

T-4530-75

T-4530-75

Santa Marina Shipping Co. S.A. (Plaintiff)

v.

Lunham & Moore Ltd. (Defendant)Trial Division, Dubé J.—Montreal, January 30;
Ottawa, February 10, 1978.

Jurisdiction — Maritime law — Application pursuant to Rule 474 to determine if Court has jurisdiction over claims under terms of charterparty, where charterparty alleged to be governed by English law — Whether or not existing “law of Canada” on which to base jurisdiction — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 22(2)(i) — Federal Court Rule 474.

This is an application under Rule 474 on behalf of the plaintiff for determination before trial of the question whether the Court has jurisdiction to entertain plaintiff's claim for money owing under the terms of a charterparty. Defendant's counsel contends that, pursuant to recent decisions of the Supreme Court and of the Federal Court, this Court is without jurisdiction to entertain this action. It is argued that, since there must be applicable Canadian federal law to support plaintiff's claim and since the claim must be based on a charterparty governed by English law, the action cannot be entertained in this Court: there is no existing “law of Canada” on which to base jurisdiction.

Held, this Court has jurisdiction. The perimeter of Canadian maritime law encompasses the subject of charterparty which has been from time immemorial closely identified with navigation and shipping and is now enshrined in Canadian statutory law in paragraph 22(2)(i) of the *Federal Court Act*. It being established that this Court has jurisdiction to entertain a claim relating to the use of a ship by charterparty, it has jurisdiction so to do whatever particular law is to govern the agreement itself. If the agreement is to be construed according to English law, this Court will apply English law to the agreement.

Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd. [1977] 2 S.C.R. 1054, referred to. *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654, referred to. *R. v. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 F.C. 675, referred to. *Sivaco Wire & Nail Co. v. Atlantic Lines & Navigation Co., Inc.* [1978] 2 F.C. 720, referred to. *Associated Metals & Minerals Corp v. The “Evie W”* [1978] 2 F.C. 710, referred to. *Intermunicipal Realty & Development Corp. v. Gore Mutual Insurance Co.* [1978] 2 F.C. 691, considered. *De Lovio v. Boit* (1817) 2 Gall. 398 (Gallison's Reports), considered.

APPLICATION.

COUNSEL:

Gerald P. Barry for plaintiff.
W. David Angus for defendant.

Santa Marina Shipping Co. S.A. (Demanderesse)

c.

Lunham & Moore Ltd. (Défenderesse)Division de première instance, le juge Dubé—
Montréal, le 30 janvier; Ottawa, le 10 février
b 1978.

Compétence — Droit maritime — Demande en vertu de la Règle 474 visant à faire déterminer si la Cour a compétence à l'égard de réclamations fondées sur une charte-partie lorsqu'on allègue que la charte-partie est régie par le droit anglais — Existe-t-il une «loi au Canada» sur laquelle fonder la compétence? — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 22(2)i) — Règle 474 de la Cour fédérale.

La demanderesse veut obtenir avant l'instruction, en application de la Règle 474, une décision sur la question de savoir si la Cour peut juger sa réclamation pour une somme due conformément aux termes d'une charte-partie. L'avocat de la défenderesse soutient que selon des arrêts récents de la Cour suprême et de la Cour fédérale, cette cour ne peut être saisie de l'action. Il allègue que l'action ne peut être jugée par cette cour car elle se fonde sur une charte-partie régie par le droit anglais et ne s'appuie sur aucune loi fédérale canadienne applicable: il n'existe pas de «loi au Canada» sur laquelle fonder la compétence.

Arrêt: la Cour a compétence. L'ensemble du droit maritime canadien traite des chartes-parties, sujet qui a depuis toujours été rapproché de la navigation et de la marine marchande et est maintenant intégré au droit statutaire canadien à l'alinéa 22(2)i) de la *Loi sur la Cour fédérale*. La compétence de cette cour pour juger une demande relative au louage d'un navire par charte-partie étant établie, la Cour est compétente pour ce faire quelle que soit la loi qui régit le contrat lui-même. Si le contrat doit être interprété conformément au droit anglais, la Cour applique alors le droit anglais au contrat.

Arrêts mentionnés: *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée* [1977] 2 R.C.S. 1054; *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654; *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 C.F. 675; *Sivaco Wire & Nail Co. c. Atlantic Lines & Navigation Co., Inc.* [1978] 2 C.F. 720; *Associated Metals & Minerals Corp. c. L'«Evie W»* [1978] 2 C.F. 710. Arrêts examinés: *Intermunicipal Realty & Development Corp. c. Gore Mutual Insurance Co.* [1978] 2 C.F. 691; *De Lovio c. Boit* (1817) 2 Gall. 398 (Gallison's Reports).

DEMANDE.

AVOCATS:

Gerald P. Barry pour la demanderesse.
W. David Angus pour la défenderesse.

SOLICITORS:

McMaster, Minnion, Patch, Hyndman, Legge, Camp & Paterson, Montreal, for plaintiff.

Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb,^a Montreal, for defendant.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

DUBÉ J.: This is an application under Rule 474 on behalf of the plaintiff for determination before trial of the question whether the Court has jurisdiction to entertain plaintiff's claim for the sum of \$96,730.13 under the terms of a charterparty.^c

Counsel for both parties are in agreement that the case on which the question should be determined consists of the pleadings already filed and the time charter. In view of the agreement it appeared to be expedient to hear the arguments forthwith, dispensing with the first stage of such proceedings under Rule 474 which should be the application for a decision on the expediency of such a hearing and for directions.^e

In the statement of claim plaintiff declares that it is a Panamanian corporation, owner of the vessel *Marina* and that defendant is a Canadian corporation with an office in Montreal, Quebec, carrying on business as a ship operator and charterer.^f

By a trip charterparty in amended New York Produce Exchange form dated at London, England, on October 28, 1970, the plaintiff let the *Marina* in favour of the defendant as charterer for one trip via Belize and Eastern Canada to United Kingdom/Continent or U.S. ports. It is alleged that under the terms of the charterparty the sum of \$210,551.89 is owing, less sums paid on account and less disbursements effected by the defendant.^h

Defendant alleges in its defence that it owes no further, invokes the doctrine of *non adempti contractus*, claims that plaintiff misrepresented the capacity of the vessel and otherwise breached the charterparty agreement, and counterclaims the sum of U.S. \$58,685.44.^j

PROCUREURS:

McMaster, Minnion, Patch, Hyndman, Legge, Camp & Paterson, Montréal, pour la demanderesse.

Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, Montréal, pour la défenderesse.

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

LE JUGE DUBÉ: La demanderesse veut obtenir avant l'instruction, en application de la Règle 474, une décision sur la question de savoir si la Cour peut juger sa réclamation s'élevant à \$96,730.13 conformément aux termes d'une charte-partie.^c

Les avocats des deux parties conviennent que la question doit être jugée d'après les plaidoiries déjà déposées et l'affrètement à temps. Les parties étant d'accord, il m'a semblé opportun d'entendre immédiatement les plaidoyers, en omettant le premier stade des procédures visées à la Règle 474, qui devrait être une demande visant à obtenir des instructions et une décision sur l'opportunité d'une telle audition.^e

Dans la déclaration, la demanderesse affirme être une société panamienne, propriétaire du navire *Marina*, et ajoute que la défenderesse est une société canadienne ayant un bureau à Montréal (Québec) et exerçant l'entreprise d'affrètement et d'exploitant de navire.

Par affrètement au voyage rédigé selon la formule modifiée du New York Produce Exchange datée à Londres (Angleterre) le 28 octobre 1970, la demanderesse a loué le *Marina* à la défenderesse en qualité d'affrètement pour un voyage via Belize et l'Est du Canada à destination du Royaume-Uni et du Continent ou des ports des États-Unis. On allègue que, conformément aux termes de la charte-partie, il est dû la somme de \$210,551.89, moins les sommes versées à compte et les débours qu'a faits la défenderesse.ⁱ

Dans sa défense, la défenderesse allègue qu'elle ne doit plus rien, invoque la doctrine *non adempti contractus*, affirme que la demanderesse a indiqué faussement la capacité du navire et a par ailleurs enfreint la charte-partie, et elle fait une demande reconventionnelle s'élevant à 58,685.44 \$É.U.

The charterparty agreement is titled "Time Charter, Government Form, approved by the New York Produce Exchange". It includes an arbitration clause which provides that disputes under the charterparty in which the amounts claimed do not exceed U.S. \$25,000 shall be referred to three persons at London, England. Should the amounts claimed exceed \$25,000, the arbitration clause shall be entirely inapplicable.

The agreement includes a "General Clause Paramount" which reads as follows:

This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Water Carriage of Goods Act, 1936, of the Dominion of Canada, including the Schedule thereto, provided that if at the place of loading the goods some other statute (which description includes ordinance, Order in Council or King's Regulation) enacting [*sic*] the Hague Rules, so called, as dealt with by the Brussels Convention of August 25, 1924, is in effect, then such other statute shall apply and this Bill of Lading shall have effect subject to the same. . . .

These two clauses are printed on the American form:

I. BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE

If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charter Party fails to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:—

II. GENERAL AVERAGE AND THE NEW JASON CLAUSE

General Average shall be payable according to the York/Antwerp Rules, 1950, but where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:—

In its answer to defence and defence to counterclaim, the plaintiff avers that the proper law of the charterparty is English. Paragraph 7 reads:

7. It denies Paragraph 21, adding that the proper law of the Charterparty is English, that Defendant, as it admits, took delivery of the said Vessel, used it for a voyage in which some 6,400 tons of sugar were loaded in Belize and discharged in Toronto, and for a subsequent voyage wherein some 7,353.821 metric tons of pellets and meal were loaded in Duluth and discharged in Rotterdam, that under English Law if Defendant has a claim (which is not admitted but is specifically denied) his recourse sounds in damages only; SUBSIDIARILY, AND WITHOUT PREJUDICE TO THE FOREGOING, the doctrine of *non adempti contractus* is also inapplicable to the circumstances of the said charterparty and voyages.

La charte-partie s'intitule [TRADUCTION] «Affrètement à temps, Formule du Gouvernement, approuvée par le New York Produce Exchange». Elle comporte une clause d'arbitrage qui prévoit que les différends découlant de la charte-partie, lorsque le montant en jeu ne dépasse pas 25,000 \$ÉU, seront soumis à trois personnes à Londres (Angleterre). Si les sommes réclamées dépassent \$25,000, la clause arbitrale ne s'applique pas.

La charte-partie comprend une «Clause Paramount générale» qui se lit comme suit:

[TRADUCTION] Le présent connaissement s'appliquera sous réserve des dispositions de la Loi du transport des marchandises par eau du Dominion du Canada, de 1936 y compris l'Annexe de ladite loi, pourvu toutefois que si à l'endroit du chargement des marchandises est en vigueur un autre texte législatif (expression comprenant une ordonnance, un ordre en conseil ou un règlement du roi) donnant force de loi aux Règles de la Haye, mentionnées dans la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, cet autre texte législatif s'appliquera alors, et le présent connaissement sera assujéti à ses dispositions. . . .

Les deux clauses suivantes figurent sur la formule américaine:

[TRADUCTION] I. CLAUSE D'ABORDAGE EN CAS DE FAUTE PARTAGÉE

Si la responsabilité d'un abordage dans lequel est impliqué le navire pendant l'exécution de la présente charte-partie ne peut être tranchée suivant les lois des États-Unis d'Amérique, la clause suivante s'appliquera:—

II. AVARIES COMMUNES ET CLAUSE NEW JASON

Les avaries communes seront payables conformément aux Règles d'York et d'Anvers de 1950, mais lorsque la répartition se fait selon le droit et la pratique des États-Unis d'Amérique, la clause suivante s'appliquera:—

Dans sa réponse à la défense et dans sa défense contre la demande reconventionnelle, la demanderesse avance que le droit applicable à la charte-partie est le droit anglais. Le paragraphe 7 dit:

[TRADUCTION] 7. Elle nie le paragraphe 21, ajoutant que le droit applicable à la charte-partie est le droit anglais, que la défenderesse, comme elle l'admet, a pris livraison dudit navire, s'en est servi d'abord pour un voyage au cours duquel quelque 6,400 tonnes de sucre ont été chargées à Belize et déchargées à Toronto, puis pour un voyage subséquent au cours duquel quelque 7,353.821 tonnes métriques de grain et de farine ont été chargées à Duluth et déchargées à Rotterdam, qu'en vertu du droit anglais, si la défenderesse est en droit de faire une demande (ce qui n'est pas admis mais nié formellement) il semble qu'elle ne puisse réclamer que des dommages-intérêts; SUBSIDIAREMENT ET SANS PRÉJUDICE DE CE QUI PRÉCÈDE, la doctrine *non adempti contractus* est aussi inapplicable aux circonstances de ladite charte-partie et desdits voyages.

It is defendant counsel's contention that, pursuant to two recent Supreme Court¹ and four Federal Court² decisions on the question of this Court's jurisdiction, this Court is without jurisdiction to entertain the action. His argument, as far as I can understand it, would be to this effect: there must be applicable Canadian federal law to support plaintiff's claim, but the claim is based on a charterparty governed by English law, therefore it cannot be entertained in this Court.

A succinct overview of the six decisions is necessary to focus the argument in its proper perspective.

In both the *Quebec North Shore Paper* case and the *McNamara* case, the plaintiff was invoking the general law of contract in the Federal Court on the view that *pro tanto* such law could be altered by a federal law in relation to interprovincial transportation, or federal government operations, although there was no existing federal law on which the claim could be founded. In the *Canadian Vickers* case, the Associate Chief Justice of this Court held that there is no federal law to support the jurisdiction of this Court to entertain a claim by a shipowner against a shipwright for breach of a contract for the building of a ship. In the *Sivaco Wire & Nail Co.* case, Walsh J. held that this Court does have jurisdiction over a claim arising out of contract or tort for damage to cargo. In the *Gore Mutual Insurance Co.* case, Gibson J. held that this Court has jurisdiction to hear an action on contracts of marine insurance. And finally, the Federal Court of Appeal held in the *Associated Metals & Minerals Corp.* case that there is in Canada a body of substantive law known as admiralty law which clearly includes contracts for the carriage of goods by sea.

¹ *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Limited* [1977] 2 S.C.R. 1054. *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654.

² *The Queen v. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 F.C. 675. *Sivaco Wire & Nail Co. v. Atlantic Lines & Navigation Co., Inc.* [1978] 2 F.C. 720. *Intermunicipal Realty & Development Corp. v. Gore Mutual Insurance Co.* [1978] 2 F.C. 691. *Associated Metals & Minerals Corp. v. The "Evie W"* [1978] 2 F.C. 710.

L'avocat de la défenderesse soutient que selon deux arrêts récents de la Cour suprême¹ et quatre décisions de la Cour fédérale² sur la question de compétence de la présente cour, cette dernière ne peut être saisie de l'action. Si je comprends bien, son argument serait le suivant: l'action de la demanderesse ne peut être jugée par la présente cour car elle se fonde sur une charte-partie régie par le droit anglais et ne s'appuie sur aucune loi fédérale canadienne applicable, comme ce doit être le cas.

Il est nécessaire de résumer brièvement les six décisions afin de bien situer l'argument.

Dans les affaires *Quebec North Shore Paper* et *McNamara*, la demanderesse invoquait devant la Cour fédérale le droit applicable aux contrats, alléguant que *pro tanto* ce droit pouvait être modifié par une loi fédérale en ce qui concerne les transports interprovinciaux ou les entreprises du gouvernement fédéral, bien que cette prétention ne s'appuyait sur aucune loi fédérale existante. Dans *Canadian Vickers*, le juge en chef adjoint de la présente cour a statué qu'il n'existe aucune loi fédérale à l'appui de la compétence de la présente cour pour entendre une demande présentée par un armateur contre un constructeur maritime pour inexécution de contrat relativement à la construction d'un navire. Dans *Sivaco Wire & Nail Co.*, le juge Walsh a statué que la présente cour peut juger une action découlant d'un contrat ou une action en responsabilité délictuelle pour dommages subis par la cargaison. Dans *Gore Mutual Insurance Co.*, le juge Gibson a statué que la présente cour est compétente pour entendre une action portant sur des contrats d'assurance maritime. Enfin, la Cour d'appel fédérale a statué dans *Associated Metals & Minerals Corp.* qu'il existe au Canada un code de droit positif appelé droit d'amirauté qui s'intéresse clairement aux contrats relatifs au transport des marchandises par mer.

¹ *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Limitée* [1977] 2 R.C.S. 1054. *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654.

² *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 C.F. 675. *Sivaco Wire & Nail Co. c. Atlantic Lines & Navigation Co., Inc.* [1978] 2 C.F. 720. *Intermunicipal Realty & Development Corp. c. Gore Mutual Insurance Co.* [1978] 2 C.F. 691. *Associated Metals & Minerals Corp. c. L'«Evie W»* [1978] 2 C.F. 710.

Concurrent original jurisdiction in navigation and shipping was given to the Trial Division by section 22 of the *Federal Court Act*. Paragraph 22(2)(i) declares for greater certainty this Court's jurisdiction with respect to the hire of a ship by charterparty or otherwise:

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

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

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

It will be recalled that in the *Canadian Vickers* decision, after an exhaustive and erudite review of admiralty law in Canada, it was held that paragraph 22(2)(n)

22. (2) ...

(n) any claim arising out of a contract relating to the construction, repair or equipping of a ship;

did not include a claim from the owner against the builder of a ship, because the body of admiralty law that had become the law of Canada did not provide such a remedy to the owner, and that situation was not changed by paragraph 22(2)(n).

In the *Gore Mutual Insurance Co.* decision, Gibson J. determined that marine insurance policies are "maritime contracts". He referred to *De Lovio v. Boit*³, a Massachusetts Circuit Court decision of 1815 described as the "keystone of admiralty jurisprudence in America". The judgment of Story J. is an elaborate essay on the history of admiralty reaching back to the reign of Richard the First and the Laws of Oleron compiled by him on his return from the Holy Land.

³ (1817) 2 Gall. 398 (Gallison's Reports).

L'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* accorde à la Division de première instance une compétence concurrente en première instance en matière de navigation et de marine marchande. L'alinéa 22(2)i) précise que la présente cour a compétence en matière de louage d'un navire par charte-partie ou autrement:

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

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

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

On se souviendra que la décision rendue dans *Canadian Vickers*, après avoir fait un résumé savant et approfondi du droit d'amirauté au Canada, a statué que l'alinéa 22(2)n), à savoir:

22. (2) ...

n) toute demande née d'un contrat relatif à la construction, à la réparation ou à l'équipement d'un navire;

ne comprenait pas une demande faite par le propriétaire d'un navire contre son constructeur parce que le code du droit d'amirauté, qui est devenu le droit du Canada, n'offrait pas un tel recours au propriétaire et que l'alinéa 22(2)n) ne changeait rien à cette situation.

Dans *Gore Mutual Insurance Co.*, le juge Gibson a statué que les polices d'assurance maritime sont des «contrats maritimes». Il a renvoyé à *De Lovio c. Boit*³, une décision de la Cour de circuit du Massachusetts datant de 1815 et décrite comme étant [TRADUCTION] «la clef de voûte de la jurisprudence relative à l'amirauté en Amérique». La décision du juge Story est un essai approfondi sur l'histoire de l'amirauté, remontant jusqu'au règne de Richard premier et aux Lois d'Oleron que ce dernier a compilées à son retour de la Terre Sainte.

³ (1817) 2 Gall. 398 (Gallison's Reports).

Story J. lays down three basic principles: (1) Admiralty has jurisdiction over all marine contracts, wheresoever the same may be made or executed, and whatever may be the form of the stipulations. (2) A policy of insurance is a maritime contract and therefore of admiralty jurisdiction. (3) Courts of common law have a jurisdiction concurrent with the admiralty over maritime contracts. His definition of "maritime contracts" includes charterparties as well as marine insurance. He says at page 475:

The next inquiry is, what are properly to be deemed "maritime contracts." Happily in this particular there is little room for controversy. All civilians and jurists agree, that in this appellation are included, among other things, charter parties, affreightments, marine hypothecations, contracts for maritime service in the building, repairing, supplying, and navigating ships; contracts between part owners of ships; contracts and quasi contracts respecting averages, contributions and jettisons; and, what is more material to our present purpose, policies of insurance.

My judgment accordingly is, that policies of insurance are within (though not *exclusively* within) the admiralty and maritime jurisdiction of the *United States*. [The underlining is mine.]

Further on, at page 695 of his reasons for judgment, Gibson J. observes that "no statute or decision of an English common law court ever purported to suggest that a policy of marine insurance was not an Admiralty or maritime matter". He probes the limits of maritime law in Canada and concludes at pages 704-705:

Within such limits certainly (1) there continued the body of admiralty law as Canadian maritime law made Federal law by *The Admiralty Act, 1891* and *The Admiralty Act, 1934*; and (2) there is introduced as Canadian maritime law all admiralty and maritime law administered in the Admiralty Court in England "in reign of Edward III and prior to the statutes of Richard II and Henry IV which were subsequently interpreted and enforced by the common law courts, applying common law principles, so as to severely restrict the jurisdiction of the Admiralty Court".

The limits referred to above, however, are sufficient to decide the issues in this motion in relation to the subject contract policies of marine insurance.

For the same reasons the perimeter of Canadian maritime law encompasses the subject of charterparty which has been from time immemorial close-

Le juge Story établit trois principes fondamentaux: (1) La Cour d'amirauté a compétence sur tous les contrats maritimes, où qu'ils soient rédigés ou signés, et quelque forme que revêtent les stipulations. (2) Une police d'assurance maritime est un contrat maritime et par conséquent relève de la Cour d'amirauté. (3) Les cours de *common law* ont une compétence concurrente avec la Cour d'amirauté en matière de contrats maritimes. La définition des «contrats maritimes» du juge Story comprend les chartes-parties aussi bien que les contrats d'assurance maritime. Il dit à la page 475.

[TRADUCTION] La question qui se pose ensuite est la suivante: que sont exactement les «contrats maritimes»? Heureusement, sur ce point particulier, il y a peu de place pour la controverse. Tous les juristes, civilistes et autres, s'accordent à dire que cette appellation comprend entre autres: les chartes-parties, les affrètements, les inscriptions hypothécaires maritimes, les contrats pour les services maritimes afférents à la construction, à la réparation, à la fourniture et à la navigation des navires, les contrats entre les copropriétaires des navires, les contrats et les quasi-contrats relatifs aux avaries, aux contributions et aux jets à la mer; et, ce qui est plus important en l'espèce, les polices d'assurance.

En conséquence, je juge que les polices d'assurance relèvent de la compétence (quoique non *exclusive*) de l'amirauté et des tribunaux maritimes des *États-Unis*. [C'est moi qui souligne.]

Plus loin, à la page 695 de ses motifs de jugement, le juge Gibson remarque qu'«aucune loi ni aucune décision d'un tribunal de *common law* en Angleterre n'a jamais prétendu suggérer qu'une police d'assurance maritime ne serait pas une matière d'amirauté ou une matière maritime.» Il étudie les limites du droit maritime au Canada et conclut aux pages 704 et 705:

Certainement, dans le domaine ainsi décrit: (1) s'applique le code du droit de l'amirauté, à titre de droit maritime canadien, rendu loi fédérale par l'*Acte de l'Amirauté, 1891* et la *Loi d'amirauté, 1934*; et (2) est introduite, à titre de droit maritime canadien, toute loi sur l'Amirauté et loi maritime appliquées par les cours d'Amirauté en Angleterre «sous le règne d'Edward III et avant les lois promulguées par Richard II et Henry IV, qui ont été ensuite interprétées et exécutées par les cours de *common law*, appliquant les principes de *common law* de manière à restreindre sévèrement la compétence de la Cour d'Amirauté».

Le domaine précité est, cependant, suffisamment large pour permettre de déterminer les points litigieux soulevés dans la présente requête, relativement aux polices d'assurance maritime en question.

Pour les mêmes raisons, l'ensemble du droit maritime canadien traite des chartes-parties, sujet qui a depuis toujours été rapproché de la naviga-

ly identified with navigation and shipping and is now enshrined in Canadian statutory law by the provisions of paragraph 22(2)(i) of the *Federal Court Act*.

Counsel for defendant, however, as I understand his contention, does not say that paragraph 22(2)(i) does not clothe this Court with the proper jurisdiction to entertain an action for the hire of a ship by charterparty. He alleges that the charterparty at bar being governed by English law, there would be no existing "law of Canada" on which to base a jurisdiction in the instant case.

It being established that this Court has jurisdiction to entertain a claim relating to the use of a ship by charterparty, it has jurisdiction so to do whatever particular law is to govern the agreement itself. (It will be recalled that the defendant is a Canadian corporation with office in Montreal, Quebec.) If the agreement is to be construed according to English law, and I am far from convinced that it is, then this Court will apply English law to the agreement. The foreign law to be applied then becomes a question of fact.

The arbitration clause in the charterparty does not represent an express agreement that the proper law to govern the charterparty should be English law. The clause is no more than one indication which may give way to other evidence adduced at the trial. And the fact that the agreement was signed in England is not rigidly conclusive: as stated by Lord Wright, the *lex loci contractus* or *lex loci solutionis* are not the only criteria, the matter must be treated "as depending on the intention of the parties to be ascertained in each case on a consideration of the terms of the contract, the situation of the parties, and generally on all the surrounding facts"⁴. In accordance with the general rule, where there is no express choice, the proper law of the contract is that of the place or system with which it is most closely associated (*vide Compagnie d'Armement Maritime S.A. v. Compagnie Tunisienne de Navigation S.A.*⁵). And in the absence of evidence to the contrary, the

tion et de la marine marchande et est maintenant intégré au droit statutaire canadien par le biais des dispositions de l'alinéa 22(2)i) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

^a Cependant l'avocat de la défenderesse, si je ne me trompe, ne dit pas que l'alinéa 22(2)i) n'accorde pas à la présente cour la compétence nécessaire pour entendre une action relative au louage d'un navire par charte-partie. Il allègue que la charte-partie en cause étant régie par le droit anglais, il n'existe pas de «loi au Canada» sur laquelle fonder la compétence de la Cour en l'espèce.

^b ^c La compétence de la présente cour pour juger une demande relative au louage d'un navire par charte-partie étant établie, la Cour est compétente pour ce faire quelle que soit la loi qui régit le contrat lui-même. (On se souviendra que la défenderesse est une société canadienne ayant un bureau à Montréal (Québec).) Si le contrat doit être interprété conformément au droit anglais, ce dont je suis loin d'être convaincu, la Cour appliquera alors le droit anglais au contrat. Le droit étranger devant être appliqué devient alors une question de fait.

^d ^e La clause d'arbitrage de la charte-partie n'est pas un accord exprès en vertu duquel le droit approprié régissant la charte-partie doit être le droit anglais. Cette clause n'est rien de plus qu'un indice pouvant céder le pas à d'autres éléments de preuve produits à l'audience. Le fait que le contrat a été signé en Angleterre n'est pas strictement concluant: comme l'a dit lord Wright, la *lex loci contractus* ou la *lex loci solutionis* ne sont pas les seuls critères, il faut envisager la question [TRA-DUCTION] «comme dépendant de l'intention des parties, laquelle doit être établie dans chaque cas par l'examen des termes du contrat, de la situation des parties, et de façon générale, de tous les faits en cause.»⁴ Conformément à la règle générale, en l'absence de choix évident, le droit applicable au contrat est celui de l'endroit ou du système avec lequel il est le plus intimement associé (*voir Compagnie d'Armement Maritime S.A. c. Compagnie Tunisienne de Navigation S.A.*⁵). Et, en l'absence

⁴ *Mount Albert Borough Council v. Australasian Temperance Assurance* [1938] A.C. 224, 240 (P.C.).

⁵ [1971] A.C. 572.

⁴ *Mount Albert Borough Council c. Australasian Temperance Assurance* [1938] A.C. 224, p. 240 (C.P.).

⁵ [1971] A.C. 572.

presumption is that the foreign law is the same as the law of Canada (*vide Ertel Bieber & Co. v. Rio Tinto Co. Ltd.*⁶).

Should the Trial Judge hold that the plaintiff is bound by its allegation in paragraph 7 of the answer, or for other reasons that the proper law to construe the charterparty is English law, then English law will be presumed to be the same as Canadian law. If it be proved to be different in some material respect, then the state of the foreign law will be but one fact and it is not the foreign law, but our own law, to which effect is given.

I am therefore of the view that this Court does have jurisdiction to entertain plaintiff's action. Both parties having consented to this application, the costs will be in the cause.

⁶ [1918] A.C. 260.

de preuve contraire, il y a présomption que le droit étranger est le même que le droit du Canada (*voir Ertel Bieber & Co. c. Rio Tinto Co. Ltd.*⁶).

Si le juge de première instance statue que la demanderesse est liée par ses allégations contenues au paragraphe 7 de la réponse, ou pour d'autres raisons déclare que le droit en fonction duquel il faut interpréter la charte-partie est le droit anglais, ce dernier est alors présumé être le même que le droit canadien. S'il est prouvé qu'il en diffère sur un point essentiel, alors la situation du droit étranger ne sera qu'un fait et ce n'est pas le droit étranger, mais le nôtre, qui s'applique.

Je suis par conséquent d'avis que la présente cour est compétente pour entendre l'action de la demanderesse. Les deux parties ayant consenti à ce que cette demande soit présentée, les dépens suivront l'issue de la cause.

⁶ [1918] A.C. 260.