

**Oy Nokia Ab (Plaintiff)**

v.

**The ship *Martha Russ* and E. Russ & Co., Schiffahrt-U. Assekuranz-Gesellschaft and the ship *Korendyk* and Nederlandsche-Ameri-Kaansche Stoomvaart Maatschappij, N.V. (Defendants)**

Trial Division, Collier J.—Vancouver, December 19, 1972; Ottawa, April 17, 1973.

*Maritime law—Jurisdiction—“Canadian maritime law”, meaning—Cargo carried on foreign ship between foreign ports—Subsequent shipment by different ship to Canada—Cargo damaged on arrival—No jurisdiction over ship engaged in first voyage—Federal Court Act, s. 2; Admiralty Rules (English), 20(d).*

Cargo destined for plaintiff at Vancouver was carried aboard the German ship *Martha Russ* from Finland to Hamburg under a bill of lading for that voyage. At Hamburg, the cargo was barged to another ship and carried under a separate bill of lading to Vancouver where it was found damaged when unloaded. Plaintiff brought action for damages against the two ships and their owners and service of the statements of claim was made *ex juris* pursuant to Federal Court Rule 307.

*Held*, setting aside the service of the statement of claim on the German ship and her owners, the Federal Court was without jurisdiction to entertain the claim against that ship and her owners.

The Court obtained jurisdiction with respect to such a claim under section 22(2)(h), 22(3)(a) or 22(3)(c) of the *Federal Court Act*, only if it had jurisdiction over the defendants, which it did not.

The definition of “Canadian maritime law” in section 2 of the *Federal Court Act* means the substantive Admiralty law of England and not the adjectival law. Hence, the English Admiralty Rules (cf. Rule 20(d)) could not be used to extend the jurisdiction of the *Federal Court Act* under section 22.

MOTION.

COUNSEL:

*D. McEwen* for plaintiff.

*J. W. Walsh* for E. Russ & Co. and the *Martha Russ*.

*V. R. Hill, Q.C.*, for the *Korendyk*.

SOLICITORS:

*Ray, Wolfe, Connell, Lightbody and Reynolds*, Vancouver, for plaintiff.

**Oy Nokia Ab (Demanderesse)**

c.

**Le navire *Martha Russ* et E. Russ & Co., Schiffahrt-U. Assekuranz-Gesellschaft et le navire *Korendyk* et Nederlandsche-Ameri-Kaansche Stoomvaart Maatschappij, N.V. (Défendeurs)**

Division de première instance, le juge Collier—  
b Vancouver, le 19 décembre 1972; Ottawa, le 17 avril 1973.

*Droit maritime—Compétence—Signification de «droit maritime canadien»—Cargaison transportée à bord d'un navire étranger entre des ports étrangers—Expédition ultérieure sur un autre navire au Canada—Cargaison endommagée à l'arrivée—Aucune compétence sur le navire lors de la première traversée—Loi sur la Cour fédérale, art. 2; Règles d'amirauté (anglaises), 20d).*

La cargaison, destinée à la demanderesse à Vancouver, fut transportée à bord d'un navire allemand, le *Martha Russ*, de Finlande à Hambourg sous couvert d'un connaissement pour ce voyage. A Hambourg, la cargaison fut transbordée à bord d'un autre navire et transportée sous couvert d'un autre connaissement jusqu'à Vancouver où, lors du déchargement, on l'a trouvée endommagée. La demanderesse a intenté une action en dommages-intérêts contre les deux navires et leurs propriétaires et signifié les déclarations *ex juris* conformément à la Règle 307 de la Cour fédérale.

*Arrêt*: la signification des déclarations au navire allemand et à ses propriétaires est annulée. La Cour fédérale n'a pas compétence pour connaître de la réclamation contre ce navire et ses propriétaires.

Les articles 22(2)(h), 22(3)(a) ou 22(3)(c) de la *Loi sur la Cour fédérale* ne confèrent à la Cour compétence en de telles matières que si les défendeurs sont de son ressort, ce qui n'est pas le cas.

La définition de «droit maritime canadien» à l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* se rapporte au droit positif anglais en matière d'amirauté et non à la procédure. En conséquence, les Règles d'amirauté anglaises (cf. Règle 20d)) ne peuvent être utilisées pour étendre la compétence conférée par l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

h REQUÊTE.

AVOCATS:

*D. McEwen* pour la demanderesse.

*J. W. Walsh* pour E. Russ & Co. et le *Martha Russ*.

*V. R. Hill, c.r.*, pour le *Korendyk*.

i PROCUREURS:

*Ray, Wolfe, Connell, Lightbody et Reynolds*, Vancouver, pour la demanderesse.

*Bull, Housser and Tupper*, Vancouver, for the *Martha Russ* and E. Russ & Co., Schiffahrt-U. Assekuranz-Gesellschaft.

*Macrae, Montgomery, Hill and Cunningham*, Vancouver, for the *Korendyk* and Nederlandsche-Ameri-Kaansche Stoomvaart Maatschappij, N.V.

COLLIER J.—The defendants, the ship *Martha Russ* and E. Russ & Co., Schiffahrt-U. Assekuranz-Gesellschaft by this motion seek to set aside the service of the statement of claim on them. An order authorizing service out of the jurisdiction on these defendants had been made by this Court on April 24, 1972. Service was effected in Germany. A conditional appearance has been entered on their behalf.

The plaintiff and these defendants have, for the purposes of this motion, agreed to the following facts:

1. The Plaintiff is a Finnish corporation which sells Hydro-electric equipment in Canada.
2. The Defendant E. Russ & Co. is a German corporation which does not carry on business in Canada.
3. The Defendant, the ship "MARTHA RUSS" is a motor vessel of German registry of 4,149 tons deadweight, owned by the Defendant E. Russ & Co.
4. The Plaintiff Oy Nokia Ab sold 469 packages of Serial Capacitor to B. C. Hydro to be delivered to Vancouver, British Columbia for installation in British Columbia.
5. The said vessel "MARTHA RUSS" loaded 469 packages of Serial Capacitor station at Mantyluoto, Finland, and issued a Bill of Lading for carriage of this cargo from Mantyluoto, Finland, to Hamburg, Germany. This Bill of Lading is not a through Bill of Lading, but was a Bill of Lading for carriage from Mantyluoto to Hamburg.
6. That upon arrival of the "MARTHA RUSS" at Hamburg on 1 March, 1971, the Defendant E. Russ & Co. notified Kühne & Nagel, the Agents of the Plaintiff, of the arrival of the cargo.
7. At the direction of Kühne & Nagel, the cargo was unloaded from the "MARTHA RUSS" at Hamburg into barges, owned by Hamburg Sudamerikanische and operated by Hanseatische Hafenbetriebs.
8. These barges were ordered and paid for by Kühne & Nagel.
9. After the goods had been discharged from the "MARTHA RUSS" onto the barges, the barges were towed away to the vessel "KORENDYK" owned by the Defendant Nederlandsche-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij, N.V.

*Bull, Housser et Tupper*, Vancouver, pour le *Martha Russ* et E. Russ & Co., Schiffahrt-U. Assekuranz-Gesellschaft.

*Macrae, Montgomery, Hill et Cunningham*, Vancouver, pour le *Korendyk* et Nederlandsche-Ameri-Kaansche Stoomvaart Maatschappij, N.V.

LE JUGE COLLIER—La requête des défendeurs, le navire *Martha Russ* et E. Russ & Co., Schiffahrt-U. Assekuranz-Gesellschaft, vise à faire annuler la signification qui leur fut faite de la déclaration. Le 24 avril 1972, une ordonnance de la Cour autorisait la signification de la déclaration aux défendeurs hors du ressort. Cette signification fut effectuée en Allemagne. En leurs noms, on a déposé un acte de comparution conditionnelle.

Pour les fins de cette requête, la demanderesse et les défendeurs se sont accordés sur les faits suivants:

1. La demanderesse, compagnie finlandaise, vend de l'équipement hydro-électrique au Canada.
2. La défenderesse, la compagnie allemande E. Russ & Co., ne fait pas affaires au Canada.
3. Le défendeur, le navire à moteur «MARTHA RUSS», immatriculé en Allemagne et d'un port en lourd de 4,149 tonnes, appartient à la défenderesse, E. Russ & Co.
4. La demanderesse Oy Nokia Ab avait vendu à la B. C. Hydro 469 colis de groupes-condensateurs en série livrables à Vancouver (Colombie-Britannique) pour installation en Colombie-Britannique.
5. Le navire «MARTHA RUSS» avait pris à son bord les 469 colis de groupes-condensateurs en série à Mantyluoto en Finlande et avait délivré un connaissement en couvrant le transport de Mantyluoto en Finlande à Hamburg en Allemagne. Il ne s'agissait pas d'un connaissement direct car seul était couvert le transport de Mantyluoto à Hamburg.
6. Le 1<sup>er</sup> mars 1971, à l'arrivée du «MARTHA RUSS» à Hamburg, la défenderesse E. Russ & Co. a avisé la Kühne & Nagel, agents de la demanderesse, de l'arrivée de la cargaison.
7. La Kühne & Nagel ordonna le transbordement de la cargaison du «MARTHA RUSS» à bord de péniches appartenant à la Hamburg Sudamerikanische et exploitées par la Hanseatische Hafenbetriebs.
8. La Kühne & Nagel avait retenu ces péniches et payé leur location.
9. Après chargement, les péniches furent touées jusqu'au navire «KORENDYK» appartenant à la défenderesse Nederlandsche-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij, N.V.

10. That the goods later left the Port of Hamburg onboard the Defendant vessel "KORENDYK" bound for Vancouver and covered by the Bill of Lading, Hamburg to Vancouver issued by or on behalf of the owners of the ship "KORENDYK".

11. The said 469 packages were not opened, nor were the contents examined for damage until after discharge from the ship "KORENDYK" at Vancouver, British Columbia.

12. That after being directed by Kühne & Nagel to unload the said cargo from the "MARTHA RUSS" to the barges provided by Kühne & Nagel, and so unloading the cargo, the Defendant E. Russ & Co. Schiffahrt-U., Assekuranzgesellschaft did not participate further in the carriage or handling of the cargo.

13. Attached hereto is a copy of Bill of Lading No. 19 covering carriage of the goods onboard the "MARTHA RUSS" from Mantyluoto to Hamburg. Also attached is a copy of a Bill of Lading No. 3 covering carriage of the goods from Hamburg to Vancouver, onboard the ship "KORENDYK".

I add one more fact. The *Martha Russ* has not been arrested in this action.

In the statement of claim, the gist of the cause of action against all defendants is set out in paragraph 8:

8. In breach of contract contained in the said Bill of Lading and/or negligently and/or in breach of its duty in the premises as a carrier for reward, the Defendants, their servants or agents, did not deliver the said "469 packages Serial Capacitor Station" in good order and condition but delivered them severly [*sic*] damaged, dented and loose.

Counsel for these defendants contends the cause of action against them is based on a contract of carriage made and performed elsewhere than in Canada; if any breach by these particular defendants occurred, it was committed elsewhere than in Canada; if there was any fault or negligence on their part, that fault or negligence did not take place in Canada. Counsel submits that on the facts agreed to here, the action has been brought *in personam* against these defendants, and jurisdiction in this Court can only arise if the bill of lading (contract) was entered into in Canada, or if the delivery of the goods was to be made by the defendants in this country. Similarly, he argues that if the action is based on negligence, then the breach of duty must have occurred here in order to found jurisdiction. The fact that the damaged goods eventually found their way into Canada, it is said, does not create a basis for jurisdiction *in perso-*

10. Les marchandises quittèrent ensuite le port de Hambourg à bord du navire défendeur «KORENDYK» en partance pour Vancouver, sous connaissement Hambourg-Vancouver délivré par les propriétaires du navire «KORENDYK» ou par leurs mandataires.

11. Les 469 colis ne furent pas ouverts ni leur contenu examiné afin de constater les dommages éventuels avant le déchargement du «KORENDYK» à Vancouver en Colombie-Britannique.

12. Après avoir reçu et exécuté l'ordre de la Kühne & Nagel de transborder la cargaison du «MARTHA RUSS» à bord des péniches fournies par cette dernière, la défenderesse, E. Russ & Co. Schiffahrt-U., Assekuranzgesellschaft n'a plus participé au transport ou à la manutention de la cargaison.

13. Ci-joint une copie du connaissement n° 19 couvrant le transport des marchandises à bord du «MARTHA RUSS» de Mantyluoto à Hamburg, ainsi qu'une copie du connaissement n° 3 couvrant le transport des marchandises de Hamburg à Vancouver à bord du navire «KORENDYK».

J'ajoute encore un fait: l'action intentée n'a pas entraîné la saisie du *Martha Russ*.

Le fondement de la cause d'action opposable aux défendeurs est énoncé au paragraphe 8 de la déclaration:

[TRADUCTION] 8. En violation des termes du contrat figurant au connaissement, par négligence et par manquement au devoir du transporteur à titre onéreux ou pour toute combinaison de ces motifs, les défendeurs, leurs préposés ou agents, n'ont pas livré lesdits «469 colis de groupes-condensateurs en série» en bon état mais en vrac, bosselés et gravement endommagés.

Les avocats des défendeurs soutiennent que la cause d'action opposable à leurs clients est fondée sur un contrat de transport signé et exécuté hors du Canada; que, si leurs clients ont violé le contrat, cette violation s'est produite en dehors du Canada; que la faute ou la négligence qu'on pourrait éventuellement imputer aux défendeurs ont eu lieu hors du Canada. L'avocat avance, sur la base des faits acceptés d'un commun accord, que c'est une action *in personam* qui est intentée contre ses clients et que la Cour n'est compétente que si le connaissement (le contrat) a été signé au Canada, ou si les défendeurs étaient tenus de livrer les marchandises dans ce pays. De même, il soutient que si cette action est fondée sur la négligence, la Cour ne peut avoir compétence que si le manquement aux obligations a eu lieu au Canada. Il ne suffit pas pour fonder la compétence *in personam* que les marchandises endommagées aient eu pour

*nam*, or to put it another way, that fact does not provide the nexus which gives jurisdiction. Reliance is placed, also, on an earlier decision of mine *Anglophoto Ltd. v. The "Ferncliff"* [1972] F.C. 1337, where service of a statement of claim on a warehouseman in the United States, in whose possession certain goods were alleged to have been for a short period, was set aside.

Counsel for the plaintiff submits this Court has jurisdiction by virtue of paragraph 22(2)(h) of the *Federal Court Act*. I shall set out portions of section 22, including the paragraph relied on:

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

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

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

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

(a) in relation to all ships whether Canadian or not and wherever the residence or domicile of the owners may be;

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

He argues this is a claim for damage to goods carried in or on a ship (the *Martha Russ*), and the nexus for jurisdiction is that the goods arrived in British Columbia.

destination finale le Canada, ou, pour s'exprimer autrement, la destination finale de la cargaison ne peut pas à elle seule créer le lien qui donne compétence à la Cour. On se base également sur une de mes décisions antérieures *Anglophoto Ltd. c. The « Ferncliff »* [1972] C.F. 1337, qui a annulé la signification d'une déclaration à un magasinier se trouvant aux États-Unis et à qui certaines marchandises avaient été confiées pour une courte période.

L'avocat de la demanderesse affirme que cette Cour est compétente en vertu de l'article 22(2)(h) de la *Loi sur la Cour fédérale*. J'en cite ici des extraits, y compris le paragraphe en question:

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

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

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

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

(a) à tous les navires, canadiens ou non, quel que puisse être le lieu de résidence ou le domicile des propriétaires;

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

Il soutient que cette demande porte sur les avaries subies par des marchandises transportées à bord d'un navire (le *Martha Russ*) et que ce qui fonde la compétence de la Cour et crée le

The defendants say that if the plaintiff's contention on the facts here is correct, then it follows this Court has jurisdiction over any cargo damage claim, regardless of where the bill of lading was issued or its terms were to be performed, regardless of where the damage occurred, regardless of where the defendant resides, so long as the goods in question ultimately arrive in Canada. Their counsel says that cannot be the law<sup>1</sup>. I agree.

In my view, on the facts here jurisdiction cannot be found in section 22 of the Act. As can be seen, subsection 22(1) provides that the Trial Division of this Court has jurisdiction in all cases in which "a claim for relief" is made by virtue of Canadian maritime law (as defined in section 2) or any other law of Canada relating to navigation and shipping. Subsection 22(2) spells out more precisely the heads of jurisdiction. The words used are "... jurisdiction with respect to any claim . . ." The subsection does not in words purport to assert jurisdiction over persons. The construction of paragraph 22(2)(h) contended for by the plaintiff, to my mind, requires reading into the paragraph that the jurisdiction is not only over the claim but over the person of someone who may have been an author of the damage or loss alleged, whether or not that author was or is within the geographical jurisdiction of the Court at any time.

There must be, in this case, some other fact or facts, apart from the ultimate arrival of the goods here, which allows this Court to assert jurisdiction over these foreign defendants. At the conclusion of oral argument, I requested counsel to advise me if there were any Canadian or English decisions in which Admiralty Courts had asserted jurisdiction in a case similar to the one here. Counsel for the plaintiff submitted a list which he suggested was illustrative of situations where Admiralty Courts had assumed jurisdiction over foreigners involving incidents

lien juridique est le fait que les marchandises sont arrivées en Colombie-Britannique.

Il s'ensuit, disent les défendeurs, que si les prétentions de la demanderesse en l'espèce sont exactes, la Cour a compétence pour connaître de toute demande portant sur les dommages subis par une cargaison, quel que soit le lieu de délivrance du connaissement ou de son exécution, quel que soit le lieu des dommages et quel que soit le domicile du défendeur, pourvu que la cargaison ait comme destination finale le Canada. Leurs avocats soutiennent que ce point de vue n'est pas conforme au droit existant<sup>1</sup>. Je partage cette opinion.

A mon sens, les faits de cette affaire ne nous permettent pas de nous appuyer sur l'article 22 de la loi pour fonder la compétence de la Cour. Comme on peut le remarquer, le paragraphe 22(1) donne à la Division de première instance de cette Cour compétence dans tous les cas où «une demande de redressement» est faite en vertu du droit maritime canadien (tel que défini à l'article 2) ou de toute autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande. Le paragraphe 22(2) énonce encore plus explicitement les chefs de compétence. Les mots utilisés sont «... compétence relativement à toute demande . . .» La rédaction de ce paragraphe ne nous permet pas de déduire que cette compétence s'étend aux personnes. A mon sens, l'interprétation de l'alinéa 22(2)(h) qu'avance la demanderesse exige qu'on lui fasse dire que la Cour a compétence non seulement en ce qui concerne la demande mais également en ce qui concerne l'auteur du dommage ou de la perte, que cet auteur se trouve ou se soit trouvé ou non dans le ressort de la Cour.

Il doit y avoir dans cette affaire, hormis la destination finale des marchandises, un ou plusieurs faits permettant à la Cour d'asseoir sa compétence relativement à ces défendeurs étrangers. A la clôture des débats, j'ai demandé aux avocats de m'indiquer si, parmi les décisions des tribunaux d'amirauté canadiens ou anglais, on pouvait en trouver dans lesquels, à l'occasion d'une affaire semblable, le tribunal s'était déclaré compétent. L'avocat de la demanderesse a présenté une liste qui, à son avis, illustre des cas où les tribunaux d'amirauté

which occurred on the high seas or in foreign waters. I do not propose to deal with each case individually. On examination, while the incident giving rise to the claim occurred on the high seas or in foreign waters, the Court in each of the cases listed took jurisdiction over the foreigner on long recognized principles, for example, breach of a charterparty within the geographical jurisdiction, residence in the jurisdiction of the owners of a vessel, the coming into the geographical jurisdiction of a vessel and her arrest there. The examples I have given are not exhaustive, but illustrate what I take to be a basic principle in asserting jurisdiction over foreigners: that there must be some legal nexus between the foreign defendants and the territorial jurisdiction of the Court. This nexus must arise from some act, conduct, or agreement by the foreign defendant which is or can be related *in personam* to the territorial jurisdiction of the Court.

Rule 307(1) of the Rules of this Court provides that service of notice of a statement of claim may be made on a defendant who is out of the jurisdiction, and by that I think is meant the geographical jurisdiction. Rule 307 has no provisions, as do the rules of many of the superior courts of the provinces and as do the Rules of the Supreme Court in England<sup>2</sup>, setting out the cases in which leave to serve process out of the jurisdiction may be granted. Generally speaking, the cases in which service out of the jurisdiction of a writ *in personam* issued in the Admiralty Court in England may be allowed, are governed by the provisions of Order 11, r. 1<sup>3</sup>. Paragraph (g) of the rule allows service *ex juris* where there has been breach of a contract in the jurisdiction regardless of where the contract was made. Paragraph (h) similarly allows service *ex juris* where the action is founded on a tort committed within the jurisdiction.

s'étaient déclarés compétents pour juger des ressortissants étrangers impliqués dans des incidents en haute mer ou dans les eaux territoriales d'un pays étranger. Je ne compte pas traiter chaque cas séparément. J'ai constaté que dans les affaires citées où la demande se fondait sur un incident survenu en haute mer ou dans les eaux territoriales d'un pays étranger, le tribunal s'est déclaré compétent pour juger un étranger en se basant sur des principes bien établis. On peut citer, par exemple, la violation d'une charte-partie dans le ressort du tribunal, la résidence des propriétaires du navire dans le ressort du tribunal, l'entrée dans le ressort du tribunal d'un navire et sa saisie. Cette liste d'exemples n'est pas exhaustive et ne sert qu'à illustrer ce qui constitue, selon moi, un principe fondamental à suivre quand on doit trancher la question de la compétence du tribunal relativement à des étrangers: il faut qu'il existe un lien juridique entre les défendeurs étrangers et la juridiction territoriale de la Cour. Ce lien doit provenir d'une action, d'une ligne de conduite, ou d'un accord signé par le défendeur étranger qui soit ou qui puisse être rattaché *in personam* au ressort du tribunal.

La Règle 307(1) des règles de la Cour stipule qu'un avis de déclaration peut être signifié à un défendeur qui se trouve hors de la juridiction de la Cour et, à mon avis, on entend par là le ressort géographique. Contrairement à ce qui est prévu dans les règles de bon nombre de cours supérieures des provinces ainsi que dans celles de la Supreme Court of Judicature en Angleterre<sup>2</sup>, on ne trouve dans la Règle 307 de la Cour fédérale aucune disposition énumérant les cas où la Cour peut autoriser la signification d'une action hors de son ressort. D'une manière générale, ce sont les dispositions de l'Order 11, r. 1 qui régissent les cas où on peut signifier en dehors du ressort de la Cour un bref *in personam* décerné par la Admiralty Court en Angleterre<sup>3</sup>. L'alinéa g) de cette règle autorise la signification hors du ressort dans le cas de violation, dans le ressort de la Cour, des dispositions d'un contrat quel que soit le lieu de sa passation. De même, l'alinéa h) autorise la signification *ex juris* lorsqu'une action en justice est fondée sur un délit commis dans le ressort.

I now propose briefly to review the rules respecting service out of the jurisdiction in effect in the former Exchequer Court, including its Admiralty side. Section 18 of the *Admiralty Act*, R.S.C. 1970, c. A-1, defined the jurisdiction of the Court. Subsection (3) provided, in part, that the Court had jurisdiction to hear any claim relating to the carriage of goods in a ship, or in tort in respect of goods carried in a ship. Section 20 of the Act set out the registries in which actions could be brought. I shall quote only paragraphs (1)(a), (e) and (f):

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

(a) the ship or property, the subject of the action, is at the time of the institution of the action within the district or division of such registry;

(e) the action is *in personam* and is founded on any breach or alleged breach within the district or division of such registry, of any contract, wherever made, that is one within the jurisdiction of the Court and, according to the terms thereof, ought to be performed within such district or division; or

(f) the action is *in personam* and is in tort in respect of goods carried on a ship into a port within the district or division of such registry.

I think it significant the jurisdiction under the *Admiralty Act* was restricted even as to the particular Admiralty district where the action could be brought.

Paragraph 31(1)(a) of the Act conferred power on the judges of the Exchequer Court to make rules and orders regulating practice and procedure including, *inter alia*, "... the service of a writ of summons or other process out of the jurisdiction of the Court or out of the territorial jurisdiction of any district judge..." Subsection 18(7) provided that where there was no special provision in the *Admiralty Act* or the Admiralty Rules, then the practice and procedure of the Exchequer Court might be applicable. Rule 20 of the Admiralty Rules dealt with service out of the jurisdiction, and I set it out in full:

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

Je me propose d'examiner brièvement les règles relatives à la signification *ex juris* devant l'ancienne Cour de l'Échiquier, en particulier en sa juridiction d'amirauté. L'article 18 de la *Loi sur l'Amirauté*, S.R.C. 1970, c. A-1, délimitait la juridiction de la Cour. Le paragraphe (3) stipulait notamment que la Cour était compétente pour entendre et décider des réclamations relatives au transport de marchandises dans un navire, ou des demandes de dommages relativement à des marchandises transportées dans un navire. L'article 20 de la loi énumérait les greffes auprès desquels les actions pouvaient être intentées. Je ne citerai que les alinéas (1)a), e) et f):

20. (1) Une action peut être intentée dans un greffe quand

a) le navire ou les biens qui font l'objet du litige se trouvent, au moment où l'action est intentée, dans le district ou dans la division où ce greffe est établi;

e) l'action est *in personam* et fondée sur une violation ou une prétendue violation, dans les limites du district ou de la division de ce greffe, d'un contrat, quel que soit le lieu de sa passation, qui relève de la juridiction de la Cour et qui, d'après les termes dudit contrat, aurait dû être exécuté dans les limites de ce district ou de cette division; ou

f) l'action est *in personam* et a pour objet un dommage relativement à des marchandises transportées sur un navire à l'intérieur d'un port dans les limites du district ou de la division de ce greffe.

Il est important de souligner qu'aux termes de la *Loi sur l'Amirauté*, la compétence de la Cour était même limitée quant au district où pouvait être intentée une action.

L'alinéa 31(1)a) de la loi donnait aux juges de la Cour de l'Échiquier le pouvoir d'édicter des règles et des ordonnances réglant la pratique et la procédure y compris, notamment, «... la signification d'un bref d'assignation ou d'autres brefs hors du ressort de la Cour ou de la juridiction territoriale d'un juge de district...» Le paragraphe 18(7) stipulait que si la *Loi sur l'Amirauté* ou les règles d'amirauté ne prévoyaient rien de précis, on appliquerait la pratique et la procédure de la Cour de l'Échiquier. La Règle 20 des règles d'amirauté traitait de la signification *ex juris* et je la reproduis ici en entier:

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

(a) Any relief is sought against any person domiciled or ordinarily resident within the district or division in which the action is instituted;

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

(c) Any injunction is sought as to anything to be done within the district or division in which the action is instituted;

(d) Any person out of the jurisdiction is a necessary or proper party to an action properly brought against some other person duly served within the district or division in which the action is instituted;

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

As can be seen, the circumstances covered in paragraphs (a) to (e) are, for practical purposes, presently included in Order 11 of the English rules; the wording may be different.

Section 75 of the *Exchequer Court Act* provided for service out of the jurisdiction, as did Rule 76. The wording of section 75 and Rule 76 are very similar to the wording of Federal Court Rule 307. Neither the section nor the two rules I have referred to go on to set out the class of cases in which service *ex juris* may be permitted.

All of the above brings me to the definition "Canadian maritime law" in section 2 of the *Federal Court Act* which reads as follows:

2. 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* or any other statute, or that would have been so administered if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters, as that law has been altered by this or any other Act of the Parliament of Canada; . . .

In my opinion, the law administered by the Exchequer Court on its Admiralty side means the substantive law found in the *Admiralty Act* and other statutes, including English statutes, whereby jurisdiction over various types of

a) une action est intentée contre une personne dont la résidence ou le domicile principal se trouve dans les limites du district ou de la division où est intentée l'action;

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

c) une requête est déposée visant l'obtention d'une injonction dont l'objet se trouve dans les limites du district ou de la division où est intentée l'action;

d) on considère qu'une personne se trouvant hors du ressort doit être adjointe à titre de partie dans le cas d'une affaire intentée à bon droit contre une personne qui a dûment reçu la signification dans les limites du district ou de la division où est intentée l'action;

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

Comme on peut le voir, les circonstances couvertes par les alinéas a) à e) sont, pour des raisons pratiques, sensiblement les mêmes que celles de l'Order 11 des règles anglaises; la rédaction peut en être différente.

L'article 75 de la *Loi sur la Cour de l'Échiquier*, ainsi d'ailleurs que la Règle 76, prévoyaient la signification hors du ressort de la Cour. La rédaction de l'article 75 et de la Règle 76 est très proche de la rédaction de la Règle 307 de la Cour fédérale. Ni cet article ni les deux règles auxquelles je me suis référé n'énoncent la catégorie des cas où l'on peut autoriser la signification *ex juris*.

Ceci m'amène à la définition «droit maritime canadien» dans l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* qui dispose:

2. Dans la présente loi

«droit maritime canadien» désigne le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi, ou qui en aurait relevé si cette Cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté, compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada; . . .

A mon avis, par droit appliqué par la Cour de l'Échiquier en sa juridiction d'amirauté, on entend le droit établi par la *Loi sur l'Amirauté* et les autres lois, y compris les lois anglaises qui énoncent les compétences relatives à divers

claims was set out. The Admiralty Rules were not, in my view, substantive law administered by the Exchequer Court, but adjective law, a code of procedure to regulate the mode in which successive steps in Admiralty litigation were taken, and therefore do not fall within the meaning of Canadian maritime law. If I am correct in this view, it follows that no assistance can be gained from the definition "Canadian maritime law" in section 2 to arrive at the extended meaning which the plaintiff seeks to give to paragraph 22(2)(h) of the *Federal Court Act*. Even if Canadian maritime law could be held to include the provisions of Admiralty Rule 20, the facts presently before the Court do not fall within any of the paragraphs, except perhaps (d). I would be extremely doubtful this would be a proper case in which to apply (d).

Nor do I think the plaintiff can glean any assistance from paragraph 22(3)(a) or (c). Again, as I see it, there was no intention in those paragraphs to assert jurisdiction over foreigners generally. In my view, Parliament intended by section 22 to include the jurisdiction over matters formerly found in several statutes and to clarify as much as possible what those matters were. I think it fair to say that the former statutes setting out the matters over which the Admiralty Court had jurisdiction were tortured and confusing. I do not believe Parliament intended, by section 22, to confer a jurisdiction over foreigners which did not exist before. Historically, English courts only took jurisdiction in cases where the defendant was served with process within the jurisdiction. That principle applied even if the defendant served was a transient foreigner. In Admiralty, actions *in rem* could be entertained only if the ship was within the territorial waters of England. By the *Common Law Procedure Act* of 1852, the courts were given a discretionary power in certain specified cases to summon absent defendants, whether English or foreign. That discretionary power is now contained in Order 11 of the English rules<sup>4</sup>. As I understand it, the Canadian common law courts and the Exchequer Court on its Admiralty side, generally speaking, adopted the English approach to jurisdiction.

types de demandes. A mon sens, les règles d'amirauté ne constituaient pas des règles de fond appliquées par la Cour de l'Échiquier mais plutôt des règles de procédure réglant les diverses étapes des litiges en amirauté et, par conséquent, elles ne relèvent pas de la catégorie définie par l'expression droit maritime canadien. Dès lors, si mon interprétation est juste, la demanderesse ne peut pas se fonder sur la définition «droit maritime canadien» dans l'article 2 pour étendre la portée de l'alinéa 22(2)(h) de la *Loi sur la Cour fédérale*. Même si l'on considèrerait que l'expression droit maritime canadien comprend les dispositions de la Règle 20 des règles d'amirauté, les faits présentés à cette Cour ne relèvent d'aucun des alinéas à l'exception peut-être de l'alinéa d). Je doute fort qu'en l'espèce on puisse à bon droit appliquer l'alinéa d).

Je ne pense pas non plus que l'alinéa 22(3)(a) ou c) puisse être d'un grand secours à la demanderesse. Je répète qu'à mon avis, dans aucun de ces alinéas, on ne voit l'intention d'étendre d'une manière générale la juridiction de la Cour aux étrangers. A l'article 22, l'intention du législateur était de réunir les chefs de compétence de la Cour dispersés auparavant dans divers textes législatifs et de clarifier, autant que faire se peut, les matières relevant de sa juridiction. Il est juste de dire que les anciennes dispositions législatives régissant les matières relevant de la juridiction de la Cour d'amirauté étaient obscures et ambiguës. Je ne pense pas qu'en édictant l'article 22, le Parlement ait eu l'intention d'étendre au delà de ses anciennes limites la juridiction de la Cour relativement aux étrangers. A l'origine, les tribunaux anglais ne se déclaraient compétents que dans les cas où le défendeur s'était vu signifier l'action dans les limites de leur ressort. Ce principe s'appliquait même quand le défendeur en question était un étranger de passage. En amirauté, les actions *in rem* ne pouvaient être intentées que si le navire se trouvait dans les eaux territoriales de l'Angleterre. Le *Common Law Procedure Act*, 1852, a donné aux tribunaux un pouvoir discrétionnaire leur permettant dans certains cas précis de citer à comparaître des défendeurs défailants, anglais ou étrangers. De nos jours, ce pouvoir discrétionnaire fait partie de l'Order 11 des

It is a long established principle that non-residents should not lightly be impleaded in the courts. I cite the following passage from the judgment of Diplock L.J. in *Mackender v. Feldia A. G.* [1967] 2 Q.B. 590 at 599:

The contract which is the subject-matter of these proceedings was undoubtedly made in England. The slip was initialled in London and the policy signed on behalf of underwriters by the manager of Lloyd's policy signing office there. The English High Court accordingly had power to give leave to serve the writ upon the defendants outside the jurisdiction, and unless service is set aside and the action stayed, it will have jurisdiction to hear and to determine it. But leave to serve a writ outside the jurisdiction is always discretionary. The jurisdiction which the High Court claims over defendants who are neither present nor ordinarily resident in this country, when it grants leave under R.S.C., Ord. 11, is wider than any corresponding jurisdiction which it recognises as possessed by a foreign court over defendants who are not present or ordinarily resident in the foreign state. And because it is a claim which conflicts with the general principles of comity between civilised nations, it is one which should be exercised with caution. I cannot do better than echo the words of Scott L.J. in *George Monro Ltd. v. American Cyanamid & Chemical Corporation* [1944] K.B. 432, 437:

Service out of the jurisdiction at the instance of our courts is necessarily prima facie an interference with the exclusive jurisdiction of the sovereignty of the foreign country where service is to be effected. I have known many continental lawyers of different nations in the past criticise very strongly our law about service out of the jurisdiction. As a matter of international comity it seems to me important to make sure that no such service shall be allowed unless it is clearly within both the letter and the spirit of R.S.C., Ord. 11.

For the reasons I have given, service of the statement of claim on these defendants is set aside, and the action as against them is stayed. They are entitled to their costs of entering the conditional appearance and of this motion.

<sup>1</sup> See the remarks of Davies J. in the *D.C. Whitney* (1907) 38 S.C.R. 303 at 310-11 and 312 as to the jurisdiction of the vice-admiralty courts in respect of a collision between foreign vessels in foreign waters.

règles anglaises<sup>4</sup>. D'après moi, en matière de compétence, les cours de *common law* canadiennes ainsi que la Cour de l'Échiquier en sa juridiction d'amirauté ont adopté l'approche anglaise.

C'est un principe bien établi que les non résidents ne doivent pas être actionnés sans motif sérieux. Voici ce que déclarait le Lord juge Diplock dans l'arrêt *Mackender c. Feldia A. G.* [1967] 2 Q.B. 590, à la p. 599:

[TRADUCTION] Le contrat qui constitue l'objet de cette action a été sans nul doute conclu en Angleterre. Le bordereau a été paraphé à Londres et c'est le directeur du service de la signature des polices de la Lloyd's qui, au nom du syndicat de garantie, a signé la police. Par conséquent la High Court avait le pouvoir d'autoriser la signification du bref aux défendeurs hors du ressort et elle sera compétente pour trancher cette affaire à moins que la signification ne soit annulée et l'action suspendue. L'autorisation de signifier un bref hors du ressort relève toujours du pouvoir discrétionnaire de la Cour. La compétence que revendique la High Court à l'égard des défendeurs qui sont absents ou qui ne résident pas habituellement dans ce pays, dans les affaires où elle accorde l'autorisation en vertu de R.S.C., Ord. 11, est plus étendue que la compétence correspondante qu'elle reconnaît aux tribunaux étrangers relativement aux défendeurs qui sont absents ou qui ne résident pas habituellement dans ce pays étranger. Étant donné que cette déclaration de compétence entre en conflit avec les principes généraux de la courtoisie internationale, on ne doit pas l'exercer sans une certaine prudence. Je ne peux faire mieux que répéter la déclaration du Lord juge Scott dans l'affaire *George Monro Ltd. c. American Cyanamid & Chemical Corporation* [1944] K.B. 432, 437:

La signification hors du ressort autorisée par nos tribunaux affecte nécessairement la compétence territoriale exclusive du pays étranger où est effectuée la signification. J'ai rencontré par le passé bon nombre d'avocats européens qui ont énergiquement critiqué nos règles relatives à la signification hors du ressort. Par souci de courtoisie internationale, il est important de s'assurer qu'une signification hors du ressort suit bien la lettre et l'esprit de R.S.C., Ord. 11.

Pour ces motifs, j'annule la signification de la déclaration qui a été faite aux défendeurs et je suspends l'action intentée contre eux. Ils ont droit de recouvrer les dépens afférents à l'inscription en comparution conditionnelle et à la présente requête.

<sup>1</sup> Voir les observations du juge Davies dans l'arrêt *D.C. Whitney* (1907) 38 R.C.S. 303, aux pages 310, 311 et 312 quant à la compétence des cours de vice-amirauté relative-

<sup>2</sup> See for example Order 11, rule 1 of the B.C. Supreme Court Rules and the identically numbered rule of the Rules of the Supreme Court in England.

<sup>3</sup> See *British Shipping Laws*, vol. 1 (Admiralty Practice) 1964, paras. 480 *et seq.*

<sup>4</sup> I have extracted portions of this history from Cheshire's *Private International Law* (8th ed.) pp. 78-95.

ment à une collision entre des navires étrangers dans les eaux étrangères.

<sup>2</sup> Voir, par exemple, Order 11, règle 1 des règles de la Cour suprême de la Colombie-Britannique et la règle de la Supreme Court of Judicature d'Angleterre portant le même numéro.

<sup>3</sup> Voir *British Shipping Laws*, vol. 1 (Admiralty Practice) 1964, par. 480 et suiv.

<sup>4</sup> Pour cet historique du droit, j'ai puisé dans l'ouvrage de Cheshire *Private International Law* (8<sup>e</sup> éd.) aux pp. 78 à 95.