi *maintenue* par l'article 129 serait une loi «fédérale» si elle peut «être révoquée, abolie ou modifiée par le parlement du Canada», qu'elle ait pris son origine dans:

- a) la *common law* d'Angleterre,
- b) une loi écrite du Royaume-Uni, ou
- c) une loi coloniale antérieure à la Confédération,

<sup>5</sup> Voir si l'expression «lois du Canada» dans l'article 101 s'applique *seulement* aux lois «fédérales», par opposition aux lois «provinciales», ou si elle englobe aussi la constitution du Canada. Se reporter à une décision récente de cette cour dans *La Reine (Canada) c. La Reine (Î.-P.-É.)* [1978] 1 C.F. 533.

<sup>6</sup> Exception abrogée par le Statut de Westminster, 1931, articles 2 et 7(2).

<sup>7</sup> En ce qui concerne les autres provinces, les modalités suivant lesquelles elles participent à la Confédération ou les lois écrites adoptées en vertu de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1871*, donnent les mêmes résultats ou des résultats essentiellement semblables.

and that the expression "federal" law would also include statutes enacted by the Parliament of Canada since 1867.<sup>8</sup> Similarly, for that purpose, a law *continued* by section 129 would be a "provincial" law if it could "be repealed, abolished, or altered . . . by the Legislature of the respective Province" and the expression "provincial" law would include statutes enacted by a legislature of a province since 1867.

If that division between what is meant by "federal" law and what is meant by "provincial" law is substantially correct, as it seems to me, the principal, if not the only, class of case where the new light cast by the 1976 and 1977 decisions reflects a difference in the possible jurisdiction of a section 101 court is the class that comprises any case where

(a) Parliament could make, but has not made, a special law concerning rights or obligations in relation to a particular class of persons or other subject matter (e.g., Her Majesty in right of Canada or banks or banking), and

(b) in the absence of such a special "federal" law, such rights and obligations fall to be determined by the general laws in relation to property and civil rights that are, apart from special laws, applicable to all persons, which laws are "provincial" laws.

In such a case, under the old fallacious view, the general laws, in so far as they were applicable in areas in respect of which Parliament had jurisdiction to enact special laws, were regarded as "laws of Canada" for the purposes of section 101 because they were to such extent subject to being "altered" by Parliament in the sense that, if Parliament enacted a special law in relation thereto, it would prevail over the general law and the general law would, to that extent, become inoperative. In the light of the 1976 and 1977 decisions of the Supreme Court of Canada, it becomes apparent that the general provincial law is not subject to being "altered" by Parliament but is merely subject to being made inoperative to such extent and for such time as there is an operative inconsistent law of

<sup>8</sup> Query whether it extends to statutes enacted by the Parliament of Canada under *The British North America Act, 1871*, or introducing the laws of England into a territory before it became a province.

et que l'expression loi «fédérale» englobe aussi les lois édictées par le Parlement du Canada depuis 1867<sup>8</sup>. Pareillement, une loi que l'article 129 a *maintenue* serait une loi «provinciale» si elle pouvait «être révoquée, abolie ou modifiée . . . par la législature de la province respective», et l'expression loi «provinciale» inclurait des lois édictées par une telle législature depuis 1867.

b Si cette distinction entre loi «fédérale» et loi «provinciale» est exacte pour l'essentiel et je crois qu'elle l'est, la principale, sinon la seule, catégorie de cas où les décisions de 1976 et 1977 notent une différence dans la compétence d'un tribunal relevant de l'article 101, est celle comprenant tout cas où:

a) le Parlement pouvait adopter, mais ne l'a pas fait, une loi spéciale concernant les droits et obligations relatifs à une catégorie spéciale de personnes ou d'autres matières (p. ex. Sa Majesté du chef du Canada, les banques ou les affaires bancaires) et

b) en l'absence de toute loi «fédérale» spéciale, lesdits droits et obligations sont déterminés par la législation générale relative à la propriété et aux droits civils, laquelle est, à la différence des lois spéciales, applicable à toute personne et constitue alors une loi «provinciale».

Alors, suivant l'ancien point de vue erroné, les lois générales, dans la mesure où elles étaient applicables dans les domaines où le Parlement était compétent pour adopter des lois spéciales, étaient considérées comme des «lois du Canada» aux fins de l'article 101 parce qu'elles étaient susceptibles de «modification» par le Parlement en ce sens qu'au cas où le Parlement édicterait une loi spéciale à cet effet, celle-ci prévaudrait contre la loi générale laquelle deviendrait inopérante dans cette mesure. Selon les jugements rendus en 1976 et 1977 par la Cour suprême du Canada, la loi provinciale générale n'est évidemment plus susceptible de «modification» par le Parlement, mais peut seulement devenir inopérante dans la mesure et pendant la période où une loi du Parlement existe et est

<sup>8</sup> Voir si ce principe s'applique aux statuts édictés par le Parlement du Canada en vertu de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1871*, ou aux lois d'Angleterre introduites dans un territoire avant que celui-ci ne devienne une province.

Parliament in relation to the particular federal class of legislative subject matter.<sup>9</sup>

To illustrate what I mean, reference might be made to the 1976 and 1977 decisions, viz:

(1) In the *Quebec North Shore Paper* case, the claimant was invoking the general law of contract *prima facie* applicable to all persons ("provincial" law) in the Federal Court on the view that *pro tanto* such law could be "altered" by a federal law in relation to interprovincial or international transportation although there was no *existing* federal law on which it could found its claim; and

(2) In the *McNamara* case, Her Majesty in right of Canada was invoking the general law of contract *prima facie* applicable to all persons ("provincial" law)<sup>10</sup> in the Federal Court on the view that "*pro tanto*" such law could be "altered" by a federal law in relation to federal government operations<sup>11</sup> although there was no *existing* federal law on which She could found her claim.

<sup>9</sup> Compare *Attorney General for Ontario v. Attorney General for the Dominion* [1896] A.C. 348, per Lord Watson at pages 366-367:

It has been frequently recognized by this Board, and it may now be regarded as settled law, that according to the scheme of the British North America Act the enactments of the Parliament of Canada, in so far as these are within its competency, must override provincial legislation. But the Dominion Parliament has no authority conferred upon it by the Act to repeal directly any provincial statute, whether it does or does not come within the limits of jurisdiction prescribed by s. 92. The repeal of a provincial Act by the Parliament of Canada can only be effected by a repugnancy between its provisions and the enactments of the Dominion; and if the existence of such repugnancy should become a matter of dispute, the controversy cannot be settled by the action either of the Dominion or of the provincial legislature, but must be submitted to the judicial tribunals of the country. . . .

The question must next be considered whether the provincial enactments of s. 18 to any, and if so to what, extent come into collision with the provisions of the Canadian Act of 1886. In so far as they do, provincial must yield to Dominion legislation, and must remain in abeyance unless and until the Act of 1886 is repealed by the parliament which passed it.

<sup>10</sup> Compare *The Queen v. Murray* [1965] 2 Ex.C.R. 663, for an attempt to develop this view. That decision was upheld on appeal. See [1967] S.C.R. 262.

<sup>11</sup> Compare *Nykorak v. Attorney General of Canada* [1962] S.C.R. 331.

incompatible avec ladite loi provinciale, relativement à cette catégorie spéciale d'objets de la législation fédérale.<sup>9</sup>

a Pour mieux me faire comprendre, je renvoie aux jugements rendus en 1976 et 1977, à savoir:

(1) *Quebec North Shore Paper* où le réclamant a invoqué la loi générale des contrats présumée applicable à toute personne (loi «provinciale») devant la Cour fédérale, sur le fondement que, *pro tanto*, une telle loi pourrait être «modifiée» par une loi fédérale, en matière de transports interprovinciaux et internationaux, quoiqu'il n'existe effectivement aucune loi fédérale étayant sa réclamation; et

(2) *McNamara* où Sa Majesté du chef du Canada a invoqué la loi générale des contrats présumée applicable à toute personne (loi «provinciale») devant la Cour fédérale, sur le fondement que, «*pro tanto*», une telle loi pourrait être «modifiée» par une loi fédérale, en ce qui concerne les opérations du gouvernement fédéral<sup>11</sup>, quoiqu'il n'existe effectivement aucune loi fédérale étayant Sa réclamation.

<sup>9</sup> Comparer *Le procureur général de l'Ontario c. Le procureur général du Canada* [1896] A.C. 348 où lord Watson s'est ainsi prononcé aux pages 366 et 367:

[TRADUCTION] Cette chambre a fréquemment reconnu, et l'on peut maintenant considérer établi, le principe que, d'après l'idée à la base de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, la législation adoptée par le Parlement du Canada dans les limites de sa compétence doit l'emporter sur la législation provinciale. Mais l'Acte n'a pas conféré au Parlement du Dominion le pouvoir de révoquer directement une loi provinciale, que cette dernière soit ou ne soit pas comprise dans les limites des compétences établies à l'art. 92. Seule l'incompatibilité des dispositions d'une loi provinciale avec la loi du Dominion peut effectivement amener la révocation par le Parlement du Canada de cette loi provinciale. Advenant qu'une telle incompatibilité devienne matière à controverse, le Parlement fédéral ou la législature provinciale ne sauraient décider de la question, les tribunaux du pays devant en être saisis. . . .

Il convient maintenant de se demander si, et le cas échéant dans quelle mesure, les dispositions de l'art. 18 de la loi provinciale entrent en conflit avec celles de la loi fédérale de 1886. Dans la mesure d'une telle incompatibilité, la loi provinciale devra céder le pas à la loi du Dominion et rester inopérante, jusqu'au moment où la loi de 1886 aura été révoquée par le Parlement qui l'a adoptée.

<sup>10</sup> Comparer *La Reine c. Murray* [1965] R.C.É. 663, pour un essai de développement de ce point de vue. Cette décision a été confirmée en appel. Voir [1967] R.C.S. 262.

<sup>11</sup> Comparer *Nykorak c. Le procureur général du Canada* [1962] R.C.S. 331.

In both cases,

(a) the claimant was basing its claim on the general law of property and civil rights *prima facie* applicable to all persons, which was "provincial" law that could not, as such, be altered by Parliament, and

(b) the claimant was unable to base its claim on any *existing* federal law although, at least arguably, Parliament could have enacted a special law in relation to a federal subject matter that would have prevailed over the provincial law and have made it, to that extent, inoperative.<sup>12</sup>

Such being my understanding of the proper appreciation of the expression "laws of Canada" in section 101 of *The British North America Act, 1867*, in the light of the recent decisions of the Supreme Court of Canada, I turn to a consideration of the submission of the respondent that, at least when the appellant's action was instituted in the Exchequer Court of Canada in 1967, the Exchequer Court of Canada had no jurisdiction in relation to the subject matter of that action. In my view, that submission must be rejected.

The nature and history of admiralty is not easy to define or relate. For present purposes, I am happy to adopt the review thereof contained in the judgment of the Associate Chief Justice in *The Queen v. Canadian Vickers Ltd.*<sup>13</sup> as supplemented by the additional material contained in the judgment of Gibson J. in *Intermunicipal Realty & Development Corp. v. Gore Mutual Insurance Company* [see *supra*, page 691].

Without being more precise and realizing that there are many aspects of admiralty law that are obscure, I am of opinion that the better view is

(a) 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;

<sup>12</sup> The question may well arise as to whether a federal statute that comes into play in such a dispute is a federal law on which the claim is based or merely plays some incidental part. Compare *The Queen v. Murray* [1967] S.C.R. 262, per Martland J. at page 265. See also *Blanchette v. Canadian Pacific Limited* [1978] 2 F.C. 299 for discussion of a related problem.

<sup>13</sup> *Supra*, page 675.

Dans les deux cas:

a) le réclamant a fondé sa réclamation sur la loi générale de la propriété et des droits civils, présumée applicable à toute personne, donc loi «provinciale» qui, en tant que telle, ne peut être modifiée par le Parlement, et

b) le réclamant n'a pu fonder sa réclamation sur une loi fédérale *existante* quoique, on peut au moins le soutenir pour les besoins de la cause, le Parlement aurait pu édicter une loi spéciale relative à une matière fédérale, loi qui l'aurait emporté sur la loi provinciale et l'aurait rendue inopérante dans cette mesure.<sup>12</sup>

Telle étant mon interprétation de l'expression «lois du Canada» figurant à l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*, à la lumière des jugements récemment rendus par la Cour suprême, je vais examiner une allégation de l'intimée, à savoir qu'au moins lorsque l'appelante a intenté son action devant la Cour de l'Échiquier du Canada en 1967, celle-ci n'était pas compétente pour connaître de ladite action. A mon avis, cette allégation doit être rejetée.

Il n'est pas facile de définir l'amirauté et de faire son historique. Aux fins du présent procès, il suffirait de reprendre l'étude du juge en chef adjoint dans *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.*<sup>13</sup>, complétée par les documents supplémentaires mentionnés par le juge Gibson dans *Intermunicipal Realty & Development Corp. c. Gore Mutual Insurance Company* [*supra*, page 691].

Sans autre précision et tout en me rappelant que bien des aspects du droit de l'amirauté restent obscurs, je suis d'avis que:

a) il y a au Canada un ensemble de droit positif appelé 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;

<sup>12</sup> On pourrait se demander si la loi fédérale dont il est tenu compte dans ce litige a servi de fondement à la réclamation ou a simplement joué un rôle incident. Comparer *La Reine c. Murray* [1967] R.C.S. 262, avec les commentaires du juge Martland à la page 265. Voir aussi *Blanchette c. Canadian Pacifique Ltée* [1978] 2 C.F. 299 pour étude d'un problème connexe.

<sup>13</sup> *Supra*, page 675.

(b) that admiralty law is the same throughout Canada and does not vary from one part of Canada to another according to where the cause of action arises;<sup>14</sup>

b) le droit de l'amirauté est le même pour tout le Canada et ne change pas d'une province à l'autre selon le lieu où les causes de l'action sont survenues<sup>14</sup>;

(c) that admiralty law and the various bodies of "provincial" law concerning property and civil rights co-exist and overlap and, in some cases at least, the result of litigation concerning a dispute will differ depending on whether the one body of law or the other is invoked; and

c) le droit de l'amirauté coexiste avec d'autres législations «provinciales» relatives à la propriété et aux droits civils, et parfois les chevauche, et, au moins dans certains cas, l'issue des procès varie suivant qu'on invoque l'une ou l'autre législation; et

(d) that admiralty law is not part of the ordinary municipal law of the various provinces of Canada and is subject to being "repealed, abolished or altered" by the Parliament of Canada.

d) le droit de l'amirauté ne fait pas partie intégrante du droit municipal ordinaire des diverses provinces, et il est susceptible d'être «révoqué, aboli ou modifié» par le Parlement du Canada.

I am further of the view that, if a Canadian statute was necessary to give Canada a body of admiralty law during the period, from 1934 to 1971, *The Admiralty Act, 1934*, must be read as having had that effect.<sup>15</sup>

d) Je suis également d'avis que, si l'on avait besoin d'une loi canadienne pour donner au Canada une législation de l'amirauté pour la période allant de 1934 à 1971, la *Loi d'amirauté, 1934* doit être interprétée comme produisant cet effet.<sup>15</sup>

I turn to the substantive question involved in the appeal, which as I understand it is whether, on the facts of this case, the learned Trial Judge erred in holding that the appellant's contract of carriage was not a contract with the respondent as the owner and operator of the vessel whose servant, the Master of the vessel, in accordance with the complicated arrangements that governed the entering into of contracts with shippers for carriage of goods on the vessel, signed the bills of lading in respect of the carriage of the appellant's goods. I have not been able to identify any respect in which the facts in this case differ from the facts that were under consideration by the Supreme Court of Canada in *Paterson Steamships Ltd. v. Aluminum Co. of Canada Ltd.*<sup>16</sup> in such a way as to avoid the same conclusion in this case as was

Je vais examiner sur le fond le présent appel. Il s'agit, à mon avis, de déterminer si, en l'espèce, le savant juge de première instance a fait erreur en concluant que le contrat de transport de l'appelante n'a pas été un contrat conclu avec l'intimée en tant que propriétaire et exploitante du navire dont le capitaine, préposé de ladite propriétaire, a signé les connaissements concernant le transport des marchandises de l'appelante, conformément aux arrangements complexes régissant les contrats avec les affréteurs pour le transport des marchandises par mer. Je ne vois pas en quoi les circonstances de l'espèce diffèrent de celles prises en considération par la Cour suprême du Canada dans *Paterson Steamships Ltd. c. Aluminum Co. of Canada Ltd.*<sup>16</sup> ni pourquoi je devrais en venir à une autre conclusion que celle de la Cour suprême

<sup>14</sup> Compare the dissenting judgment of Cartwright J. (as he then was) in *National Gypsum Co. Inc. v. Northern Sales Ltd.* [1964] S.C.R. 144.

<sup>15</sup> In so far as the period commencing in 1971 is concerned, the matter was argued on the assumption that section 42 of the *Federal Court Act* supplies the necessary substantive law basis for admiralty law in Canada.

<sup>16</sup> [1951] S.C.R. 852.

<sup>14</sup> Comparer le jugement du juge dissident Cartwright (plus tard juge en chef) dans *National Gypsum Co. Inc. c. Northern Sales Ltd.* [1964] R.C.S. 144.

<sup>15</sup> En ce qui concerne la période commençant en 1971, les plaidoiries découlent de la prémisse que l'article 42 de la *Loi sur la Cour fédérale* fournit le droit positif nécessaire servant de fondement du droit de l'amirauté au Canada.

<sup>16</sup> [1951] R.C.S. 852.



reached by the Supreme Court of Canada in that case.<sup>17</sup> In the absence of some relevant difference, I am of the view that the learned Trial Judge erred in not holding that the appellant's contract of carriage was with the respondent.

The final question is what form the judgment of the Court should take. The judgment of the Trial Division was in an action against *inter alia* the present respondent as operator of the ship and Worldwide Carriers Limited as charterer under a time charterparty. There was no effective defence by Worldwide and, in consequence, no agreement on *quantum*. In the result, judgment was rendered in the following terms:

Judgment is rendered in favour of plaintiffs against defendant Worldwide Carriers Limited with costs and a reference is ordered with respect to the amount of such damages. Plaintiffs' action against defendant Aris Steamship Co. Inc. is dismissed without costs, and the cross-demand of Aris Steamship Co. Inc. is also dismissed without costs. Defendant Aris Steamship Co. Inc. is allowed its costs in the contestation of plaintiffs' action against it, said costs to be taxed against defendant Worldwide Carriers Limited.

In this Court for the purpose of the appeal, the appellant and the present respondent have agreed "that the damages . . . (are) \$140,000, with interest on that sum at 5% from December 18, 1967".<sup>18</sup> My understanding of the reasoning on which the *Paterson* case was decided is that, where it applies, the party to the contract of carriage of goods by sea is the operator of the vessel. In my view, it is

<sup>17</sup> The only distinction that I understood counsel for the respondent to suggest was that the *Paterson* case did not apply where, as here, the true consignee under the bills of lading was the charterer under a "voyage" charterparty. However, as I understand it, in this case, the voyage charterparty was merely the pre-shipment contract for the carriage of goods that must exist in some form (written or verbal, express or implied, formal or informal) before goods are put on board, whereas a bill of lading (being a receipt for the goods as well as a title document and evidence of the terms of the contract of carriage) should not be issued until after the goods are put on board. I see no relevant difference between the verbal contract in *Paterson* and the voyage charter here for present purposes. Compare *Turner v. Haji Goolam Mahomed Azam* [1904] A.C. 826.

<sup>18</sup> See appellant's memorandum, paragraph 11(J), to which counsel for the respondent acquiesced during argument.

dans l'arrêt précité<sup>17</sup>. A défaut de différence pertinente, je suis d'avis que le savant juge de première instance a fait erreur en concluant que l'appelante n'a pas conclu de contrat de transport avec l'intimée.

La dernière question consiste à déterminer la forme à prendre par le jugement de la Cour. La Division de première instance a rendu un jugement dans une action intentée, entre autres, contre la présente intimée en tant qu'exploitante du navire et contre la Worldwide Carriers Limited en tant qu'affrèteur conformément à une charte-partie à terme. La Worldwide n'a effectivement produit aucune défense, et il n'y a donc eu aucun accord quant au montant. En résumé, le jugement a été ainsi rendu:

[TRADUCTION] Jugement est rendu en faveur des demandeurs et contre la défenderesse Worldwide Carriers Limited avec dépens, et le renvoi est ordonné pour fixer le montant desdits dommages-intérêts. L'action des demandeurs contre la défenderesse Aris Steamship Co. Inc. ainsi que la demande incidente d'Aris Steamship Co. Inc. sont rejetées sans frais. La défenderesse Aris Steamship Co. Inc. a droit à ses dépens dans la contestation de l'action des demandeurs contre elle, lesdits dépens devant être taxés contre la défenderesse Worldwide Carriers Limited.

Devant cette cour et aux fins du présent appel, l'appelante et la présente intimée ont admis d'un commun accord [TRADUCTION] «que les dommages-intérêts se montent à \$140,000 avec intérêt à 5 p. 100 à compter du 18 décembre 1967.»<sup>18</sup> Suivant mon interprétation du raisonnement suivi dans l'arrêt *Paterson*, la partie au contrat de transport de marchandises par mer est, le cas échéant, la

<sup>17</sup> A ma connaissance, la seule distinction relevée par l'avocat de l'intimée était que l'arrêt *Paterson* ne serait pas applicable lorsque, comme en l'espèce, le véritable destinataire en vertu du connaissement était l'affrèteur conformément à la charte-partie dite «de voyage». Mais, à mon avis, cette charte-partie n'était qu'un contrat préalable au chargement du navire pour le transport des marchandises, lequel contrat doit exister sous certaine forme (écrite ou orale, expresse ou tacite, formelle ou non formelle) avant le chargement des marchandises à bord du navire, alors qu'un connaissement (qui est un récépissé des marchandises embarquées aussi bien qu'un document servant de titre de propriété et une preuve des modalités du contrat de transport) ne devrait pas être remis avant que les marchandises ne soient mises à bord du navire. Je ne vois aucune différence pertinente entre le contrat oral de *Paterson* et la charte-partie dite de voyage aux fins du présent procès. Comparer *Turner c. Haji Goolam Mahomed Azam* [1904] A.C. 826.

<sup>18</sup> Voir mémoire de l'appelante, au paragraphe 11J) auquel l'avocat de l'intimée a souscrit pendant sa plaidoirie.

doubtful that the charterer under the time charter-party is such a party. Worldwide has, however, not appealed against that part of the judgment that is against it. In these circumstances, the appellant has filed in the Court a document, the body of which reads as follows:

In the event that this Court sees fit to allow the appeal by Associated Metals and Minerals Corp. from that part of the judgment of Mr. Justice Walsh dated September 13, 1973, dismissing the claim of Associated Metals and Minerals Corp. against the defendant Aris Steamship Co. Inc., the plaintiff Associated Metals and Minerals Corp. acquiesces in the Court setting aside that part of the judgment allowing its claim against the defendant Worldwide Carriers Limited.

My conclusion, having regard to the foregoing, is that the appeal should be allowed with costs, that the judgment of the Trial Division should be set aside and that the following should be substituted therefor:

Judgment is rendered in favour of plaintiffs against defendant Aris Steamship Co. Inc. with costs in the sum of \$140,000 with interest on that sum at 5% from December 18, 1967. The cross-demand of Aris Steamship Co. Inc. is dismissed without costs.

\* \* \*

PRATTE J.: I agree.

\* \* \*

LE DAIN J.: I concur.

conductrice du navire. A mon avis, on peut douter que l'affrèteur dans une charte-partie à terme soit une partie ainsi définie. La Worldwide n'a, cependant, pas interjeté appel contre cette partie du jugement rendu à son encontre. En l'espèce, l'appelante a déposé devant la Cour un document dont voici l'essentiel:

[TRADUCTION] Au cas où cette cour jugerait bon d'accueillir l'appel interjeté par l'Associated Metals and Minerals Corp. contre cette partie du jugement de M. le juge Walsh en date du 13 septembre 1973, rejetant la réclamation d'Associated Metals and Minerals Corp. contre la défenderesse Aris Steamship Co. Inc., la demanderesse Associated Metals and Minerals Corp. souscrit à la décision de la Cour d'annuler cette partie du jugement accueillant la réclamation contre la défenderesse Worldwide Carriers Limited.

Prenant en considération ce qui précède, je conclus que l'appel doit être accueilli avec frais, que le jugement de la Division de première instance doit être annulé et qu'il faut y substituer ce qui suit:

Jugement est rendu en faveur des demandeurs contre la défenderesse Aris Steamship Co. Inc., avec dépens se montant à \$140,000 avec intérêt au taux de 5 p. 100 à compter du 18 décembre 1967. La demande incidente d'Aris Steamship Co. Inc. est rejetée avec dépens.

\* \* \*

LE JUGE PRATTE: J'y souscris.

\* \* \*

LE JUGE LE DAIN: J'y souscris.