

A-343-96	A-343-96
<p>Her Majesty the Queen in Right of Canada (<i>Appellant</i>) (<i>Defendant</i>)</p> <p>v.</p> <p>Greif Containers Ltd. (Respondent) (Third Party)</p> <p>and</p> <p>Pakistan National Shipping Corporation (Plaintiff)</p> <p>and</p> <p>Kuehne & Nagel International Ltd. (Defendant)</p> <p>and</p> <p>Hunter Drums Limited (Third Party)</p> <p><i>INDEXED AS: PAKISTAN NATIONAL SHIPPING CORP. v. CANADA (C.A.)</i></p> <p>Court of Appeal, Stone, Strayer and McDonald J.J.A.—Ottawa, April 8 and 30, 1997.</p> <p><i>Maritime law — Carriage of goods — Appeal from Trial Division order striking out third party claim against respondent for want of jurisdiction — Claim in main action arising out of carriage of cargo of canola oil — Cargo damaged during voyage due to defective drums — Third party claim for negligent misrepresentation drums could withstand stresses of sea transport — Integrally connected to Court's admiralty, maritime jurisdiction — Words "maritime", "admiralty" to be interpreted within modern context of commerce, shipping.</i></p> <p><i>Federal Court jurisdiction — Trial Division — Third party claim based on misrepresentations by respondent as to adequacy of plastic drums for carriage of canola oil by sea — Whether F.C.T.D. has jurisdiction over claim under Federal Court Act, s. 22 — Case law on Federal Court's maritime jurisdiction reviewed — ITO case applied — That alleged misrepresentation made on land not sufficient to establish want of jurisdiction — Claim integrally connected to Court's admiralty, maritime jurisdiction.</i></p>	<p>Sa Majesté la Reine du chef du Canada (<i>appelante</i>) (<i>défenderesse</i>)</p> <p>c.</p> <p>Greif Containers Ltd. (intimée) (mise en cause)</p> <p>et</p> <p>Pakistan National Shipping Corporation (demanderesse)</p> <p>et</p> <p>Kuehne & Nagel International Ltd. (défenderesse)</p> <p>et</p> <p>Hunter Drums Limited (mise en cause)</p> <p><i>RÉPERTORIÉ: PAKISTAN NATIONAL SHIPPING CORP. c. CANADA (C.A.)</i></p> <p>Cour d'appel, juges Stone, Strayer et McDonald, J.C.A.—Ottawa, 8 et 30 avril 1997.</p> <p><i>Droit maritime — Transport de marchandises — Appel d'une ordonnance de la Section de première instance radiant la demande en garantie contre l'intimée pour défaut de compétence — La réclamation dans l'action principale découle du transport d'une cargaison d'huile de colza (canola) — La cargaison a été endommagée pendant le voyage à cause de fûts défectueux — La demande en garantie porte sur des déclarations inexactes faites avec négligence, selon lesquelles les fûts pouvaient supporter les contraintes d'un transport en mer — Elle est entièrement liée à la compétence de la Cour en matière maritime et d'amirauté — Les termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau.</i></p> <p><i>Compétence de la Cour fédérale — Section de première instance — Demande en garantie fondée sur des fausses déclarations faites par l'intimée quant au caractère adéquat des fûts de plastique pour le transport d'huile de colza par mer — Il s'agit de savoir si la C.F. 1^{re} inst. a compétence pour entendre cette demande en vertu de l'art. 22 de la Loi sur la Cour fédérale — Examen de la jurisprudence concernant la compétence de la Cour fédérale en matière maritime — Arrêt ITO appliqué — Le fait que les fausses déclarations alléguées ont été faites à terre</i></p>

This was an appeal from a Trial Division order striking out the appellant's third party claim against the respondent for want of jurisdiction. In the main action, the plaintiff, Pakistan National Shipping Corp., sued the appellant and Kuehne & Nagel International Ltd. for damages arising out of the carriage of a cargo of canola oil from Montréal to Karachi, Pakistan. It was alleged that the expenses and losses incurred by the plaintiff were due to the defective condition of the plastic drums containing the oil as the drums leaked, lost their contents and collapsed during the sea voyage. The appellant brought a third party claim against the suppliers of the drums, based upon misrepresentations as to the appropriateness and adequacy of said drums for the carriage by sea. In striking the third party claim, the Motions Judge relied upon the case of *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.* and found that the subject-matter of the claim was not so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal competence. The issue on appeal was whether the Trial Division has jurisdiction over the third party claim under section 22 of the *Federal Court Act*.

Held, the appeal should be allowed.

In *ITO*, the Supreme Court of Canada laid down the essential requirements for a claim to fall within the Federal Court's admiralty and maritime jurisdiction. The first requirement, that is the statutory grant of jurisdiction by the federal Parliament, was found by the Court to be present in the broad language of subsection 22(1) of the Act. In discussing the definition of "Canadian maritime law", the Supreme Court pointed out that it was important to establish that the subject-matter under consideration in any case is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence. The Court also stated that the words "maritime" and "admiralty" should be interpreted within the modern context of commerce and shipping. The claims asserted against the appellant in the main action were indisputably maritime matters. The appellant's third party claim was in tort for negligent misrepresentation with respect to the suitability of the drums to withstand the stresses and strains of an ocean voyage. The fact that the alleged misrepresentation may have been made on land did not conclusively establish a want of jurisdiction. The cause of action in tort did not become crystallized until the loss or damage—if proven—occurred after some of the drums collapsed in the course of the voyage. The root of the claims in the main action for losses incurred

n'est pas suffisant pour établir le défaut de compétence — La demande est entièrement liée à la compétence de la Cour en matière maritime et d'amirauté.

Il s'agit d'un appel d'une ordonnance de la Section de première instance radiant la demande en garantie de l'appelante contre l'intimée pour défaut de compétence. Dans l'action principale, la demanderesse, Pakistan National Shipping Corp. a poursuivi l'appelante et Kuehne & Nagel International Ltd. pour les dommages subis pendant le transport d'une cargaison d'huile de colza de Montréal à Karachi (Pakistan). On a allégué que les dépenses et les pertes de la demanderesse étaient attribuables à l'état défectueux des fûts de plastique contenant l'huile, plus particulièrement aux fuites, aux pertes de contenu et à l'affaissement des fûts pendant le voyage océanique. L'appelante a déposé une demande en garantie contre les fournisseurs des fûts, en alléguant qu'il y avait eu des déclarations inexactes quant au caractère approprié et adéquat des fûts pour le voyage en mer. En radiant la demande d'indemnisation, le juge des requêtes s'est appuyé sur l'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre* et a conclu que l'objet de la demande n'était pas entièrement lié aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien relevant de la compétence législative fédérale. La question en appel était de savoir si la Section de première instance avait compétence relativement à la demande en garantie en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Arrêt: l'appel doit être accueilli.

Dans l'arrêt *ITO*, la Cour suprême du Canada a énoncé les conditions essentielles pour qu'une demande relève de la compétence de la Cour fédérale en matière maritime et d'amirauté. La Cour a conclu que la première condition, c'est-à-dire l'attribution de compétence par une loi du Parlement fédéral, était respectée en raison du libellé général du paragraphe 22(1) de la Loi. En discutant de la définition de «droit maritime canadien», la Cour suprême a signalé qu'il était important de démontrer que la question examinée dans chaque cas est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale. La Cour a également déclaré que les termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau. Les réclamations formées contre l'appelante dans l'action principale sont indiscutablement des affaires maritimes. La demande en garantie de l'appelante est de nature délictuelle et s'appuie sur des déclarations inexactes faites avec négligence quant à la capacité des fûts de supporter les tensions et contraintes d'un voyage en mer. Le fait que les présumées déclarations inexactes aient pu être faites à terre n'établit pas de façon concluante l'absence de compétence. La cause de l'action délictuelle ne s'est pas matérialisée avant que la perte ou les dommages

by reason of the collapse of the plastic drums in stow during the voyage to Pakistan was the sufficiency of the drums themselves to withstand the conditions experienced by the ship. The third party claim, based on negligent misrepresentation by the respondent that the plastic drums manufactured by it would be sufficient for sea transport, is integrally connected to the Court's admiralty and maritime jurisdiction. The allegations of negligence in the third party claim and the appellant's affidavit evidence were sufficient for the purpose of determining the issue of jurisdiction.

—s'ils sont prouvés—se soient produits après l'affaissement de certains fûts au cours du voyage en mer. Le fondement des réclamations de l'action principale pour les pertes subies du fait de l'affaissement des fûts de plastique arrimés dans la cale pendant le voyage au Pakistan était la capacité des fûts de supporter les conditions auxquelles serait soumis le navire. Se fondant sur les déclarations inexactes faites avec négligence par l'intimée, selon lesquelles les fûts de plastique qu'elle a fabriqués étaient suffisamment robustes pour supporter un voyage en mer, la demande en garantie est entièrement liée à la compétence de la Cour en matière maritime et d'amirauté. Les allégations de négligence dans la demande en garantie et la preuve par affidavit de l'appelante sont suffisantes aux fins de trancher la question de compétence.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

Admiralty Act, 1891 (The), S.C. 1891, c. 29.
Admiralty Act, 1934 (The), S.C. 1934, c. 31.
Carriage of Goods by Water Act, R.S.C., 1985, c. C-27, s. 2, Sch., Art. IV, ss. 2(n), 3.
Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 22(2)(m),(n).
Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 2(1) (as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 1) "Canadian maritime law", 22(1),(2)(i), 42.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al., [1986] 1 S.C.R. 752; (1986), 28 D.L.R. (4th) 641; 34 B.L.R. 251; 68 N.R. 241; *Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683; (1989), 62 D.L.R. (4th) 36; 26 Q.A.C. 81; 101 N.R. 1; *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273; (1990), 77 D.L.R. (4th) 25; [1991] 2 W.W.R. 195; 52 B.C.L.R. (2d) 187; 120 N.R. 109; *Monk Corp. v. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 S.C.R. 779; (1991), 80 D.L.R. (4th) 58; 123 N.R. 1; *Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. v. B.C. Marine Shipbuilders Ltd. et al.*, [1981] 1 S.C.R. 363; (1981), 121 D.L.R. (3d) 517; 35 N.R. 288; *H. Smith Packing Corp. v. Gainvir Transport Ltd.* (1989), 61 D.L.R. (4th) 489; 99 N.R. 54 (F.C.A.).

REFERRED TO:

Pakistan National Shipping Corp. v. Canada (1991), 50 F.T.R. 24 (F.C.T.D.); *Domestic Converters Corporation v. Arctic Steamship Line*, [1984] 1 F.C. 211; (1980), 46 N.R. 195 (F.C.A.).

LOIS ET RÈGLEMENTS

Acte de l'Amirauté, 1891, S.C. 1891, ch. 29.
Loi d'amirauté, 1934, S.C. 1934, ch. 31.
Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 2(1) (mod. par L.C. 1990, ch. 8, art. 1) «droit maritime canadien», 22(1),(2)i, 42.
Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), ch. 10, art. 22(2)m,n).
Loi sur le transport des marchandises par eau, L.R.C. (1985), ch. C-27, art. 2, ann., Art. IV, art. 2n), 3.

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre, [1986] 1 R.C.S. 752; (1986), 28 D.L.R. (4th) 641; 34 B.L.R. 251; 68 N.R. 241; *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683; (1989), 62 D.L.R. (4th) 36; 26 Q.A.C. 81; 101 N.R. 1; *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273; (1990), 77 D.L.R. (4th) 25; [1991] 2 W.W.R. 195; 52 B.C.L.R. (2d) 187; 120 N.R. 109; *Monk Corp. c. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 R.C.S. 779; (1991), 80 D.L.R. (4th) 58; 123 N.R. 1; *Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. c. B.C. Marine Shipbuilders Ltd. et autres*, [1981] 1 R.C.S. 363; (1981), 121 D.L.R. (3d) 517; 35 N.R. 288; *H. Smith Packing Corp. c. Gainvir Transport Ltd.* (1989), 61 D.L.R. (4th) 489; 99 N.R. 54 (C.A.F.).

DÉCISIONS CITÉES:

Pakistan National Shipping Corp. c. Canada (1991), 50 F.T.R. 24 (C.F. 1^{re} inst.); *Domestic Converters Corporation c. Arctic Steamship Line*, [1984] 1 C.F. 211; (1980), 46 N.R. 195 (C.A.F.).

AUTHORS CITED

- Branch, Alan E. *The Elements of Shipping*. London: Chapman and Hall, 1977.
- Coquillette, Daniel R. *The Civilian Writers of Doctors Commons London*, Berlin: Dunckee & Humblot, 1988.
- Levack, Brian P. *The Civil Lawyers in England, 1603-1641*, Oxford: Clarendon Press, 1973.
- Linden, Allen M. *Canadian Tort Law*, 5th ed. Toronto: Butterworths, 1993.
- Owen, David R. and Michael C. Tolley. *Courts of Admiralty in Colonial America*, Durham, N.C.: Carolina Academic Press, 1995.
- Tetley W. "The General Maritime Law—The Lex Maritima" (1994), 20 *Syracuse J. Intl. L. and Com.* 105.
- Tetley, William. *Marine Cargo Claims*, 3rd ed. Montréal: Éditions Yvon Blais Inc., 1988.
- Wiswall, F. L. *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800*, Cambridge University Press, 1970.

APPEAL from a Trial Division order striking out the appellant's third party claim against the respondent for want of jurisdiction. Appeal allowed.

COUNSEL:

- Robert B. Carter* for appellant (defendant).
- David R. Rothwell* for respondent (third party).
- Andrew Deere* for Hunter Drums Limited.

SOLICITORS:

- Deputy Attorney General of Canada* for appellant (defendant).
- Beard, Winter*, Toronto, for respondent (third party).
- David F. H. Marler, Law Office*, Montréal, for Hunter Drums Limited.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

DOCTRINE

- Branch, Alan E. *The Elements of Shipping*. London: Chapman and Hall, 1977.
- Coquillette, Daniel R. *The Civilian Writers of Doctors Commons London*, Berlin: Dunckee & Humblot, 1988.
- Levack, Brian P. *The Civil Lawyers in England, 1603-1641*, Oxford: Clarendon Press, 1973.
- Linden, Allen M. *Canadian Tort Law*, 5th ed. Toronto: Butterworths, 1993.
- Owen, David R. et Michael C. Tolley. *Courts of Admiralty in Colonial America*, Durham, N.C.: Carolina Academic Press, 1995.
- Tetley W. "The General Maritime Law—The Lex Maritima" (1994), 20 *Syracuse J. Intl. L. and Com.* 105.
- Tetley, William. *Marine Cargo Claims*, 3rd ed. Montréal: Éditions Yvon Blais Inc., 1988.
- Wiswall, F. L. *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800*, Cambridge University Press, 1970.

APPEL d'une ordonnance de la Section de première instance radiant la demande en garantie de l'appelante contre l'intimée pour défaut de compétence. Appel accueilli.

AVOCATS:

- Robert B. Carter* pour l'appelante (défenderesse).
- David R. Rothwell* pour l'intimée (mise en cause).
- Andrew Deere* pour Hunter Drums Limited.

PROCUREURS:

- Le sous-procureur général du Canada* pour l'appelante (défenderesse).
- Beard, Winter*, Toronto, pour l'intimée (mise en cause).
- David F. H. Marler, Law Office*, Montréal, pour Hunter Drums Limited.

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

1 STONE J.A.: This is an appeal from an order of the Trial Division of April 15, 1996, by which a motion to strike the appellant's third party claim against the respondent was granted on the ground

1 LE JUGE STONE, J.C.A.: Il s'agit d'un appel interjeté contre une ordonnance de la Section de première instance en date du 15 avril 1996, par laquelle une requête en vue de faire radier la demande en garan-

that it did not come within the Court's admiralty and maritime jurisdiction.

The Claim in the Main Action

2 The claim against the respondent in the main action arose in the following circumstances. By its statement of claim filed November 26, 1990, Pakistan National Shipping Corp. brought suit against the appellant and Kuehne & Nagel International Ltd., in which it claimed damages, interest and costs arising out of the carriage of a cargo of refined rapeseed (canola) oil on board its ship M.V. *Islamabad* from Montréal to Karachi, Pakistan. The respondent manufactures and distributes plastic containers from its facility in Ontario. It is apparent that some of the drums in which the oil was shipped were supplied by the respondent to the vendors of the oil, and that no contractual relationship existed between the appellant and the respondent in that regard. References are made in the statement of claim to a charter party between Kuehne & Nagel and the Department of Supply and Services and to a bill of lading said to have been issued on behalf of the Master of the ship after completion of the loading at the Port of Montréal on November 26, 1989, in which the shippers were described to be the Government of Canada and the Canadian International Development Agency (CIDA). Neither of these documents is before the Court. According to the pleading, the bill of lading includes the following clauses:

1. This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Water Carriage of Goods Act, 1936, enacted by the Parliament of the Dominion of Canada, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Carrier of any of its rights and immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said act to any extent, such term shall be void to that extent but not further.

...

This Bill of Lading is subject to the terms, conditions and exceptions of the Governing Charterparty and should any conflict or ambiguity arise between the Bill of Lading and

tie de l'appelante à l'encontre de l'intimée a été accueillie au motif qu'elle ne relevait pas de la compétence de la Cour en matière maritime et d'amarauté.

La réclamation dans l'action principale

2 La réclamation intentée contre l'intimée dans l'action principale découle des circonstances suivantes. Par voie de déclaration déposée le 26 novembre 1990, Pakistan National Shipping Corp. a intenté une poursuite contre l'appelante et Kuehne & Nagel International Ltd., dans laquelle elle réclamait des dommages et intérêts et le remboursement de ses frais pour le transport d'une cargaison d'huile de colza (canola) raffinée sur son navire le N.M. *Islamabad* de Montréal à Karachi (Pakistan). L'intimée fabrique et distribue des contenants de plastique depuis son usine située en Ontario. Il ressort que l'intimée a vendu certains fûts dans lesquels l'huile a été expédiée aux fournisseurs de l'huile, et qu'aucun lien contractuel n'existait entre l'appelante et l'intimée à cet égard. La déclaration fait référence à une charte-partie entre Kuehne & Nagel et Approvisionnement et Services Canada, et à un connaissance qui aurait été délivré au nom du capitaine du navire après que le chargement a été terminé au port de Montréal le 26 novembre 1989, et dans lequel il est indiqué que les chargeurs sont le gouvernement du Canada et l'Agence canadienne de développement international (ACDI). Aucun de ces documents n'a été déposé devant la Cour. Selon les plaidoiries, le connaissance renferme les clauses suivantes:

[TRADUCTION] 1. Le présent connaissance est assujéti aux dispositions de la Loi sur le transport des marchandises par eau de 1936, adoptée par le Parlement du Dominion du Canada, qui est réputée être incorporée aux présentes; aucune clause des présentes ne peut s'interpréter comme une renonciation du transporteur à ses droits et exonérations ou comme une augmentation de ses responsabilités ou obligations en vertu de la Loi. Advenant l'incompatibilité de l'une des clauses du présent connaissance avec la Loi, cette clause est réputée nulle sans pour autant porter atteinte au reste du document.

...

Le présent connaissance est assujéti aux conditions et exceptions de la charte-partie en vigueur et en cas de conflit ou d'ambiguïté entre le connaissance et la charte-

the Charterparty, the terms, conditions and exceptions of the Charterparty shall prevail.

partie, les conditions et exceptions de la charte-partie auront priorité.

3 The statement of claim also alleges that in September 1989, the plaintiff, through its agent Lillis Marine Agencies Ltd., was invited to quote a freight rate on full liner terms for carriage of the subject cargo, and that the cargo "would be in drums of high molecular weight high density polyethylene [*sic*] resin each weighing 444.5 lb. gross, dimensions 94 cm (37 inches) high by 59 cm (23 inches) diameter". The statement of claim alleges as follows:

3 La déclaration alléguée également qu'en septembre 1989 la demanderesse, par l'entremise de son agent Lillis Marine Agencies Ltd., a été invitée à fournir un prix marchandises aux conditions «lignes régulières» pour le transport de la cargaison précitée qui [TRADUCTION] «serait placée dans des fûts de résine de polyéthylène haute densité à poids moléculaire élevé, pesant chacun 444,5 livres brutes, de 94 cm (37 pouces) de haut par 59 cm (23 pouces) de diamètre». La déclaration alléguée ceci:

20. The M.V. "Islamabad" sailed from Montreal on November 29, 1989, due diligence having been exercised to make the said vessel in all respects seaworthy and properly manned, equipped and supplied, and to make her holds and all other parts of the ship in which cargo was carried fit and safe for the reception, carriage and preservation of the said cargo;

[TRADUCTION] 20. Le N.M. «Islamabad» a quitté Montréal le 29 novembre 1989, les responsables ayant exercé la diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité à tous égards, convenablement armer, équiper et approvisionner le navire, et approprier et mettre en bon état les cales et toutes autres parties du navire dans lesquelles la cargaison est chargée pour la réception, le transport et la conservation de celle-ci.

21. On December 3, 1989, while in the North Atlantic, the "Islamabad" began to encounter heavy weather which increased steadily in force. In order to reduce the effects of the heavy weather the vessel changed course and reduced speed but nevertheless began to roll and pitch;

21. Le 3 décembre 1989, pendant qu'il se trouvait dans l'Atlantique Nord, le navire «Islamabad» a traversé une zone de gros temps avec des vents de plus en plus violents. Afin de réduire les effets de ce gros temps, le navire a changé de cap et réduit sa vitesse, mais il a néanmoins commencé à rouler et à tanguer.

22. The canola oil drums were subjected to the stresses and strains caused by the vessel's rolling and pitching and drums began to leak, collapse and lose their contents, thus creating gaps or void spaces in the stow, which led to a collapse or shift of stow in the holds;

22. Les fûts d'huile de colza ont subi les effets des tensions et contraintes causées par le roulis et le tangage du navire; des fuites, des affaissements et des pertes de contenu se sont produits, créant des vides dans la cargaison et entraînant un effondrement ou un déplacement de la cargaison dans les cales.

23. In consequence of the above the canola oil drums were displaced laterally in the holds, adversely affecting the ship's stability and causing the ship to develop a severe list that placed her in peril;

23. En conséquence, les fûts d'huile de colza se sont déplacés latéralement dans les cales, nuisant à la stabilité du navire et provoquant une gîte importante qui a mis le navire en péril.

24. Because of her unstable and perilous condition the "Islamabad" was forced to seek refuge at Norfolk, Virginia until the heavy weather abated. The vessel then proceeded to Charleston, South Carolina, where she arrived on December 6, 1989. Thereafter the Plaintiff took all such measures as were necessary to restow and resecure the Defendants' cargo and to put the vessel into a condition that would permit her to continue the voyage. These measures caused the Plaintiff to incur substantial expenses and losses;

24. En raison de son instabilité dangereuse, le navire «Islamabad» a dû chercher refuge à Norfolk (Virginie) jusqu'à la fin du gros temps. Le navire a ensuite poursuivi sa route vers Charleston (Caroline du Sud) où il est arrivé le 6 décembre 1989. Par la suite, la demanderesse a pris toutes les mesures nécessaires pour réarrimer la cargaison des défendeurs et remettre le navire en état de poursuivre son voyage. Pour ce faire, la demanderesse a engagé des dépenses considérables et subi des pertes importantes.

25. When the vessel completed her voyage and arrived at Karachi it was observed that more drums had leaked and collapsed, and the Plaintiff incurred additional expenses at Karachi as a result of the extra handling required to dis-

25. À la fin du voyage et à l'arrivée du navire à Karachi, on s'est aperçu que d'autres fûts avaient coulé et s'étaient affaissés, et la demanderesse a engagé d'autres dépenses à Karachi à cause de la manutention supplémentaire qu'a

charge these defective drums, as well as for the cost of removing canola oil residues from the vessel and cleaning the holds.

26. The Plaintiff's expenses and losses were entirely due to the defective condition of Defendants' drummed cargo and more particularly because the drums had leaked, lost their contents and collapsed when exposed to conditions encountered during the ocean voyage which, although severe, were not unusual or unforeseeable considering the time of year and the areas through which the vessel must navigate on a voyage from Montreal to Karachi;

27. At the commencement of the voyage the Plaintiff was unaware of, and had no reasonable way of discerning, the defective condition of the drums that led to the breakdown in stow and put the vessel in peril as aforesaid;

28. As evidenced by the Bill of Lading, the Defendant Her Majesty the Queen in Right of Canada was and is the shipper and supplier of the aforesaid cargo, or in any event the party at interest in the cargo, and as such is responsible to PNSC for the damages claimed by virtue of Canadian maritime law.

...

30. The Defendants knew, or ought to have known, of the defective condition of the drums and are, in any event, responsible to Plaintiff for the expenses and losses that Plaintiff sustained as a consequence thereof;

The pleading then asserts various heads of damages in respect of both "expenses and losses" and "loss of use" of the ship.

4 In due course, on February 27, 1991, the appellant filed a statement of defence and counterclaim in which, for the most part, she denied the various allegations contained in the statement of claim, and claimed for a quantity of cargo said to have been "shortlanded" at Karachi. She denied in particular "that the drums were defective" (paragraph 25). Paragraphs 37-39 of this pleading read as follows:

37. On or about September 25, 1989, the Co-Defendant Kuehne & Nagel International Ltée entered into a Charterparty with the Department of Supply and Services for the carriage of a part cargo of approximately 6,464 to 6,855 Net Metric Tonnes of drummed refined rapeseed oil from the Port of Montreal to the Port of Karachi in Pakistan.

38. On or about November 29, 1989, the Plaintiff through its authorized agents issued Bill of Lading no. 48 for the loading "clean on board" of 34,019 Plastic Drums Refined

nécessité le déchargement des fûts défectueux, de même que le nettoyage du navire et des cales pour enlever les résidus d'huile de colza.

26. Les dépenses et les pertes de la demanderesse sont entièrement attribuables à l'état défectueux de la cargaison des défenderesses et plus particulièrement aux fuites, aux pertes de contenu et à l'affaissement des fûts pendant le voyage océanique dont les conditions, malgré leur gravité, n'étaient pas inhabituelles ou imprévisibles considérant la période de l'année et le parcours que doit emprunter un navire qui se rend de Montréal à Karachi.

27. Au début du voyage, la demanderesse ne connaissait pas et n'avait aucun moyen raisonnable de détecter l'état défectueux des fûts qui ont provoqué le déplacement de la cargaison qui a mis le navire en péril.

28. Comme en fait foi le connaissement, la défenderesse Sa Majesté la Reine du chef du Canada était et est le chargeur et le fournisseur de la cargaison précitée ou, à tout le moins, la partie intéressée dans la cargaison et, à ce titre, elle est responsable envers PNSC des dommages réclamés en vertu du droit maritime canadien.

...

30. Les défenderesses connaissaient, ou auraient dû connaître, l'état défectueux des fûts et sont, de toutes les façons, responsables envers la demanderesse des dépenses et des pertes que celle-ci a engagées et subies à cause de ces déficiences.

L'acte de procédure énonce ensuite plusieurs chefs de dommages concernant les «dépenses et pertes» et la «perte de jouissance» du navire.

4 En temps opportun, soit le 27 février 1991, l'appelante a déposé sa défense et demande reconventionnelle dans laquelle elle nie, pour la majeure partie, les diverses allégations contenues dans la déclaration et prétend qu'une partie de la cargaison n'a pas été débarquée à Karachi. Elle nie en particulier [TRADUCTION] «que les fûts étaient défectueux» (paragraphe 25). Les paragraphes 37 à 39 de cette plaidoirie sont reproduits ci-dessous:

[TRADUCTION] 37. Le ou vers le 25 septembre 1989, la codéfenderesse Kuehne & Nagel International Ltée a conclu une charte-partie avec Approvisionnement et Services Canada pour le transport d'une cargaison d'environ 6 464 à 6 855 tonnes métriques nettes d'huile de colza raffinée en fûts du port de Montréal au port de Karachi (Pakistan).

38. Le ou vers le 29 novembre 1989, la demanderesse a délivré, par l'entremise de ses agents autorisés, le connaissement n° 48 pour le chargement «net à bord» de

Rapeseed (Canola) Oil on board the M.V. "Islamabad" in Montreal.

39. The drums used to carry the Canola oil were Reusable Molded Polyethylene Containers which met the Canadian Transport Commission Specification 34 issued in accordance with the requirements of the International Maritime Dangerous Goods Code for the carriage of dangerous goods and consequently, *a fortiori*, were more than adequate for the carriage of Canola oil by sea.

The Third Party Claim

5 On May 14, 1991, the appellant filed the third party claim against the respondent as well as against Hunter Drums Ltd., the supplier of the remaining drums that were carried on the ship. Paragraphs 1 and 2 of that pleading read:

1. As appears from the record, Plaintiff's claim against the Defendants is for alleged loss or damage incurred as a result of the carriage by sea of a part cargo of drummed refined rapeseed oil loaded on board the Plaintiff's vessel M.V. "Islamabad" in Montreal on or about November 17, 1989 and discharged in Karachi, Pakistan on or about January 26, 1990. It is alleged that the Plaintiff incurred expenses and losses due to the defective condition of the drummed cargo and more particularly because the drums leaked, lost their contents and collapsed during the sea voyage between Montreal and Karachi.

2. The Defendant Her Majesty the Queen disputes Plaintiff's claim on the grounds appearing in Her Defence, but in the event of Her being found liable to the Plaintiff, the Defendant claims indemnity or alternatively contribution or full relief over from Third Parties on the following grounds:

(a) at all material times the Defendant relied upon the Third Parties' representations pertaining to the qualities and capacities of the plastic drums as appropriate, adequate and safe containers for the carriage of oil by sea;

(b) furthermore, at all material times the Defendant relied upon the Third Parties' advice and representations to the effect that the plastic drums could be shipped loose in the hold of a cargo ship, stacked four high without damage;

(c) the Defendant relied on these negligent misrepresentations to stipulate Her requirements to Her various subcontractors.

34 019 fûts de plastique contenant de l'huile de colza (canola) raffinée à bord du N.M. «Islamabad» à Montréal.

39. Les fûts utilisés pour le transport de l'huile de colza étaient des contenants réutilisables en polyéthylène moulé respectant la spécification 34 de la Commission canadienne des transports émise conformément aux exigences du Code maritime international des marchandises dangereuses et ils étaient donc, *a fortiori*, plus qu'adéquats pour le transport par mer de l'huile de colza.

La demande en garantie

5 Le 14 mai 1991, l'appelante a déposé une demande en garantie contre l'intimée et contre Hunter Drums Ltd., le fournisseur des autres fûts transportés à bord du navire. Les paragraphes 1 et 2 de cette plaidoirie sont rédigés dans les termes suivants:

[TRADUCTION] 1. Comme il ressort du dossier, la réclamation de la demanderesse à l'encontre des défenderesses porte sur les pertes ou dommages présumés résultant du transport par mer d'une cargaison partielle de fûts d'huile de colza raffinée qui ont été chargés à bord du navire de la demanderesse, le N.M. «Islamabad», à Montréal, le ou vers le 17 novembre 1989 et qui ont été déchargés à Karachi (Pakistan) le ou vers le 26 janvier 1990. Il est allégué que la demanderesse a engagé des dépenses et subi des pertes en raison de l'état défectueux des fûts composant la cargaison et plus particulièrement du fait des fuites, des pertes de contenu et de l'affaissement de ces fûts au cours du voyage en mer entre Montréal et Karachi.

2. La défenderesse Sa Majesté la Reine conteste la réclamation de la demanderesse pour les motifs qui sont exposés dans sa défense, mais au cas où sa responsabilité à l'égard de la demanderesse serait établie, la défenderesse réclame une indemnisation ou, subsidiairement, une exonération totale ou partielle de la part des tiers pour les motifs suivants:

a) pendant toute la période pertinente, la défenderesse s'est appuyée sur les déclarations des tiers concernant les qualités et la capacité des fûts de plastique, selon lesquelles ces fûts étaient des contenants appropriés, adéquats et sécuritaires pour le transport de l'huile par mer;

b) en outre, pendant toute la période pertinente, la défenderesse s'est appuyée sur les conseils et les déclarations des tiers indiquant que les fûts de plastique pouvaient être transportés sans être arrimés dans les cales d'un navire de charge, empilés à quatre fûts de haut sans aucun dommage;

c) la défenderesse s'est appuyée sur ces déclarations inexactes faites avec négligence pour énoncer les conditions faites à ses sous-traitants.

The respondent filed a defence to the third party claim on December 23, 1991, paragraph 5 of which reads:

5. This Third Party states and the fact is that its drums were manufactured in accordance with CIDA Specification #6 and that its drums passed all required testing procedures performed in accordance with CTC Specification 34 and were up to the accepted standard in all respects and fit for the purpose intended when they left the manufacturer.

The Motion to Strike

6 On June 1, 1995, the respondent launched the motion to strike the third party statement of claim on the ground that the Court "has no jurisdiction *ratione materiae*, under Section 22 of the Federal Court Act in respect of the Claim against it." In granting that motion, the learned Motions Judge recited the following in her order of April 15, 1996:

UPON CONSIDERATION that Her Majesty the Queen is claiming damages for misrepresentations against the Third Party Greif Containers in that they knew that CIDA intended to use the manufactured drums by ship and in that they expressly represented that their drums met the necessary requirements and standards for carriage of oil by sea;

AND UPON CONSIDERATION of *ITO—International Terminal Operators Limited v. Miida Electronics Inc.*, which determined that for the Court to have jurisdiction over the subject matter under consideration, the subject matter must be found to be so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal competence. [Footnote omitted.]

The Motions Judge did not file separate reasons for her decision.

7 At this stage of the proceedings we ought not to enter into a consideration of the merits of either the principal or the third party claim. Nonetheless, it is appropriate to have some regard to the affidavit evidence which was filed both for and against the motion to strike. This accords with the approach that was taken by Strayer J. (as he then was) in *Pakistan National Shipping Corp. v. Canada* (1991), 50

Le 23 décembre 1991, l'intimée a déposé une défense à la demande en garantie, dont le paragraphe 5 est reproduit ci-dessous:

[TRADUCTION] 5. Le tiers déclare que les fûts ont été fabriqués conformément à la spécification n° 6 de l'ACDI, qu'ils ont passé avec succès toutes les procédures d'essai requises conformément à la spécification 34 de la CCT, qu'ils respectaient à tous égards la norme reconnue et qu'à leur sortie de l'usine du fabricant, ils étaient appropriés à la fin pour laquelle ils devaient être utilisés.

La requête en radiation

6 Le 1^{er} juin 1995, l'intimée a déposé la requête en vue de faire radier la demande en garantie au motif que la Cour [TRADUCTION] «n'a aucune compétence *ratione materiae*, en vertu de l'article 22 de la Loi sur la Cour fédérale, concernant la procédure intentée contre elle». En accueillant cette requête, le juge des requêtes a indiqué ce qui suit dans son ordonnance du 15 avril 1996:

[TRADUCTION] ATTENDU QUE Sa Majesté la Reine réclame du tiers Greif Containers des dommages-intérêts pour cause de fausses déclarations en alléguant que celle-ci savait que l'ACDI avait l'intention d'utiliser les fûts pour le transport par navire et que le tiers a expressément déclaré que ces fûts respectaient les exigences et les normes applicables au transport de l'huile de colza par mer;

ET ATTENDU QUE l'arrêt *ITO—International Terminal Operators Limited c. Miida Electronics Inc.* a statué que, pour que soit reconnue la compétence de la Cour à l'égard de la question dont elle est saisie, il doit être établi que cette question est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale. [Renvoi omis.]

Le juge des requêtes n'a pas autrement motivé sa décision.

7 À ce stade de l'instance, la Cour doit s'abstenir d'examiner le bien-fondé de la réclamation principale tout comme celui de la demande en garantie. Néanmoins, il convient de tenir compte de la preuve par affidavit qui a été déposée au soutien de la requête en radiation et à l'encontre de celle-ci. Cette façon de procéder est conforme à la méthode suivie par le juge Strayer (tel était alors son titre) dans

F.T.R. 24 (F.C.T.D.), at page 27.

Pakistan National Shipping Corp. c. Canada (1991), 50 F.T.R. 24 (C.F. 1^{re} inst.), à la page 27.

8 The evidence suggests that during the first part of the last decade, the Government of Canada embarked on a project to develop a performance standard for the packaging of dangerous goods for transport in containers. To that end, the Canadian and General Standards Board (the Board) was retained to develop the standard, which was to be compatible with international standards for the transportation by various modes including by ship. These international standards included the United Nations "Chapter 9 and the International Maritime Dangerous Goods (hereinafter, MDG) Codes".¹ According to the record, the General Manager and a long-term employee of the respondent, Lowell Watson, attended meetings of a sub-committee of the Board which was given the mandate of developing the standard. Indeed, Mr. Watson became Chairman of the sub-committee at its third meeting on October 23, 1981. In December 1987, the Board issued standard CAN/CGSB-43.55-M87, titled "Drums, Polyethylene, Reusable, Non-Removable Head, without Overpack (TC-34)". The "scope" of the standard is set forth in paragraph 1.1 as follows:

1.1 This standard applies to reusable polyethylene containers used to transport dangerous goods. It states their required capacity, materials, construction, performance, and marking.

9 The affidavit of Jozef Tadeusz Lukaszewicz, who was Chief of Transportation in the Procurement Branch of CIDA at the time, was filed in opposition to the motion to strike. Paragraphs 3-7 of that affidavit read:

3. My first introduction to plastic drums was through Mr. Lowell Watson of Greif Containers, who approached me in 1985. At the time, CIDA was forwarding approximately one million metric tons of food aid per year to remote recipient countries. CIDA had one annual shipment of approximately 20,000 metric tonnes of vegetable oil which was shipped in steel drums to Karachi. We were experiencing heavy losses as the steel drums arrived at destination punctured, dented and leaking. Mr. Watson

8 Il ressort de la preuve qu'au cours de la première partie de la dernière décennie, le gouvernement du Canada s'est engagé dans un programme visant à mettre au point une norme de rendement pour le conditionnement des marchandises dangereuses transportées par conteneurs. À cette fin, les services de l'Office des normes générales du Canada (l'Office) ont été retenus pour élaborer la norme qui devait être compatible avec les normes internationales concernant le transport par modes divers, y compris par navire. Ces normes internationales comprenaient le «Code du chapitre 9 et le Code maritime international des marchandises dangereuses (ci-après MDG) des Nations Unies»¹. Selon le dossier, le directeur général et un employé de longue date de l'intimée, Lowell Watson, a assisté aux réunions d'un sous-comité de l'Office qui avait le mandat d'élaborer la norme. En fait, M. Watson est devenu président du sous-comité dès la troisième réunion qui a eu lieu le 23 octobre 1981. En décembre 1987, l'Office a émis la norme CAN/CGSB-43.55-M87, intitulée [TRADUCTION] «Fûts réutilisables en polyéthylène, à dessus non amovible, sans suremballage (TC-34)». La «portée» de la norme est énoncée au paragraphe 1.1 dans les termes suivants:

[TRADUCTION] 1.1 Cette norme s'applique à des conteneurs réutilisables en polyéthylène pour le transport des marchandises dangereuses. Elle indique les exigences en ce qui concerne la capacité, les matériaux, la construction, le rendement et le marquage.

9 L'affidavit de Jozef Tadeusz Lukaszewicz, qui était chef du Transport à la Direction des approvisionnements de l'ACDI à l'époque pertinente, a été déposé pour contester la requête en radiation. Les paragraphes 3 à 7 de cet affidavit sont les suivants:

[TRADUCTION] 3. M. Lowell Watson, de Greif Containers, a communiqué avec moi en 1985 et c'est par lui que j'ai appris l'existence de fûts de plastique. À cette époque, l'ACDI expédiait environ un million de tonnes métriques d'aide alimentaire par année dans des pays éloignés. Elle envoyait annuellement à Karachi environ 20 000 tonnes métriques d'huile végétale stockée dans des fûts en acier. Il y avait des pertes élevées, car les fûts en acier coulaient et arrivaient à destination percés et bosselés. M. Watson

became aware of these difficulties as a result of his working relationship with Andrew Debicki who was a standards officer at the time with the Canadian General Standards Board. Mr. Watson made representations to the effect that the plastic drums which were manufactured by Greif Containers were an improved package over steel drums because they met the standards accepted by the United Nations for the transport of dangerous goods.

4. On the basis that plastic drums met the United Nations requirements for transporting dangerous goods, CIDA became interested in changing its packaging for the transport of vegetable oil from steel to plastic drums. The three known drum manufacturers at the time, namely Hunter Drums Ltd., Greif Containers Inc. and Anchor Plastics Ltd. were invited to and did participate in meetings, discussions and tests with CIDA. Anchor Plastics' involvement was limited as compared to that of Hunter and Greif, who were active throughout the developmental stage.

5. The purpose of the meetings was to alleviate concerns CIDA had pertaining to the stowage of plastic drums. We discussed drum specifications, and more particularly, dimensions, availability, stacking, sturdiness and ease of use from a transportation viewpoint, and price. The intention was to develop a standard that the industry could meet.

6. We were particularly concerned with the production capability of the manufacturers. Our annual shipment required a large number of drums which exceeded the drum manufacturers' existing capability at the time. Sufficient lead time was required for the manufacturers to increase their combined existing production capacity and deliver the drums in a timely way to meet the ship's loading time. The lead time required by the manufacturers would determine the timing for issuing the transportation tender by DSS.

7. The first meeting took place on September 17, 1985, which was attended by all three drum manufacturers referred to above. Attached to this my Affidavit as Exhibit A is a copy of the letter dated September 9, 1985 together with an Agenda which was forwarded to all three drum manufacturers. At that meeting, and throughout the various discussions with the drum manufacturers, it was very clear that the drums were required to be fit and appropriate to be transported by ship to remote destinations. Otherwise, there would be no point for CIDA in changing from steel to plastic drums.

The affiant goes on in paragraph 8 to state that CIDA retained a consultant "to raise specific queries, compile information and assist in drafting

avait été informé de ces difficultés du fait de ses relations de travail avec Andrew Debicki qui était, à cette époque, agent des normes à l'Office des normes générales du Canada. M. Watson a déclaré que les fûts de plastique qui étaient fabriqués par Greif Containers représentaient une amélioration par rapport aux fûts en acier parce qu'ils respectaient les normes reconnues par les Nations Unies pour le transport des marchandises dangereuses.

4. Parce que les fûts de plastique respectaient les normes des Nations Unies pour le transport des marchandises dangereuses, l'ACDI s'est dit intéressée à délaissier les fûts en acier en faveur des fûts de plastique pour le transport de l'huile végétale. Les trois fabricants de fûts connus à cette époque, soit Hunter Drums Ltd., Greif Containers Inc. et Anchor Plastics Ltd., ont été invités à participer et ont effectivement participé à des réunions, à des entretiens et à des essais avec l'ACDI. La participation d'Anchor Plastics a été limitée comparativement à celle de Hunter et de Greif, qui ont joué un rôle actif pendant toute l'étape de l'élaboration.

5. Ces réunions avaient pour but de dissiper les préoccupations de l'ACDI concernant l'arrimage des fûts de plastique. Nous avons discuté des spécifications des fûts et plus particulièrement de leurs dimensions, de leur disponibilité, des possibilités de gerbage, de leur robustesse et de leur facilité d'utilisation du point de vue du transport, et du prix. L'intention était de mettre au point une norme que l'industrie pourrait respecter.

6. Nous nous préoccupions particulièrement de la capacité de production des fabricants. Nos envois annuels exigeaient un très grand nombre de fûts qui dépassait la capacité de production des fabricants à cette époque. Il fallait établir un délai suffisamment long pour permettre aux fabricants d'augmenter leur capacité combinée de production et de nous livrer les fûts à temps pour le chargement du navire. Le délai exigé par les fabricants déterminerait la date à laquelle ASC rendrait public son appel d'offres.

7. La première réunion a eu lieu le 17 septembre 1985, et les trois fabricants mentionnés ci-dessus y assistaient. La pièce A jointe à mon affidavit est une copie de la lettre en date du 9 septembre 1985 accompagnée de l'ordre du jour qui a été envoyé aux trois fabricants. À cette réunion, et pendant les nombreuses discussions avec les fabricants de fûts, il a été clairement établi que les fûts devaient être appropriés pour le transport par navire sur de longues distances. Sinon, l'ACDI n'avait aucun intérêt à délaissier ses fûts en acier pour des fûts de plastique.

L'auteur de l'affidavit indique au paragraphe 8 que l'ACDI a retenu les services d'un consultant [TRA-
DUCTION] «pour poser des questions précises, compi-

the CIDA specification". In its letter of September 9, 1985, inviting drum manufacturers to the meeting of September 17, 1985, CIDA indicated that "the time is right to get together and discuss details to ensure the highest possible uniformity of packaging of future shipments". A letter dated November 25, 1985, "Re: Plastic Drums for CIDA", sent by the CIDA consultant to the drum manufacturers stated, *inter alia*:

We would like to know more about other important features viz:

(a) how many drums could be stacked upon each other without risking buckling and/or splitting of the drum, for how long and under what temperatures,

...

(c) how to ship the plastic drums if different from the metal.

10 Paragraphs 18-20 of the Lukaszewicz affidavit read as follows:

18. CIDA Specification no. 6 was adopted by CIDA in 1987 as a packaging specification for oil, as a result of the representations made by the drum manufacturers. The specification incorporates by reference Canadian Transport Commission (CTC) Specification 34, which is a design standard for plastic drums. In addition, the drums are expected to meet the performance standard of Canadian General Standards Board (hereinafter "CGSB") CAN/CGSB 43.55-M87. Attached to this my Affidavit as Exhibit H are copies of CTC 34 and CAN/CGSB 43.55-M87.

19. At all material times, the drum manufacturers, including Greif Containers and Hunter Drums, were well aware of the intended use of the drums by CIDA, and more particularly knew that the drums would be used primarily to transport oil by ship.

20. At all material times I, on behalf of CIDA, as well as other CIDA officials relied entirely on the knowledge, expertise and past experience of the drum manufacturers to advise us of the suitability of the drums for transport by sea.

ler les renseignements et aider à la rédaction de la spécification de l'ACDI». Dans sa lettre du 9 septembre 1985, invitant les fabricants de fûts à participer à la réunion du 17 septembre 1985, l'ACDI indiquait ceci: [TRADUCTION] «Il est temps de nous réunir et de discuter des détails pour assurer la plus grande uniformité possible du conditionnement de nos envois futurs». Une lettre en date du 25 novembre 1985, concernant [TRADUCTION] «les fûts de plastique pour l'ACDI», envoyée par le consultant de l'ACDI aux fabricants, indique notamment ceci:

[TRADUCTION] Nous aimerions avoir plus de renseignements sur d'autres caractéristiques importantes, notamment:

a) la quantité de fûts pouvant être empilés les uns sur les autres sans risque de déformation ou de fissuration, la durée de l'empilement et les températures recommandées,

...

c) le mode d'arrimage des fûts de plastique, s'il diffère de celui utilisé pour les fûts de métal.

Les paragraphes 18 à 20 de l'affidavit de Lukaszewicz sont les suivants: 10

[TRADUCTION] 18. La spécification n° 6 de l'ACDI a été adoptée par l'ACDI en 1987 comme norme de conditionnement de l'huile, par suite des déclarations faites par les fabricants de fûts. La spécification incorpore par renvoi la spécification 34 de la Commission canadienne des transports (CCT), qui est une norme de conception des fûts de plastique. En outre, les fûts sont censés respecter la norme de rendement de l'Office des normes générales du Canada (ci-après ONGC) CAN/CGSB 43.55-M87. Des copies des normes CTC 34 et CAN/CGSB 43.55-M87 sont jointes à la pièce H de mon affidavit.

19. Pendant toute la période pertinente, les fabricants de fûts, y compris Greif Containers et Hunter Drums, connaissaient très bien l'usage que l'ACDI comptait faire des fûts, et ils savaient plus particulièrement que les fûts seraient principalement utilisés pour le transport de l'huile par navire.

20. Pendant toute la période pertinente, j'ai moi-même, au nom de l'ACDI, au même titre que d'autres agents de l'ACDI, fait entièrement confiance aux connaissances générales et spécialisées et à l'expérience des fabricants de fûts pour nous conseiller sur l'appropriation des fûts au transport par mer.

Paragraphs 1, 3 and 4 of the "CIDA Specification No. 6", titled "Packaging/Packing Specification (CIDA) for Oil Edible (Canola)" of January 1987, are relevant. They read:

1. Packaging

In 208-220 litre capacity (rated) drums made of High Molecular Weight-High Density Polyethylene resin (see NOTE below), Tight Head type with an injection-molded lifting and handling ring at the top of the drum; colour Resco White No. M350 (Refer to Resco Standard Colour Chart), or a matching equivalent.

Drums to comply in all respects with Canadian Transport Commission (CTC) Specification 34 for Reusable Molded Polyethylene Container, complete with two (2) 5 cm (2") tamperproof plugs; one NPT, and one buttress thread with a 19 mm (3/4") centre insert; steel capseals applied to each closure.

Drum dimensions Height 92.0±1.5 cm (36½±½"), Diameter 58.5± 1.0 cm (23±½").

NOTE minimum 80% Canadian Contents is required on raw materials.

...

3. Pallets

Notched Stringer (Figure 1), 4-way entry, Single Trip, hard wood pallets, size 122 x 122 cm (48 x 48").

...

4. Palletizing

Drums on pallets to be banded together just below the top ring of drums with 19 mm (3/4") strap, nylon or equivalent. Drum overhang is NOT acceptable.²

Les paragraphes 1, 3 et 4 de la «spécification n° 6 de l'ACDI», intitulée «Spécification relative au marquage et au conditionnement (ACDI)—Huiles comestibles (canola)» de janvier 1987, sont pertinents. Ils sont rédigés dans les termes suivants:

[TRADUCTION] 1. Conditionnement

Dans des fûts d'une capacité de 208 à 220 litres, faits de résine de polyéthylène haute densité à poids moléculaire élevé (voir NOTE ci-dessous), à dessus non amovible, muni d'un anneau de levage et de manutention moulé par injection sur le dessus du fût; couleur Resco blanc M350 (voir le nuancier de Resco), ou l'équivalent.

Les fûts doivent respecter à tous égards la spécification 34 de la Commission canadienne des transports (CCT) pour les conteneurs réutilisables en polyéthylène moulé, munis de deux (2) bouchons inviolables de 5 cm (2 po); un avec filetage NPT, et un avec filet trapézoïdal avec un renfort central de 19 mm (3/4 po); capuchons d'étanchéité en métal apposés sur chaque fermeture.

Dimensions du fût: hauteur 92.0±1.5 cm (36½±½ po), diamètre 58.5±1.0 cm (23±½ po).

NOTE Un contenu canadien minimal de 80 % est exigé pour les matières premières.

...

3. Palettes

Chevrons entaillés (Figure 1), entrée quatre sens, un seul voyage, palettes de bois dur, dimensions 122 x 122 cm (48 x 48 po).

...

4. Palettisation

Fûts placés sur des palettes et sanglés sous le premier anneau des fûts avec une sangle de 19 mm (3/4 po) en nylon ou l'équivalent. Il est interdit de placer les fûts en porte-à-faux².

11 In his own affidavit, Mr. Watson denies making the representation attributed to him or to the respondent during the period that CIDA Specification No. 6 was being developed and, particularly, that at no time "did Greif or I hold ourselves out as experts to anyone relating to the carriage of goods and especially concerning the carriage of plastic drums". He admits having participated in two meetings with CIDA on behalf of the respondent, but states that the respondent's participation was "solely on a vol-

Dans son propre affidavit, M. Watson nie avoir fait les déclarations qui lui sont attribuées ou celles qui sont attribuées à l'intimée pendant la période d'élaboration de la spécification n° 6 de l'ACDI et il précise que [TRADUCTION] «ni Greif ni moi-même n'avons prétendu être des spécialistes dans le transport des marchandises et particulièrement dans le transport des fûts de plastique». Il reconnaît avoir participé à deux réunions avec l'ACDI au nom de l'intimée, mais il affirme que la participation de 11

untary basis”, that it was “asked to attend since it had expertise in the manufacture of plastic drums”, and that its and his own participation “was limited and related exclusively to the design and manufacture of plastic drums and no other subject”.

Statutory Provisions

12 Whether the Trial Division has jurisdiction over the third party claim in the above circumstances depends upon the interpretation of various sections of the *Federal Court Act*, R.S.C., 1985, c. F-7) (the Act) that confer admiralty and maritime jurisdiction upon the Court. Subsection 22(1) and paragraph 22(2)(i) read:

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 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;

The term “Canadian maritime law” is defined in subsection 2(1) [as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 1] of the Act as follows:

2. (1) In this Act,

...

“Canadian maritime law” means the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act*, chapter A-1 of the Revised Statutes of Canada, 1970, or any other statute, or that would have been so administered if that Court had had, on its

l’intimée était [TRADUCTION] «uniquement sur une base volontaire», qu’on lui a [TRADUCTION] «demandé d’assister à la réunion à cause de ses connaissances spécialisées dans la fabrication des fûts de plastique», et que la participation de l’intimée et sa propre participation [TRADUCTION] «ont été limitées et avaient trait uniquement à la conception et à la fabrication des fûts de plastique et rien d’autre».

Dispositions législatives

La question de savoir si la Section de première instance a compétence concernant la demande en garantie dans les circonstances précitées dépend de l’interprétation de divers articles de la *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), ch. F-7, (la Loi), qui confère à la Cour une compétence en matière maritime et d’amirauté. Le paragraphe 22(1) et l’alinéa 22(2)(i) sont rédigés dans les termes suivants:

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 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;

L’expression «droit maritime canadien» est définie au paragraphe 2(1) [mod. par L.C. 1990, ch. 8, art. 1] de la Loi dans les termes suivants:

2. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente loi.

...

«droit maritime canadien» Droit—compte tenu des modifications y apportées par la présente loi ou par toute autre loi fédérale—dont l’application relevait de la Cour de l’Échiquier du Canada, en sa qualité de juridiction de l’Amirauté, aux termes de la *Loi sur l’Amirauté*, chapitre A-1 des Statuts révisés du

Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters, as that law has been altered by its Act or any other Act of Parliament;

Section 42 of the Act provides:

42. Canadian maritime law as it was immediately before June 1, 1971 continues subject to such changes therein as may be made by this Act or any other Act of Parliament.

Jurisprudence

13 In the leading case of *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*, [1986] 1 S.C.R. 752, involving a claim for goods stolen from a storage shed following their discharge from a ship at the Port of Montréal, the Supreme Court of Canada laid down three essential requirements to be satisfied in order to support a finding that a claim falls within the Federal Court's admiralty and maritime jurisdiction. These appear at page 766:

1. There must be a statutory grant of jurisdiction by the federal Parliament.
2. There must be an existing body of federal law which is essential to the disposition of the case and which nourishes the statutory grant of jurisdiction.
3. The law on which the case is based must be "a law of Canada" as the phrase is used in s. 101 of the *Constitution Act, 1867*.

The Supreme Court found the statutory grant of jurisdiction to be present in the broad language of subsection 22(1) of the Act. In dealing with the second of the three requirements, McIntyre J., speaking for the majority, stated at page 769:

To decide if the second requirement is met, it must be determined whether Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class or subject of navigation and shipping is essential to the disposition of the case and nourishes the statutory grant of jurisdiction.

He divided the definition of "Canadian maritime law" into two categories, namely, the law that [at page 769]:

Canada de 1970, ou de toute autre loi, ou qui en aurait relevé si ce tribunal avait eu, en cette qualité, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté.

L'article 42 de la Loi dispose comme suit:

42. Le droit maritime canadien en vigueur au 31 mai 1971 continue à s'appliquer, sous réserve des modifications éventuelles par la présente loi ou toute autre loi.

Jurisprudence

13 Dans l'arrêt de principe *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*, [1986] 1 R.C.S. 752, concernant une réclamation pour marchandises volées dans un hangar après leur déchargement d'un navire au port de Montréal, la Cour suprême du Canada a énoncé les trois conditions essentielles qui doivent être réunies pour conclure qu'une réclamation relève de la compétence de la Cour fédérale en matière maritime et d'amirauté. Ces trois conditions sont énoncées à la page 766:

1. Il doit y avoir attribution de compétence par une loi du Parlement fédéral.
2. Il doit exister un ensemble de règles de droit fédérales qui soit essentiel à la solution du litige et constitue le fondement de l'attribution légale de compétence.
3. La loi invoquée dans l'affaire doit être «une loi du Canada» au sens où cette expression est employée à l'art. 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

La Cour suprême a statué que le libellé général du paragraphe 22(1) de la Loi permettait de conclure à l'attribution de compétence par une loi du Parlement fédéral. Traitant de la deuxième des trois conditions, le juge McIntyre, s'exprimant au nom de la majorité, indique ce qui suit à la page 769:

Pour décider si la deuxième condition est remplie, il faut déterminer si le droit maritime canadien ou une autre loi du Canada se rapportant à une matière quelconque relevant de la catégorie ou du sujet que constituent la navigation et les expéditions par eau sont essentiels à la solution du litige et constituent le fondement de l'attribution légale de compétence.

Il a divisé la définition de l'expression «droit maritime canadien» en deux catégories en indiquant qu'il s'agit du droit [à la page 769]:

- (1) was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute; or
- (2) would have been so administered if that court had had on its Admiralty side unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters.

He went on, at pages 769-772, to state that the first part of the definition included the law which was received in Canada from England in 1891 when *The Admiralty Act, 1891*, S.C. 1891, c. 29 was enacted, and that which was received in 1934 when *The Admiralty Act, 1934*, S.C. 1934, c. 31 was enacted. In discussing the second part of the definition, McIntyre J. stated, at page 774:

I would agree that the historical jurisdiction of the Admiralty courts is significant in determining whether a particular claim is a maritime matter within the definition of Canadian maritime law in s. 2 of the *Federal Court Act*. I do not go so far, however, as to restrict the definition of maritime and admiralty matters only to those claims which fit within such historical limits. An historical approach may serve to enlighten, but it must not be permitted to confine. In my view the second part of the s. 2 definition of Canadian maritime law was adopted for the purpose of assuring that Canadian maritime law would include an unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters. As such, it constitutes a statutory recognition of Canadian maritime law as a body of federal law dealing with all claims in respect of maritime and admiralty matters. Those matters are not to be considered as having been frozen by *The Admiralty Act, 1934*. On the contrary, the words "maritime" and "admiralty" should be interpreted within the modern context of commerce and shipping. In reality, the ambit of Canadian maritime law is limited only by the constitutional division of powers in the *Constitution Act, 1867*. I am aware in arriving at this conclusion that a court, in determining whether or not any particular case involves a maritime or admiralty matter, must avoid encroachment on what is in "pith and substance" a matter of local concern involving property and civil rights or any other matter which is in essence within exclusive provincial jurisdiction under s. 92 of the *Constitution Act, 1867*. It is important, therefore, to establish that the subject-matter under consideration in any case is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence. [Emphasis added.]

He added the following, at page 776:

- (1) dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi; ou
- (2) qui en aurait relevé si cette cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté.

Aux pages 769 à 772, il déclare que la première partie de la définition inclut le droit anglais qui a été introduit au Canada en 1891 quand l'*Acte de l'Amirauté, 1891*, S.C. 1891, ch. 29, a été adopté, et le droit qui a été reçu en 1934 quand la *Loi d'amirauté, 1934*, S.C. 1934, ch. 31, a été adoptée. En discutant de la deuxième partie de la définition, le juge McIntyre déclare ce qui suit à la page 774:

Je suis d'accord pour dire que la compétence historique des cours d'amirauté est importante pour déterminer si une demande particulière est une matière maritime au sens qu'en donne la définition du droit maritime canadien que l'on trouve à l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Je n'irais pas cependant jusqu'à limiter la définition de matière maritime et d'amirauté aux seules demandes qui cadrent avec ces limites historiques. Une méthode historique peut servir à éclairer, mais ne saurait autoriser à limiter. À mon avis, la seconde partie de la définition que donne l'art. 2 du droit maritime canadien a été adoptée afin d'assurer que le droit maritime canadien comprenne une compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté. À ce titre, elle constitue une reconnaissance légale du droit maritime canadien comme ensemble de règles de droit fédérales portant sur toute demande en matière maritime et d'amirauté. On ne saurait considérer ces matières comme ayant été figées par la *Loi d'amirauté, 1934*. Au contraire, les termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau. En réalité, l'étendue du droit maritime canadien n'est limitée que par le partage constitutionnel des compétences établi par la *Loi constitutionnelle de 1867*. Je n'ignore pas, en tirant cette conclusion, que la cour, en déterminant si une affaire donnée soulève une question maritime ou d'amirauté, doit éviter d'empiéter sur ce qui constitue, de par son caractère véritable, une matière d'une nature locale mettant en cause la propriété et les droits civils ou toute autre question qui relève essentiellement de la compétence exclusive de la province en vertu de l'art. 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Il est donc important de démontrer que la question examinée dans chaque cas est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale. [Non souligné dans l'original.]

Il ajoute ce qui suit à la page 776:

Having found that Miida's claim against ITO falls within the scope of Canadian maritime law, the question then arises as to the substantive content of that law. Canadian maritime law, as a body of substantive law, encompasses the principles of English maritime law as they were developed and applied in the Admiralty Court of England (*The Queen v. Canadian Vickers Ltd.*, *supra*, and authorities cited therein, pp. 683-84). In 1934 when, as has been noted, a body of admiralty law from England was incorporated into Canadian law, the Admiralty side of the High Court of Justice had jurisdiction in cases of contract and tort which were considered to be admiralty matters. In dealing with such cases, the court applied the necessary common law principles of tort and contract in order to resolve the issues. Common law rules of negligence, for example, were applied in collision cases (*"Cuba" (The) v. McMillan* (1896), 26 S.C.R. 651, at pp. 661-62, and E. Mayers, *Admiralty Law and Practice in Canada* (1916), at p. 146). Bailment principles were applied in loss of cargo cases (*"Winkfield" (The)*, [1902] P. 42 (C.A.)). Thus, the body of admiralty law, which was adopted from England as Canadian maritime law, encompassed both specialized rules and principles of admiralty and the rules and principles adopted from the common law and applied in admiralty cases as these rules and principles have been, and continue to be, modified and expanded in Canadian jurisprudence. (See, for example, the judgment of this Court in *Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. v. B.C. Marine Shipbuilders Ltd.*, [1981] 1 S.C.R. 363, in which common law principles of negligence and contract law were employed to resolve the appeal.)

On the basis of this analysis, McIntyre J. found the second and third requirement to be satisfied, concluding at page 777:

Canadian maritime law then is the existing body of federal law which is essential to the disposition of this case and which nourishes the jurisdiction granted to the Federal Court in s. 22 of the *Federal Court Act*. Thus the second requirement for a finding of jurisdiction in the Federal Court is established. The third requirement that the law in question must be a law of Canada, as that expression is used in s. 101 of the *Constitution Act, 1867*, is also met because Canadian maritime law and other laws dealing with navigation and shipping come within s. 91(10) of the *Constitution Act, 1867*, thus confirming federal legislative competence.

Ayant conclu que la demande formée par Miida contre ITO relève du droit maritime canadien, la question du contenu de ce droit sur le plan du fond se pose ensuite. Le droit maritime canadien, en tant qu'ensemble de règles de fond, englobe les principes du droit maritime anglais élaborés et appliqués par la Cour d'amirauté d'Angleterre (*La Reine c. Canadian Vickers Ltd.*, précité, et la jurisprudence qui y est citée, pp. 683 et 684). En 1934, lorsque, comme je l'ai déjà noté, un ensemble de règles de droit maritime d'Angleterre a été incorporé dans le droit canadien, la Haute Cour de justice, en sa juridiction d'amirauté, pouvait connaître des affaires contractuelles et délictuelles considérées comme des affaires en matière d'amirauté. En examinant ces affaires, la cour a appliqué les principes de *common law* en matière délictuelle et contractuelle nécessaires à la résolution des points litigieux. Les règles de *common law* en matière de négligence, par exemple, étaient appliquées dans les affaires d'abordage (*«Cuba» (The) v. McMillan* (1896), 26 R.C.S. 651, aux pp. 661 et 662) et E. Mayers, *Admiralty Law and Practice in Canada* (1916), à la p. 146). Les principes en matière de dépôt ont été appliqués dans les affaires de perte de cargaison (*«Winkfield» (The)*, [1902] P. 42 (C.A.)). Ainsi, l'ensemble de règles de droit maritime qui a été emprunté à l'Angleterre pour constituer le droit maritime canadien englobait à la fois les règles et principes spéciaux en matière d'amirauté et les règles et principes puisés dans la *common law* et appliqués aux affaires d'amirauté selon que ces règles et principes ont été, et continuent d'être, modifiés et élargis dans la jurisprudence canadienne. (Voir, par exemple, l'arrêt de cette Cour *Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. c. B.C. Marine Shipbuilders Ltd.*, [1981] 1 R.C.S. 363, où les principes de *common law* en matière de négligence et de droit des contrats ont été utilisés pour résoudre le pourvoi.)

En s'appuyant sur cette analyse, le juge McIntyre a jugé que les deuxième et troisième conditions étaient remplies, et il conclut dans les termes suivants à la page 777:

Le droit maritime canadien est donc cet ensemble de règles de droit fédérales existantes qui est essentiel à la solution de l'espèce et qui constitue le fondement de la compétence attribuée à la Cour fédérale par l'art. 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Ainsi, la seconde condition nécessaire pour conclure que la Cour fédérale a compétence se trouve remplie. La troisième condition, savoir que la loi en question soit une loi du Canada au sens où cette expression est employée à l'art. 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, est aussi remplie du fait que le droit maritime canadien et les autres lois qui portent sur la navigation et les expéditions par eau relèvent du par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, confirmant ainsi la compétence législative fédérale.

14 The significance of McIntyre J.'s views in *ITO*, *supra*, were underscored by La Forest J., for the majority, in *Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683 and, for the Court, in *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273, and by Jacobucci J., for the majority, in *Monk Corp. v. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 S.C.R. 779. In *Chartwell*, *supra*, at pages 695-697, La Forest J. offered these insights into the content of "Canadian maritime law":

There is no doubt that the development of English admiralty law, from which Canadian maritime law in considerable measure derives, owes much to the civilian tradition. The common law in its early period was ill-equipped to deal with commercial and maritime matters and the courts of admiralty, when called upon to decide maritime disputes, applied principles developed on the continent. Indeed, admiralty courts were presided over by civilians. It must be kept in mind, however, that the admiralty courts, like other specialized courts in England, continually had to struggle to resist the growing strength of the common law courts, and their jurisdiction over ordinary civil matters became extremely narrowed and curtailed; in particular, they had no jurisdiction in these matters within the realm; see *Mersey Docks Harbour Board v. Turner (The "Zeta")*, [1893] A.C. 468 (H.L.), at pp. 481 *et seq.* These matters, though concerned with questions of a maritime nature, were largely dealt with by the common law courts. With the rationalization of the English court system in the late 19th century, admiralty jurisdiction was transferred to the admiralty division of the High Court, but all divisions of that court may exercise jurisdiction over admiralty matters; see *Administration of Justice Act, 1928* (U.K.), 18 & 19 Geo. 5, c. 26, s. 6.

It is this amalgam that was incorporated into Canadian maritime law. McIntyre J. in *ITO* has discussed in detail the process by which the Exchequer Court and later the Federal Court applied the common law principles of contract, tort and bailment in the resolution of admiralty matters (see in particular p. 776) as well as the jurisdiction now assigned to the Federal Court, and I do not propose to repeat it. Suffice it to say that he particularly relied on s. 2 of the *Federal Court Act*, which defines "Canadian maritime law" as including not only law formerly administered by the Exchequer Court on its admiralty side, but also "the law that . . . would have been so administered if that court had had on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and

L'importance de l'opinion du juge McIntyre dans l'arrêt *ITO*, précité, a été soulignée par le juge La Forest, s'exprimant au nom de la majorité, dans l'arrêt *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683 et, au nom de la Cour, dans *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273, et par le juge Jacobucci, s'exprimant au nom de la majorité, dans *Monk Corp. c. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 R.C.S. 779. Dans l'arrêt *Chartwell*, précité, aux pages 695 à 697, le juge La Forest formule les observations suivantes concernant le contenu du «droit maritime canadien»:

Il est certain que l'évolution du droit d'amirauté anglais, dont dérive une partie considérable du droit maritime canadien, doit beaucoup à la tradition civiliste. Au début, la *common law* n'était pas dotée des outils nécessaires pour traiter de questions relevant des domaines commercial et maritime, de sorte que les cours d'amirauté, quand elles étaient appelées à statuer sur des litiges en matière maritime, appliquaient des principes conçus sur le continent. Les cours d'amirauté étaient en fait présidées par des civilistes. N'oublions toutefois pas que ces cours, à l'instar d'autres tribunaux anglais spécialisés, devaient lutter constamment pour résister au pouvoir toujours croissant des tribunaux de *common law*, et leur compétence en matière civile ordinaire est devenue extrêmement étroite et circonscrite. En particulier, elles n'avaient pas compétence relativement aux affaires en cette matière qui avaient pris naissance dans les limites du royaume; voir *Mersey Docks Harbour Board v. Turner (The "Zeta")*, [1893] A.C. 468 (H.L.), aux pp. 481 et suiv. C'étaient surtout les tribunaux de *common law* qui en étaient saisis, même si elles soulevaient des questions de caractère maritime. Avec la rationalisation du système judiciaire anglais vers la fin du XIX^e siècle, la compétence en matière d'amirauté a été transférée à la division d'amirauté de la Haute Cour, mais toutes les autres divisions de cette cour peuvent exercer la même compétence; voir *Administration of Justice Act, 1928* (R.-U.), 18 & 19 Geo. 5, ch. 26, art. 6.

C'est cet amalgame qui a été incorporé dans le droit maritime canadien. Le juge McIntyre, dans l'arrêt *ITO*, examine en détail la méthode employée par la Cour de l'Échiquier et ensuite par la Cour fédérale pour appliquer les principes de *common law* relatifs aux contrats, à la responsabilité délictuelle et au dépôt pour résoudre des questions d'amirauté (voir notamment la p. 776), ainsi que la compétence actuelle de la Cour fédérale. Je n'ai donc pas l'intention de répéter ce qu'il a dit. Qu'il suffise de mentionner que le juge McIntyre s'est fondé particulièrement sur l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, qui définit le «droit maritime canadien» comme comprenant non seulement le droit dont l'application relevait anciennement de la Cour de l'Échiquier en sa juridiction d'amirauté,

admiralty matters” (p. 769). The latter portion of the definition would include all claims dealing with maritime matters and was not frozen by pre-existing admiralty jurisdiction. It incorporated as a uniform body of federal law the maritime law of England (p. 779).

It was in the light of this examination that the majority of this Court in ITO concluded that Canadian maritime law encompassed the common law principles of tort, contract and bailment. To these I would add, if indeed it is an addition, agency. For nowhere does it become more obvious that the law is a seamless web than when one considers the interplay between contract, agency and tort, to say nothing of bailment. In fact, the case here is an action in contract, the issue being whether the agent is bound by the contract. Many of the cases cited by my colleague in elaborating the common law position regarding the specific problem that arises in the present case arose in maritime matters. Scarcely surprising, because as mentioned these maritime matters have, for hundreds of years, come within the jurisdiction of the common law courts. The laws elaborated in those cases have now become part of the uniform federal or Canadian maritime law. [Emphasis added.]

The extent to which the development of English admiralty law was influenced by continental civil law principles and by ancient sea codes, customs and usages of seafarers and seafaring nations, is also reflected in various modern works.³

- 15 *Monk, supra*, involved a claim by the supplier of goods carried on a ship against the purchaser for excess product delivered to the purchaser, for demurrage and for the renting of cranes used to discharge the cargo. No privity of contract existed between the defendant and the ocean carrier. The claims were based on a telex agreement of October 11, 1985, between the supplier and purchaser with respect to a shipment of fertilizer which was carried to Canada aboard the ship in November 1985 under a contract of carriage. Iacobucci J. noted, at page 796, that the telex agreement included “undertakings . . . that relate to a contract of carriage by sea”, namely, the supplier arranging for a “self geared vessel” and the purchaser agreeing to unload the

mais aussi le «droit [. . .] qui en aurait relevé si cette cour avait eu, en sa juridiction d’amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d’amirauté» (p. 769). Cette dernière partie de la définition engloberait toutes les réclamations en matière maritime et n’a pas été figée par la compétence préexistante en matière d’amirauté. Elle a pour effet d’incorporer le droit maritime d’Angleterre en tant qu’ensemble uniforme de règles de droit fédérales (p. 779).

C’est à la lumière de cette analyse que notre Cour à la majorité a conclu dans l’affaire ITO que le droit maritime canadien englobait les principes de *common law* en matière de responsabilité délictuelle, de contrats et de dépôt. A ceux-ci j’ajouterais le mandat, à supposer que ce soit vraiment un ajout, car on ne se rend jamais aussi clairement compte de l’unité du droit que lorsqu’on examine l’interaction entre les domaines des contrats, du mandat et de la responsabilité délictuelle, sans parler du dépôt. En fait, il s’agit en l’espèce d’une action découlant d’un contrat, la question en litige étant de savoir si le mandataire est lié par ce contrat. Un bon nombre des décisions citées par mon collègue dans son exposé de la position en *common law* relativement au problème précis qui se pose en l’espèce ont été rendues en matière maritime. Cela n’est guère surprenant parce que, comme je l’ai déjà mentionné, il y a des siècles que ces affaires maritimes relèvent de la compétence des tribunaux de *common law*. Les règles de droit élaborées dans ces affaires font maintenant partie du droit maritime uniforme fédéral ou canadien. [Non souligné dans l’original.]

Plusieurs ouvrages modernes³ reconnaissent également l’influence qu’ont eue sur l’élaboration du droit d’amirauté anglais les principes de droit civil appliqués sur le continent et les anciens codes, coutumes et usages des gens de mer et des nations maritimes.

- Dans l’affaire *Monk*, précitée, le fournisseur de marchandises transportées à bord d’un navire réclamait à l’acheteur le paiement de l’excédent de produit livré, des surestaries et du prix de location de grues ayant servi au déchargement du navire. Aucun lien contractuel n’existait entre la défenderesse et le transporteur maritime. Les réclamations étaient fondées sur une entente conclue par télex le 11 octobre 1985, entre le fournisseur et l’acheteur concernant l’expédition d’un engrais qui a été transporté au Canada à bord du navire en novembre 1985 en vertu d’un contrat de transport. Le juge Iacobucci note, à la page 796, que l’entente conclue par télex incluait «des engagements . . . qui ont trait à un contrat de transport maritime» puisque le fournisseur était tenu

cargo and assuming responsibility for demurrage. However, he went on to state at page 797, that it was “not enough to show that maritime undertakings are involved”, and that “it must be shown that the specific claims advanced are integrally connected to maritime matters”. It was his view that, as stated at page 799, “the underlying activity to which the claims . . . relate was the discharge of cargo, which was an obligation . . . arising from the contract of carriage aspects of the agreement between the parties and which had a maritime character”. At page 800, he added:

The maritime character of the claims is not diminished by the fact that Monk was the seller of the urea and Island was the purchaser with no privity between Island and the owners of the vessel *Super Spirit*. Island assumed a maritime obligation—the discharge of cargo—in connection with the sale and purchase of the urea. It is that maritime obligation that is the foundation for the claims by Monk. Parties can assume maritime obligations governed by maritime law even though they may not formally be parties to a charter-party or even a contract of carriage by sea. What is important for purposes of maritime law jurisdiction is that their claim be integrally connected with maritime matters. [Emphasis added.]

notamment d’affréter un «navire à mâts de charge» et que l’acheteur avait convenu de décharger la cargaison et d’être responsable de la surestaries. Toutefois, il ajoute à la page 797 qu’«il ne suffit pas de démontrer l’existence d’engagements de caractère maritime, encore faut-il prouver que les revendications elles-mêmes sont entièrement liées aux affaires maritimes». À son avis, qu’il exprime à la page 799, «l’activité sous-jacente visée par les demandes . . . est le déchargement de la cargaison, dont Island était responsable en raison des aspects de l’entente entre les parties propres au contrat de transport et possédant un caractère maritime». À la page 800, il ajoute ce qui suit:

Le caractère maritime des demandes n’est pas atténué du fait que Monk était le vendeur de l’urée et Island l’acheteur, sans qu’il y ait aucun lien de droit contractuel entre Island et les propriétaires du *Super Spirit*. Island a assumé une obligation maritime—le déchargement de la cargaison—relativement à la vente et à l’achat de l’urée. C’est cette obligation de nature maritime qui est le fondement des demandes de Monk. Les parties peuvent assumer des obligations maritimes régies par le droit maritime bien qu’elles puissent ne pas être formellement parties à une charte-partie ou même à un contrat de transport maritime. Ce qui importe pour que les demandes ressortissent au droit maritime, c’est qu’elles soient entièrement liées aux affaires maritimes. [Non souligné dans l’original.]

16 The earlier case of *Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. v. B.C. Marine Shipbuilders Ltd. et al.*, [1981] 1 S.C.R. 363, affords another example of a situation in which a third party claim was found to fall within the ambit of the Federal Court’s admiralty and maritime jurisdiction. It involved a claim by the defendant for indemnity arising out of the loss at sea of a log barge while under tow as a consequence of the towline parting and the barge being driven ashore. The evidence suggested that the towline had broken at the main towline socket. It was clear that the Federal Court had jurisdiction over the claims in the main action which arose out of a charter party agreement and a contract of towage, as those claims came within the ambit of “Canadian maritime law”. At issue was whether the third party claim based on an allegation that the socket failed because it had been damaged and weakened by the negligence of the third party in resocketing the towline was within the admiralty and

Une cause antérieure, *Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. c. B.C. Marine Shipbuilders Ltd. et autres*, [1981] 1 R.C.S. 363, fournit un autre exemple d’une situation où la Cour a conclu qu’une demande en garantie ressortissait à la compétence en matière maritime et d’amirauté de la Cour fédérale. Dans cette affaire, la défenderesse réclamait une indemnisation pour la perte en mer d’un chaland servant au transport de billes alors qu’il était remorqué, cette perte étant survenue à la suite de la rupture du câble de remorquage et de l’échouement du chaland. La preuve tendait à établir que le câble de remorquage s’était brisé à l’attache du câble principal. Il était clair que la Cour fédérale avait compétence pour connaître des réclamations dans l’action principale découlant de la charte-partie et d’un contrat de touage, étant donné que ces réclamations ressortissaient au «droit maritime canadien». La question qui se posait était de savoir si la demande en garantie fondée sur l’allégation selon laquelle

maritime jurisdiction of the Federal Court. In deciding that it was, McIntyre J. observed, at page 377, that the “root” of the claims in the main action was the resocketing of the towline and that the towline was part of the tug’s equipment—“a seagoing vessel which was involved in the marine accident that gave rise to this action”. He noted that subsection 22(1) of the Act contained a general statement of jurisdiction, and that particular jurisdiction was conferred under paragraphs 22(2)(m) and (n) over a claim in respect of goods, materials or services supplied to a ship for her operation or maintenance, and over a claim arising out of a contract relating to the construction, repair or equipping of a ship. He then concluded, at page 379:

I am therefore of the view that the claims made against Wire Rope come within Canadian maritime law as defined in the *Federal Court Act*. There can be no doubt in my mind that the substantive law relating to these claims falls within federal legislative competence under s. 91.10 of the *British North America Act*, being in relation to navigation and shipping. There is therefore law of Canada relating to the issues arising in this case upon which the jurisdiction of the Federal Court may operate.

17 This Court, in *H. Smith Packing Corp. v. Gainvir Transport Ltd.* (1989), 61 D.L.R. (4th) 489, decided in favour of jurisdiction over a third party claim based on alleged negligent misrepresentations as to the conditions upon which the goods were carried by sea from Canada to Jamaica and the extent of insurance carried by the owners of the ship. Desjardins J.A., for the Court, expressed the view at page 494, that these representations “arose because of the existence of the contract of carriage by sea”, and that there would have been “no occasion for them to occur had there not been such a contract”. In doing so, she was guided by the three essential requirements for admiralty and maritime jurisdiction laid down by McIntyre J. in *ITO*, *supra*.

l’attache avait cédé parce qu’elle avait été endommagée et affaiblie par la négligence de la tierce partie qui avait procédé au remboîtement du câble relevant de la compétence en matière maritime et d’amirauté de la Cour fédérale. En concluant que tel était le cas, le juge McIntyre fait observer à la page 377 que les réclamations dans l’action principale sont fondées sur le remboîtement du câble et que celui-ci est une pièce de l’équipement du remorqueur—un «bâtiment de mer impliqué dans le sinistre maritime qui est à l’origine de cette action». Il fait observer que le paragraphe 22(1) de la Loi donne un énoncé général de la compétence, et que les alinéas 22(2)m) et n) confèrent à la Cour une compétence particulière concernant toute demande relative à des marchandises, fournitures ou services fournis à un navire pour son exploitation ou son entretien, et toute demande née d’un contrat relatif à la construction, à la réparation ou à l’équipement d’un navire. Il conclut dans les termes suivants à la page 379:

Je suis par conséquent d’avis que les réclamations contre Wire Rope relèvent du droit maritime canadien défini à la *Loi sur la Cour fédérale*. Je suis convaincu que le droit positif concernant ces réclamations relève du pouvoir législatif fédéral aux termes du par. 91.10 de l’*Acte de l’Amérique du Nord britannique* puisqu’elles se rapportent à la navigation et aux bâtiments ou navires. Il existe par conséquent un droit canadien se rapportant aux questions soulevées en l’espèce sur lequel la Cour fédérale exerce sa compétence.

La présente Cour, dans *H. Smith Packing Corp. c. Gainvir Transport Ltd.* (1989), 61 D.L.R. (4th) 489, a conclu qu’elle avait compétence pour connaître d’une demande en garantie se fondant sur des allégations de déclarations inexactes faites avec négligence à l’égard des conditions de transport de marchandises par eau du Canada vers la Jamaïque et de la couverture d’assurance souscrite par les propriétaires du navire. À la page 494, le juge Desjardins, J.C.A., s’exprimant au nom de la Cour, s’est dit d’avis que «c’est l’existence du contrat de transport par mer qui a donné lieu aux déclarations» et que «n’eût été de ce contrat, ces déclarations n’auraient jamais été faites». En concluant ainsi, elle s’est appuyée sur les trois conditions essentielles à la reconnaissance de la compétence de la Cour en matière maritime et d’amirauté énoncées par le juge McIntyre dans l’arrêt *ITO*, précité.

Analysis

18 It is not disputed that the claims asserted against the appellant in the main action are maritime matters. Those claims are based on the shipping by sea under a contract of carriage of the canola oil in drums that she knew or ought to have known were defective. The appellant's third party claim is in tort for negligent misrepresentation with respect to the suitability of drums so used to withstand the stresses and strains of the ocean voyage.

19 I do not regard the circumstance that the alleged misrepresentation may have been made on land as conclusively establishing a want of jurisdiction. The cause of action in tort, if it can be made out, did not become crystallized until the loss or damage—if proven—occurred after some of the drums collapsed in the course of the ocean voyage.⁴ In *Whitbread, supra*, at pages 1288-1289, in referring to the above quoted statement of principle of McIntyre J. in *ITO, supra*, at page 779, La Forest J. stated “that tortious liability which arises in a maritime context is governed by a body of maritime law within the exclusive legislative jurisdiction of Parliament”. He went on, at page 1292, to reject the notion that had been put forward by this Court in *Domestic Converters Corporation v. Arctic Steamship Line*, [1984] 1 F.C. 211, at page 244, that it “would be against the whole tradition of admiralty jurisdiction with respect to maritime torts to hold that a tort or delict committed on land is a maritime matter”.

20 The theory of the plaintiff's case as pleaded is: that the losses claimed were sustained because the drums of canola oil “began to leak, collapse and lose their contents . . . creating gaps or void spaces in the stow” and leading to “a collapse or shift of stow” (paragraph 22), that this in turn allowed the drums to become displaced in the holds “causing the ship to develop a severe list that placed her in peril” (paragraph 23), that as shipper of the cargo, the appellant is responsible for the plaintiff's damages “by virtue of Canadian maritime law” (paragraph

Analyse

18 Il n'est pas contesté que les réclamations formées contre l'appelante dans l'action principale sont des affaires maritimes. Ces réclamations se fondent sur l'expédition par eau, en vertu d'un contrat de transport, de fûts d'huile de colza dont l'appelante aurait dû savoir qu'ils étaient défectueux. La demande en garantie de l'appelante est de nature délictuelle et s'appuie sur des déclarations inexactes faites avec négligence quant à la capacité des fûts de supporter les tensions et contraintes d'un voyage en mer.

19 À mon avis, le fait que les présumées déclarations inexactes puissent avoir été faites à terre n'établit pas de façon concluante l'absence de compétence. La cause de l'action délictuelle, si elle peut être établie, ne s'est pas matérialisée avant que la perte ou les dommages—s'ils sont prouvés—se soient produits après l'affaissement de certains barils au cours du voyage en mer⁴. Dans l'arrêt *Whitbread*, précité, aux pages 1288 et 1289, le juge La Forest, se référant à la déclaration de principe susmentionnée du juge McIntyre dans *ITO*, précité, à la page 779, déclare que «la responsabilité délictuelle dont il est question dans un contexte maritime est régie par un ensemble de règles de droit maritime relevant de la compétence exclusive du Parlement». À la page 1292, il rejette l'opinion qui avait été exprimée par la présente Cour dans *Domestic Converters Corporation c. Arctic Steamship Line*, [1984] 1 C.F. 211, à la page 244, selon laquelle il «serait contraire à toute la tradition en matière de compétence en amirauté sur les délits maritimes de conclure qu'un délit commis à terre est une affaire maritime».

20 La thèse de la demanderesse est la suivante: les pertes réclamées ont été subies parce que [TRADUCTION] «des fuites, des affaissements et des pertes de contenu se sont produits, créant des vides dans la cargaison» et entraînant [TRADUCTION] «un effondrement ou un déplacement de la cargaison» (paragraphe 22), ce qui, en retour, a eu pour effet de déplacer les fûts dans la cale [TRADUCTION] «provoquant une gîte importante qui a mis le navire en péril» (paragraphe 23); en sa qualité de chargeur, l'appelante est responsable des dommages de la demande-

28) and, finally, that the appellant is liable in negligence because she “knew, or ought to have known, of the defective condition of the drums” (paragraph 30). The plaintiff’s whole case, it appears, is predicated on the allegation that the drums of canola oil carried on the ship were somehow defective.

21 As appears from the plaintiff’s pleading, the bill of lading that was issued by the carrier was to have effect subject to the Canadian statute referred to therein and to the terms of the “Governing Charterparty”. By section 2 of that statute the Rules in the schedule (the so-called “Hague Rules”) are to “have effect in relation to and in connection with the carriage of goods by water in ships carrying goods from any port in Canada to any other port, whether in or outside Canada”. As the appellant points out, Article IV, paragraph 2 of the Hague Rules exempts the carrier and the ship from responsibility for loss or damage arising or resulting from a number of circumstances including “insufficiency of packing”, and Article IV, Rule 3 thereof impliedly places responsibility on the shipper for “act, fault or neglect” of that party to a contract of carriage by sea.⁵ The appellant relies on the “insufficiency of packing” exemption as reflecting the understanding of those involved in carriage of goods by sea of the role that packing plays in safe carriage. Not infrequently cargo consists of packaged goods, and when it does the shipper is obliged to pack them in a way that is normal or customary for the trade.⁶ In A. E. Branch, *The Elements of Shipping*,⁷ at pages 151-152, it is stated:

The method of packing depends primarily on the nature of the goods themselves and the method of transit for the anticipated voyage. Further subsidiary factors include the use to which the packing may be put when the goods reach their destination, the value of the goods (low value goods have less packing than those of high value); any Customs or statutory requirements that must be complied with; ease of handling (awkward-shaped cargo suitably packed in cartons or cases can facilitate handling); marketing requirements; general fragility; variation in tem-

resse [TRADUCTION] «en vertu du droit maritime canadien» (paragraphe 28) et, finalement, l’appelante est coupable de négligence parce qu’elle [TRADUCTION] «connaiss[ait], ou aur[ait] dû connaître, l’état défectueux des fûts» (paragraphe 30). Toute la thèse de la demanderesse, à ce qu’il semble, repose sur l’allégation que les fûts d’huile de colza transportés à bord du navire étaient d’une façon ou d’une autre défectueux.

21 Il ressort des plaidoiries de la demanderesse que le connaissement qui a été délivré par le transporteur devait être assujéti à la loi canadienne qui y est mentionnée et aux conditions de la «charte-partie en vigueur». D’après l’article 2 de cette loi, les Règles énoncées dans l’annexe (les Règles de La Haye) s’appliquent «au transport de marchandises par navires entre un port canadien et toute autre destination». Comme le signale l’appelante, le paragraphe 2 de l’article IV des Règles de La Haye libère le transporteur et le navire de toute responsabilité pour les pertes ou dommages résultant ou provenant d’un certain nombre de circonstances incluant «une insuffisance d’emballage», et le paragraphe 3 du même article fait implicitement porter au chargeur la responsabilité de tout «acte, faute ou négligence» de cette partie à un contrat de transport par eau⁵. L’appelante s’appuie sur l’exonération relative à «l’insuffisance d’emballage» pour faire valoir que les parties à un contrat de transport de marchandises par eau sont conscientes du rôle de l’emballage dans la sécurité du transport. Il n’est pas rare que les cargaisons se composent de marchandises emballées, et lorsque cela se produit, le chargeur est tenu de les emballer selon une méthode normalement ou habituellement utilisée dans l’industrie⁶. A. E. Branch, dans son ouvrage *The Elements of Shipping*⁷, dit ceci aux pages 151 et 152:

[TRADUCTION] La méthode d’emballage dépend principalement de la nature des marchandises et du mode de transport envisagé pour le voyage. Il existe d’autres facteurs accessoires, notamment l’usage qui sera fait de l’emballage lorsque les marchandises arriveront à destination, la valeur des marchandises (des marchandises de peu de valeur sont moins bien emballées que des marchandises de grande valeur); toutes les exigences douanières ou légales devant être respectées; la facilité de manutention (l’emballage de marchandises de dimensions irrégulières dans des

perature during the voyage; the size of the cargo and its weight, and, in particular, whether elaborate packing is likely to increase the freight to the extent that it may price the goods out of the market; facilities available at the ports (in some ports they may not have highly mechanized cargo-handling equipment or elaborate storage accommodation); type and size of container; and lastly, the desirability of affixing to the packing any suitable advertisement.

Packing, therefore, is not only designed as a form of protection to reduce the risk of the goods being damaged in transit, but also to prevent pilferage. It is, of course, essential to see not only that the right type of packing is provided, but also that the correct quality and form of container is used. [Emphasis added.]

22 In *Monk, supra*, Iacobucci J., agreeing with Hugessen J.A., found, at page 797, that what he referred to as “connecting factors” to maritime law in that case “are stronger than they were in *ITO* itself”. But to repeat, it was not enough to show that maritime undertakings were involved; “it must be shown that the specific claims advanced are integrally connected to maritime matters” rather than being so connected to the sale of goods. The claims for excess product delivered, for demurrage and for the renting of cranes were all related to the discharge of the cargo from the ship, which had found their “root”, “foundation” or “source” in the contract of carriage undertakings between the shipper and the purchaser. Also, in *Wire Rope, supra*, the “root” of the claims in the main action was the resocketing of the towline for use in the operation of the tug in performing towage services.

23 The present case revolves around a claim arising out of an agreement relating to the carriage of goods by sea. While the merits of the claim are not to be adjudged at this time, the record indicates that the respondent was not a party to that agreement nor even directly involved in the performance thereof. On the other hand, the record suggests that the

cartons ou dans des caisses peut faciliter la manutention); les conditions de marketing; la fragilité du produit, les variations de température pendant le voyage; la taille de la cargaison et son poids et, en particulier, le fait qu'un emballage volumineux fasse vraisemblablement augmenter le poids de la cargaison au point de rendre les marchandises hors de prix sur le marché; les installations disponibles dans les ports (certains ports n'ont pas l'équipement hautement mécanisé pour la manutention de la cargaison ou des entrepôts bien aménagés); le type et la taille des conteneurs; et finalement, l'à-propos d'indiquer sur l'emballage toute information pertinente.

Par conséquent, l'emballage n'est pas seulement conçu comme une forme de protection pour réduire les risques de dommages pouvant être causés aux marchandises pendant le transport, mais aussi pour prévenir les vols. Bien entendu, il est essentiel de veiller non seulement à ce que le type adéquat d'emballage soit utilisé, mais également la bonne qualité et la bonne forme de conteneur. [Non souligné dans l'original.]

22 Dans l'arrêt *Monk*, précité, le juge Iacobucci, souscrivant aux motifs du juge Hugessen, J.C.A., conclut à la page 797 que ce qu'il appelle les «facteurs de liaison» avec le droit maritime dans cette affaire «sont considérablement plus forts que ceux que l'on trouve dans l'arrêt *ITO*». Mais je le répète, il ne suffit pas de démontrer l'existence d'engagements de caractère maritime, «encore faut-il prouver que les revendications elles-mêmes sont entièrement liées aux affaires maritimes» plutôt que d'être liées de cette façon à la vente des marchandises. Les demandes de paiement de l'excédent de produit livré, des surestaries et du prix de location des grues étaient toutes liées au déchargement du navire, et elles avaient leur «fondement» ou leur «source» dans les engagements prévus au contrat de transport conclu entre le chargeur et l'acheteur. De même, dans l'arrêt *Wire Rope*, précité, le «fondement» des réclamations dans l'action principale était le remboursement du câble utilisé par le remorqueur pour être en mesure d'offrir des services de touage.

23 La présente affaire concerne une réclamation découlant d'une entente ayant trait au transport de marchandises par mer. Même s'il ne convient pas de se prononcer sur le bien-fondé de la réclamation à ce stade, le dossier indique que l'intimée n'était pas partie à cette entente ni directement impliquée dans l'exécution de celle-ci. Par ailleurs, il ressort du

respondent approached CIDA in 1985 after becoming aware of CIDA's loss experience in annually shipping canola oil to Pakistan in steel drums, and that the respondent then represented to CIDA that its plastic drums were "an improved package over steel drums" because they met accepted international standards. The record further suggests that at all material times the respondent was "well aware of the intended use of the drums by CIDA, and more particularly . . . that the drums would be used primarily to transport oil by ship". It also suggests that CIDA officials "relied entirely on the knowledge, expertise and past experience" of the respondent "to advise us of the suitability of the drums for transport by sea". It would thus appear that the root of the claims in the main action for losses incurred by reason of the collapse of the plastic drums in stow during the voyage to Pakistan was the sufficiency of the drums themselves to withstand the conditions experienced by the ship. It should be noted that the third party claim is based on the negligent misrepresentation by the respondent that the plastic drums manufactured by it would be sufficient for sea transport. It is not based on the mere supplying of defective drums by the third party to the vendors of goods that were later carried in those drums on the ship. In my view, the third party claim is integrally connected to the Court's admiralty and maritime jurisdiction. That jurisdiction, as McIntyre J. pointed out in *ITO, supra*, is not "frozen by *The Admiralty Act, 1934*" and that the words "maritime" and "admiralty" should be interpreted "within the modern context of commerce and shipping". This view was echoed by Iacobucci J. in *Monk, supra*, where he stated, at pages 800-801:

Finally, I would say that the claims of *Monk* are maritime in character and are not in any way an encroachment of what is in "pith and substance" a matter falling within s. 92 of the *Constitution Act, 1867*. The claims here advanced do not in my view have as their foundation or source sale of goods elements of the telex arrangement

dossier que l'intimée a contacté l'ACDI en 1985 après avoir été informée des pertes subies par l'ACDI dans ses expéditions annuelles d'huile de colza au Pakistan dans des fûts en acier, et qu'elle a alors déclaré à l'ACDI que ses fûts de plastique «représentaient une amélioration par rapport aux fûts en acier» parce qu'ils respectaient les normes internationales reconnues. Le dossier laisse également entendre que pendant toute la période pertinente l'intimée «[connaissait] très bien l'usage que l'ACDI comptait faire des fûts, et . . . [elle savait] plus particulièrement que les fûts seraient principalement utilisés pour le transport de l'huile par navire». Il fait également ressortir que les responsables de l'ACDI ont «fait entièrement confiance aux connaissances générales et spécialisées et à l'expérience» de l'intimée pour les «conseiller sur l'appropriation des fûts au transport par mer». Il semble donc que le fondement des réclamations de l'action principale pour les pertes subies du fait de l'affaissement des fûts de plastique arrimés dans la cale pendant le voyage au Pakistan était la capacité des fûts de supporter les conditions auxquelles serait soumis le navire. Il convient de noter que la demande en garantie se fonde sur les déclarations inexactes faites avec négligence par l'intimée selon lesquelles les fûts de plastique qu'elle a fabriqués étaient suffisamment robustes pour supporter un voyage en mer. Elle ne se fonde pas sur la simple fourniture de fûts défectueux par le tiers aux fournisseurs des marchandises qui ont par la suite été transportées dans ces fûts à bord du navire. À mon avis, la demande en garantie est entièrement liée à la compétence de la Cour en matière maritime et d'amirauté. Cette compétence, comme le souligne le juge McIntyre dans l'arrêt *ITO*, précité, n'est pas «figée par la *Loi d'amirauté, 1934*» et les termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés «dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau». Cette opinion est partagée par le juge Iacobucci dans l'arrêt *Monk*, précité, où il déclare ce qui suit aux pages 800 et 801:

Finalement, je dirais que les demandes de *Monk* ont un caractère maritime et qu'elles n'empiètent d'aucune façon sur ce qui constitue, «de par son caractère véritable», une matière qui relève de l'art. 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. À mon sens, les prétentions avancées en l'espèce ne trouvent pas leur fondement ni leur source dans les

between Monk and Island and therefore are not within the provincial scope of property and civil rights or within any other heading of s. 92.

I should also like to add that the approach I have taken in this matter corresponds with McIntyre J.'s urging that the terms "maritime" and "admiralty" should be interpreted within the modern context of commerce and shipping and should not be static or frozen. Such terms should rather be capable of adjusting to evolving circumstances unencumbered by rigid doctrinal categorization and historical straitjackets. [Emphasis added.]

24 Before disposing of this appeal, I should comment on two points that were raised by the respondent. The first was to the effect that no evidence exists in the record to support the alleged misrepresentation such as would allow this Court to determine the issue of jurisdiction. It seems to me, however, that the allegations of negligence in the third party claim and the appellant's affidavit evidence are in themselves sufficient for the purpose. The affidavit evidence does not, in my view, clearly establish that the alleged misrepresentation was not made. The second is that the claim is not valid in any event because CIDA Specification No. 6, which incorporates the TC-34 standard of December 1987 to the extent indicated in paragraph 1 thereof, can only apply if the cargo was palletized prior to its carriage by sea, as required by paragraph 3 of the Specification. As this argument does not go directly to the issue of jurisdiction, it would be prudent not to offer a final view at this stage. That said, it is not altogether clear that Specification No. 6 is inapplicable to drums that are not palletized. Paragraph 4 thereof refers to "drums on pallets . . . banded together". That language may arguably support the view that where drums are shipped on pallets they must be banded together, rather than the view that for Specification No. 6 to apply at all, goods must always be shipped on pallets. This is not an issue which can or should be resolved on this appeal, when the evidence may well be incomplete. It should await the trial and be determined by the Trial Judge in the light of all relevant evidence.

conventions du télex adressé par Monk à Island qui tiennent de la vente de marchandises, et, par conséquent, elles ne ressortissent pas à la propriété et aux droits civils ni à aucune autre rubrique de l'art. 92.

Je tiens aussi à ajouter que ma façon d'aborder cette question correspond au point de vue du juge McIntyre lorsqu'il dit que les termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau, et qu'ils ne doivent pas être statiques ou figés. On devrait plutôt pouvoir adapter ces termes selon l'évolution des circonstances sans être prisonniers du carcan des classifications doctrinales rigides ou des limites historiques excessives. [Non souligné dans l'original.]

24 Avant de régler le présent appel, j'aimerais faire quelques observations sur deux points qui ont été soulevés par l'intimée. Premièrement, elle a fait valoir qu'aucune preuve n'avait été versée au dossier pour appuyer l'allégation de déclaration inexacte qui pourrait permettre à la Cour de se prononcer sur la question de compétence. Cependant, il me semble que les allégations de négligence dans la demande en garantie et la preuve par affidavit de l'appelante sont en elles-mêmes suffisantes à cet égard. La preuve par affidavit n'établit pas clairement à mon avis que les fausses déclarations alléguées n'ont pas été faites. Deuxièmement, d'après l'intimée, la réclamation ne serait pas valide de toute façon parce que la spécification n° 6 de l'ACDI, qui incorpore la norme TC-34 de décembre 1987 selon les termes du paragraphe 1, ne peut s'appliquer que si la cargaison a été palettisée avant son transport par eau, comme l'exige le paragraphe 3 de la spécification. Étant donné que cet argument ne concerne pas directement la question de la compétence, il est préférable de ne pas se prononcer définitivement sur ce point. Cela dit, il n'est pas aussi clair que la spécification n° 6 ne s'applique pas aux fûts qui n'ont pas été palettisés. Le paragraphe 4 de cette spécification fait référence à des «fûts placés sur des palettes et sanglés». Cette formulation pourrait appuyer l'opinion selon laquelle, lorsque des fûts sont expédiés sur des palettes, ils doivent être sanglés les uns avec les autres, plutôt que l'opinion selon laquelle, pour que la spécification n° 6 s'applique, les marchandises doivent toujours être expédiées sur des palettes. Il ne s'agit pas d'une question qui peut ou devrait être résolue dans le cadre du présent appel, alors que la preuve

25 I would allow the appeal with costs and would set aside the order of the Trial Division.

STRAYER J.A.: I agree.

MCDONALD J.A.: I agree.

¹ Appeal Book, Vol. 1, at p. 98.

² "Figure 1" appears immediately following the text of para. 3.

³ See e.g., F. L. Wiswall, *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800* (Cambridge: University Press, 1970); B. P. Levack, *The Civil Lawyers in England, 1603-1641* (Oxford: Clarendon Press, 1973); D. R. Coquillette, *The Civilian Writers of Doctors Commons, London* (Berlin: Duncker & Humblot, 1988); D. R. Owen and M. C. Tolley, *Courts of Admiralty In Colonial America* (Durham, N.C.: Carolina Academic Press, 1995). See also W. Tetley, "The General Maritime Law—The Lex Maritima" (1994), 20 *Syracuse J. Int. L. and Com.* 105.

⁴ See A. M. Linden, *Canadian Tort Law*, 5th ed. (Toronto: Butterworths, 1993), at pp. 94-95.

⁵ This statute is now the *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C., 1985, c. C-27. Art. IV, paras. 2(n) and 3 of the Rules in the schedule read:

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from,

...
(n) insufficiency of packing;
...

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

⁶ See W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, 3rd ed. (Montréal: Éditions Yvon Blais Inc., 1988), at p. 491.

⁷ London: Chapman and Hall, 1977.

est peut-être incomplète. Cette question devra attendre d'être débattue devant le juge de première instance, qui en décidera au vu de toute la preuve pertinente.

Je suis d'avis d'accueillir l'appel avec dépens et d'infirmier l'ordonnance de la Section de première instance. 25

LE JUGE STRAYER, J.C.A.: Je souscris à ces motifs.

LE JUGE MCDONALD, J.C.A.: Je souscris à ces motifs.

¹ Dossier d'appel, vol. 1, à la p. 98.

² La «figure 1» est placée immédiatement après le texte du par. 3.

³ Voir par ex., F. L. Wiswall, *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800* (Cambridge: University Press, 1970); B. P. Levack, *The Civil Lawyers in England, 1603-1641* (Oxford: Clarendon Press, 1973); D. R. Coquillette, *The Civilian Writers of Doctors Commons London* (Berlin: Duncker & Humblot, 1988); D. R. Owen et M. C. Tolley, *Courts of Admiralty In Colonial America* (Durham, N.C.: Carolina Academic Press, 1995). Voir également W. Tetley, «The General Maritime Law—The Lex Maritima» (1994), 20 *Syracuse J. Int. L. and Com.* 105.

⁴ Voir A. M. Linden, *Canadian Tort Law*, 5^e éd. (Toronto: Butterworths, 1993), aux p. 94 et 95.

⁵ Cette loi est maintenant la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, L.R.C. (1985), ch. C-27, art. IV, alinéa 2n) et par. 3 de l'annexe qui sont rédigées dans les termes suivants:

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:

...
n) d'une insuffisance d'emballage;
...

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

⁶ Voir W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, 3^e éd. (Montréal: Éditions Yvon Blais Inc., 1988), à la p. 491.

⁷ Londres: Chapman and Hall, 1977.