

A-245-78

A-245-78

**Quebec and Ontario Transportation Company Limited (Appellant) (Plaintiff)**

v.

**The Ship Incan St. Laurent and Incan Ships Limited (Respondents) (Defendants)**

Court of Appeal, Pratte and Le Dain JJ. and Hyde D.J.—Montreal, May 8 and 11, 1979.

*Jurisdiction — Maritime law — Contracts — Joint venture contract, together with other contracts, relating to rail transporter project for newsprint and including contract for construction of ship — Action alleging appellant beneficial owner of one-half interest in respondent ship and that respondent company failed to make transfer of one-half of the rights to appellant — Motion seeking registration of appellant's interests, one-half of profits, and one-half of proceeds of sale, together with accounting, dismissed for want of jurisdiction — Whether or not Court has jurisdiction by virtue of s. 22(2)(a), (b) of the Federal Court Act — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 22(2)(a), (b).*

This is an appeal from a judgment of the Trial Division dismissing appellant's (plaintiff's) action for want of jurisdiction. The action is based on the provisions of a "Joint Venture Agreement" which is one of three contracts relating to the rail transporter project for the transportation of newsprint from Baie-Comeau to the United States. The action alleges that under the joint venture agreement, the appellant is beneficial owner of one-half interest in the respondent ship and that respondent company failed to transfer one-half of the rights in the ship to appellant as required by the agreement. Appellant (plaintiff) sought an order that it be registered as owner of one-half interest in the ship and that it receive one-half of the profits earned by it and one-half of the proceeds from the sale of the ship. Appellant contends that its claims for relief are made under Canadian maritime law and that the Federal Court has jurisdiction to entertain the claims by virtue of section 22(2)(a), (b) of the *Federal Court Act*.

*Held*, the appeal is dismissed. This claim cannot be said to be a claim based on Canadian maritime law, because of its necessary relationship to the rights and obligations created by the "Heads of Agreement". The rights and obligations created by the joint venture agreement are inseparable from those created from the heads of agreement to construct terminals at Baie-Comeau and Quebec City. In the *Quebec North Shore Paper Company* case, the Supreme Court held that an action based on alleged failure to perform the obligation to construct the terminal at Baie-Comeau and to set aside all three contracts relating to the rail transporter project was governed by Quebec civil law and beyond the jurisdiction of the Federal Court. The same must be true of an action based on certain rights created by the joint venture agreement but necessarily related to that same obligation. These contracts must be viewed as a whole, and as such they are not matters which fall within Canadian maritime law.

**Quebec and Ontario Transportation Company Limited (Appelante) (Demanderesse)**

a  
c.

**Le navire Incan St. Laurent et Incan Navigation Limitée (Intimés) (Défendeurs)**

b Cour d'appel, les juges Pratte et Le Dain et le juge suppléant Hyde—Montréal, les 8 et 11 mai 1979.

*Compétence — Droit maritime — Contrats — Contrat d'entreprise commune faisant partie de contrats portant sur l'exploitation d'un bac porte-trains pour le transport de papier-journal, dont le contrat portant construction du navire en cause — L'appelante soutient qu'elle est propriétaire de la moitié du navire intimé et que la compagnie intimée ne lui a pas transféré la moitié des droits y afférents — Rejet pour défaut de compétence de la requête concluant à l'inscription des droits de l'appelante, à la moitié des bénéfices, à la moitié du produit de la vente et à la reddition des comptes — Il échet d'examiner si la Cour est compétente par application de l'art. 22(2)a), b) de la Loi sur la Cour fédérale — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), c. 10, art. 22(2)a), b).*

Appel contre un jugement de la Division de première instance qui a rejeté l'action de l'appelante (demanderesse) pour défaut de compétence. Cette action est fondée sur un «contrat d'entreprise commune», l'un des trois contrats portant sur l'exploitation d'un bac porte-trains pour le transport de papier-journal de Baie-Comeau à destination des États-Unis. L'appelante soutient qu'aux termes du contrat d'entreprise commune, elle est propriétaire de la moitié du navire intimé et que la compagnie intimée ne lui a pas transféré la moitié des droits afférents au navire conformément à ce contrat. L'appelante (demanderesse) conclut à une ordonnance portant qu'elle a droit d'être inscrite comme propriétaire de la moitié du navire, qu'elle a droit à la moitié des bénéfices rapportés par celui-ci et à la moitié du produit de sa vente. L'appelante soutient que son recours est fondé sur le droit maritime canadien et que la Cour fédérale a compétence pour l'entendre par application de l'article 22(2)a), b) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

*Arrêt*: l'appel est rejeté. La demande n'est pas fondée sur le droit maritime canadien attendu le lien inévitable qu'elle présente avec les droits et obligations issus des «Articles d'accord». Les droits et obligations issus du contrat d'entreprise commune sont inséparables de ceux qui découlent des Articles d'accord portant construction de gares maritimes à Baie-Comeau et à Québec. Dans l'arrêt *Quebec North Shore Paper Company*, la Cour suprême a conclu qu'une action fondée sur la non-exécution de l'obligation de construire la gare maritime à Baie-Comeau et concluant à l'annulation des trois contrats relatifs au système de bac porte-trains était régie par le *Code civil* du Québec et échappait à la compétence de la Cour fédérale. La même conclusion s'applique à une action fondée sur certains droits créés par le contrat d'entreprise commune mais inévitablement liés à cette même obligation. Ces contrats doivent être considérés comme un tout et, à ce titre, ils ne relèvent pas du droit maritime canadien.

*Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.* [1977] 2 S.C.R. 1054, followed. *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654, followed. *Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Co.* [1979] 2 S.C.R. 157, followed. *The "Capricorn" v. Antares Shipping Corp.* [1978] 2 F.C. 834, followed.

APPEAL.

COUNSEL:

*Graham Nesbitt* for appellant (plaintiff).

*M. S. Bistrisky* for respondents (defendants).

SOLICITORS:

*Courtois, Clarkson, Parsons & Tétrault*,  
Montreal, for appellant (plaintiff).

*Canadian Pacific Law Department*, Montreal,  
for respondents (defendants).

*The following are the reasons for judgment delivered orally in English by*

LE DAIN J.: This is an appeal from a judgment of the Trial Division [[1979] 1 F.C. 417] dismissing an action for want of jurisdiction. The action is based on the provisions of a "Joint Venture Agreement", which is one of three contracts relating to a rail transporter project for the transportation in connection with the Canadian Pacific Railway of newsprint from Baie-Comeau, Quebec, to points in the United States that was considered by the courts in the *Quebec North Shore Paper Company* case<sup>1</sup>. The three contracts are to be taken with the statement of claim as establishing the facts for purposes of the question of jurisdiction.

The action alleges that by virtue of the provisions of the joint venture agreement the appellant is the beneficial owner of a one-half interest in the respondent ship *Incan St. Laurent*, and that the respondent *Incan Ships Limited*, the other party to the joint venture agreement, has failed to transfer one-half of the rights in the ship to the appellant as required by the agreement, but instead registered all 64 shares of the vessel in its own name on

<sup>1</sup> *Quebec North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Limited* [1977] 2 S.C.R. 1054; [1976] 1 F.C. 646 (F.C.A.); [1976] 1 F.C. 405 (F.C.T.D.).

Arrêts suivis: *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; *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.* [1979] 2 R.C.S. 157; *Le «Capricorn» c. Antares Shipping Corp.* [1978] 2 C.F. 834.

APPEL.

AVOCATS:

*Graham Nesbitt* pour l'appelante (demanderesse).

*M. S. Bistrisky* pour les intimés (défendeurs).

PROCUREURS:

*Courtois, Clarkson, Parsons & Tétrault*,  
Montréal, pour l'appelante (demanderesse).

*Service du contentieux du Canadien Pacifique*, Montréal, pour les intimés (défendeurs).

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés à l'audience par*

LE JUGE LE DAIN: Il s'agit en l'espèce d'un appel formé à l'encontre d'un jugement de la Division de première instance [[1979] 1 C.F. 417] qui a rejeté l'action en cause pour défaut de compétence. Cette action est fondée sur les dispositions d'un «contrat d'entreprise commune», soit l'un des trois contrats relatifs à l'exploitation d'un bac porte-trains pour le transport de papier-journal de Baie-Comeau (Québec) à destination de divers points aux États-Unis, le tout de concert avec Canadien Pacifique. Ce projet d'exploitation a été étudié par les tribunaux dans les décisions *Quebec North Shore Paper Company*<sup>1</sup>. La présente cour convient que tous les faits nécessaires pour régler la question de la compétence ont été établis dans les trois contrats et dans la déclaration.

Il est allégué qu'en vertu des dispositions du contrat d'entreprise commune, l'appelante est propriétaire de la moitié du navire intimé *Incan St. Laurent*, et que l'intimée, *Incan Navigation Limitée*, l'autre partie audit contrat, au lieu, de remettre à l'appelante la moitié des droits afférents au navire, comme cela était prévu au contrat, a enregistré, le 15 avril 1975, à son propre nom, toutes les 64 actions du navire intimé. L'appelante solli-

<sup>1</sup> *Quebec North Shore Paper Company c. Canadien Pacifique Limitée* [1977] 2 R.C.S. 1054; [1976] 1 C.F. 646 (C.A.F.); [1976] 1 C.F. 405 (C.F.D.P.I.).

April 15, 1975. The appellant claims "as the owner of one-half interest in the Defendant ship" for an order declaring that (a) it was on April 15, 1975 entitled to be registered as the owner of one-half interest in the ship, (b) it is entitled to a one-half share of the profits earned by the ship while registered in the name of the respondent and (c) it is entitled to one-half the proceeds from the sale of the ship by the respondent; and for an order for an accounting with respect to the said earnings and proceeds.

The appellant contends that its claims for relief are made under Canadian maritime law and that the Federal Court has jurisdiction to entertain the claims by virtue of section 22 of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, and particularly paragraphs (a) and (b) of subsection 22(2) thereof, which read:

22. (2) ...

(a) any claim as to title, possession or ownership of a ship or any part interest therein or with respect to the proceeds of sale of a ship or any part interest therein;

(b) any question arising between co-owners of a ship as to possession, employment or earnings of a ship;

The Trial Division held that the Court lacked jurisdiction on the basis of section 22 of the *Federal Court Act* because the claim with respect to ownership was indistinguishable in its essential nature from that which was asserted in the *Capricorn* case<sup>2</sup> and was held by this Court not to be a claim as to ownership within the meaning of section 22(2)(a) of the Act. The Trial Division held that the claim was based on alleged failure to perform an obligation to transfer ownership and made particular reference to clause 2.2 of the joint venture agreement, which, referring to an agreement dated November 6, 1973 between the respondent and Burrard Dry Dock Company Limited for the construction of the rail transporter, provides:

2.2 Incan acknowledges that while the Agreement dated November 6, 1973 with Burrard is in the name of Incan, the rights and obligations of Incan under such Agreement and the rights of Incan in and to the rail transporter are held by Incan equally for itself and Q&O, the rail transporter is beneficially owned by Q&O and Incan in equal shares, and Incan will

<sup>2</sup> The "*Capricorn*" (alias the "*Alliance*") v. *Antares Shipping Corporation* [1978] 2 F.C. 834.

cite «à titre de propriétaire de la moitié du navire défendeur» une ordonnance qui déclarerait: a) que le 15 avril 1975, elle avait droit d'être inscrite comme propriétaire de la moitié du navire intimé, b) qu'elle a droit à la moitié des bénéfices gagnés par le navire pendant que l'intimée était inscrite comme propriétaire, et c) qu'elle a droit à la moitié du prix de vente que cette dernière en a obtenu. Elle demande également de joindre à cette déclaration une ordonnance de rendre compte desdits bénéfices et du prix de vente.

L'appelante fait valoir que ses demandes sont fondées sur le droit maritime canadien, et que la Cour fédérale a compétence pour les entendre en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), c. 10, et, plus précisément, en vertu des alinéas 22(2)a) et 22(2)b) qui se lisent comme suit:

22. (2) ...

a) toute demande portant sur le titre, la possession ou la propriété d'un navire ou d'un droit de propriété partiel y afférent ou relative au produit de la vente d'un navire ou d'un droit de propriété partiel y afférent;

b) tout litige entre les co-propriétaires d'un navire quant à la possession ou à l'affectation d'un navire ou aux recettes en provenant;

La Division de première instance a conclu qu'en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, elle n'était pas compétente pour connaître de la demande au motif que cette demande relative à la propriété ne pouvait, quant au fond, être distinguée de celle qui a fait l'objet de la décision *Capricorn*<sup>2</sup>, demande que cette cour a jugé comme n'étant pas une demande portant sur la propriété au sens de l'article 22(2)a) de la Loi. La Division de première instance a jugé que la réclamation était fondée sur le refus d'exécuter l'obligation de transférer la propriété; elle s'est reportée, en particulier, à la clause 2.2 du contrat d'entreprise commune, qui traite d'un accord intervenu le 6 novembre 1973 entre l'intimée et Burrard Dry Dock Company Limited en vue de la construction du bac porte-trains. Cette clause prévoit que:

[TRADUCTION] 2.2 Incan reconnaît, même si l'accord du 6 novembre 1973 conclu avec Burrard a été fait sous son nom, que ses droits et ses obligations découlant de cet accord et ses droits sur le bac porte-trains, elle les détient tant pour elle-même que pour Q&O; le bac porte-trains que Q&O et Incan sont propriétaires, à parts égales, et qu'elle s'engage à céder le

<sup>2</sup> Le "*Capricorn*" (alias l'"*Alliance*") c. *Antares Shipping Corporation* [1978] 2 C.F. 834.

assign and transfer 50% of such rights and obligations to Q&O at the earliest possible date. Until such assignment and transfer has been made, Incan will continue to make payments to Burrard as provided for in the Agreement dated November 6, 1973 and will invoice Q&O for its share of such payments.

In order for the Court to have jurisdiction in this case the claims for relief must be of a kind recognized by and founded on so much of the existing and applicable federal law referred to in section 22 of the *Federal Court Act* as "Canadian maritime law" as lies within federal legislative competence with respect to navigation and shipping. This requirement of jurisdiction results from the decisions of the Supreme Court of Canada in the *Quebec North Shore Paper Company, McNamara Construction*<sup>3</sup> and *Tropwood*<sup>4</sup> cases. In the last of these cases the Supreme Court affirmed that there was a body of maritime law that had been introduced into Canada as part of the law of Canada within the meaning of section 101 of *The British North America Act, 1867*, [R.S.C. 1970, Appendix II] and Laskin C.J.C., delivering the unanimous judgment of the Court, held that there are two questions to be asked with respect to a claim for relief that purports to be based on Canadian maritime law: first, whether the claim is of a kind that is within the scope of the admiralty or maritime law that was incorporated into the law of Canada; and secondly, whether such a claim falls within federal legislative jurisdiction with respect to navigation and shipping.

The claims in this case are based on the joint venture agreement, but the latter is provided for in detail in the "Heads of Agreement" as an aspect of the over-all project. In effect, the joint venture agreement implements and supplements the heads of agreement. This is clear not only from the terms of the heads of agreement itself but from the several references to the heads of agreement in the joint venture agreement, and in particular, from clause 6.1 thereof which provides:

6.1 The present Agreement is intended to supplement the Heads of Agreement and not to replace any part thereof, and all the terms and conditions of the Heads of Agreement, including without limitation those relating to the Joint Venture, shall remain in full force and effect.

<sup>3</sup> *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654.

<sup>4</sup> *Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Company* [1979] 2 S.C.R. 157.

plus tôt possible à Q&O la moitié de ses droits et obligations. Jusqu'à la réalisation de cette cession, Incan continuera de faire les versements à Burrard, tel que l'accord du 6 novembre 1973 le prévoit, et elle facturera Q&O pour sa quote-part des sommes versées.

Afin que la Cour ait compétence pour connaître de l'espèce, il est nécessaire que les demandes de redressement de l'appelante soient fondées sur l'existence d'une législation fédérale applicable désignée à l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* comme le «droit maritime canadien» dans la mesure où cette législation relève de la compétence législative fédérale en matière de navigation et de marine marchande. Cette exigence touchant la compétence découle des décisions de la Cour suprême du Canada, soit *Quebec North Shore Paper Company, McNamara Construction*<sup>3</sup> et *Tropwood*<sup>4</sup>. La Cour suprême, dans ce dernier arrêt, a déclaré que le droit d'amirauté a été introduit dans le droit canadien au sens de l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*, [S.R.C. 1970, Appendice II], et le juge en chef du Canada, en rendant le jugement unanime de la Cour, a conclu qu'il fallait se poser deux questions relativement à une demande de redressement qui prétend être fondée sur le droit maritime canadien: la première est de savoir si le type de réclamation relève du domaine du droit d'amirauté tel qu'introduit dans le droit canadien; la deuxième est de savoir si une telle réclamation relève de la compétence législative fédérale en matière de navigation et de marine marchande.

Les demandes en cause sont fondées sur le contrat d'entreprise commune, prévu en détails dans les «Articles d'accord» et considéré comme un aspect du projet global. En fait, le contrat d'entreprise commune complète et met en vigueur les Articles d'accord. Cela ressort clairement non seulement des Articles d'accord lui-même mais aussi des diverses références auxdits articles dans le contrat d'entreprise commune et, en particulier, à la clause 6.1 de ce contrat qui prévoit que:

[TRADUCTION] 6.1 La présente convention est destinée à compléter les Articles d'accord et non à les remplacer en tout ou en partie; toutes les stipulations de ces derniers, y compris notamment celles portant sur l'entreprise commune, doivent recevoir tout leur effet.

<sup>3</sup> *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654.

<sup>4</sup> *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Company* [1979] 2 R.C.S. 157.

Of particular relevance to the question that is before us are clauses 1.02 and 1.03 of the heads of agreement respecting the relationship between the rail transporter and the terminal facilities to be constructed at Baie-Comeau and Quebec City:

1.02 The parties hereto agree that the implementation of the foregoing will initially require a terminal at Quebec City and a terminal, alterations to warehouse facilities and general cargo transit facility at Baie Comeau, and that the cost for these facilities is estimated to be as follows:

Baie Comeau terminal, alterations to warehouse facilities and general cargo transit facility	\$3,500,000
Quebec City terminal	\$2,000,000
<b>TOTAL COST</b>	<b>\$5,500,000</b>

1.03 Q&O, QNS and Incan Ships agree that for purposes of determining the division of the Joint Venture charges in 9.01 and 9.02 herein, the facilities described in 1.02 herein will be assumed to be financed on the basis of 80% debt and 20% equity and they further agree that Q&O or QNS shall construct and own the Baie Comeau terminal, alterations to warehouse facilities and general cargo transit facility and that Incan Ships shall construct and own the Quebec City terminal. It is intended to have Q&O and/or QNS on the one hand and Incan Ships on the other hand contribute equally to the total equity required for the terminal facilities and rail transporter and, therefore, Incan Ships agrees to make a greater contribution towards the equity in the rail transporter than Q&O so that this equality is realized and the charges dealing with the use of terminal facilities as provided for in 9.01 and 9.02 herein have been adjusted to reflect this contribution.

Clause 3.02 of the heads of agreement further provides with respect to the cost of the rail transporter:

3.02 The net cost of the rail transporter delivered to Quebec City is estimated at \$5,350,000. Q&O and Incan Ships agree that, for the purpose of determining the division of the Joint Venture charges in 9.01 and 9.02 herein, this cost will be assumed to be financed on the basis of 20% equity and 80% debt and that Incan will contribute \$685,000 and Q&O \$385,000 in accordance with the provisions of 1.03 to meet the equity requirement of \$1,070,000.

Whether or not the claim with respect to ownership in this case is distinguishable in its essential nature from that which was asserted in the *Capricorn* case, it cannot in my opinion, because of its necessary relationship to the rights and obliga-

Les clauses 1.02 et 1.03 des Articles d'accord qui traitent du bac porte-trains et des gares à être construits à Baie-Comeau et à Québec, revêtent une importance particulière pour ce qui est de la question en l'espèce. Elles se lisent comme suit:

[TRADUCTION] 1.02 Les parties aux présentes conviennent que la mise en œuvre du projet ci-dessus nécessitera, au début, la construction d'une gare maritime à Québec, ainsi que la construction d'une gare maritime à Baie-Comeau, et d'un local pour le transit des marchandises en général, de même que l'amélioration des installations d'entreposage. Le coût de ces installations est évalué comme suit:

Construction de la gare maritime à Baie-Comeau et du local pour le transit des marchandises en général ainsi que l'amélioration des installations d'entreposage	\$3,500,000
Construction de la gare maritime à Québec	\$2,000,000
<b>COÛT TOTAL</b>	<b>\$5,500,000</b>

1.03 Q&O, QNS et Incan Navigation conviennent, aux fins d'établir la répartition des charges découlant du contrat d'entreprise commune, prévues aux clauses 9.01 et 9.02 des présentes, que les installations visées à la clause 1.02 des présentes seront réputées être grevées jusqu'à concurrence de 80 p. 100, et elles conviennent, en outre, que Q&O ou QNS construira la gare maritime de Baie-Comeau et le local pour le transit des marchandises en général et apportera les modifications nécessaires aux installations d'entreposage et en deviendra propriétaire, et que Incan Navigation fera de même pour la gare maritime de Québec. Le dessein est que Q&O ou QNS, ou les deux à la fois, d'une part, et Incan Navigation, d'autre part, défrayer à parts égales les installations et le bac porte-trains; en conséquence, Incan Navigation accepte de défrayer une plus grande part du bac porte-trains que Q&O, de façon que cette égalité soit obtenue, et les charges afférentes à l'utilisation des installations de la gare maritime aux termes des clauses 9.01 et 9.02 ont été rendues conformes à cette participation.

La clause 3.02 des Articles d'accord prévoit, en outre, pour ce qui est du coût du bac porte-trains, ce qui suit:

[TRADUCTION] 3.02 Le prix de revient net et du bac porte-trains livré à Québec est évalué à \$5,350,000. Q&O et Incan Navigation conviennent, aux fins d'établir la répartition des charges découlant du contrat d'entreprise commune prévues aux clauses 9.01 et 9.02 des présentes, que ledit bac sera grevé jusqu'à concurrence de 80 p. 100, et que Incan versera \$685,000 et Q&O, \$385,000, conformément aux dispositions de la clause 1.03 prévoyant une valeur nette de \$1,070,000.

Que la demande en l'espèce relative à la propriété se distingue ou non, quant au fond, de la demande qui a fait l'objet de la décision *Capricorn*, c'est là une question qui importe peu; j'estime qu'il ne s'agit pas d'une demande fondée sur

tions created by the heads of agreement, be said to be a claim based on Canadian maritime law. The rights and obligations created by the joint venture agreement are inseparable from those created by the heads of agreement, and in particular from the obligation created by the heads of agreement to construct terminals at Baie-Comeau and Quebec City. This appears quite clearly from the provisions in the heads of agreement concerning the respective contributions of the parties to the cost of the terminals and the rail transporter. In the *Quebec North Shore Paper Company* case the Supreme Court of Canada held that an action based on alleged failure to perform the obligation to construct the terminal at Baie-Comeau and to set aside all three contracts relating to the rail transporter project was governed by the Quebec civil law and beyond the jurisdiction of the Federal Court. The same must be true in my opinion of an action based on certain rights created by the joint venture agreement but necessarily related to that same obligation. These contracts must be viewed as a whole, and as such they are not matters which fall within Canadian maritime law. I would accordingly dismiss the appeal.

\* \* \*

PRATTE J. concurred.

\* \* \*

HYDE D.J. concurred.

le droit maritime canadien. Vu le lien inévitable entre cette demande et les droits et obligations créés par les Articles d'accord. Les droits et obligations créés par le contrat d'entreprise commune sont inséparables de ceux découlant des Articles d'accord et, en particulier, de l'obligation stipulée dans ces derniers de construire des gares maritimes à Baie-Comeau et à Québec. Cela ressort clairement des Articles d'accord concernant les apports respectifs des parties quant à la construction des gares et du bac porte-trains. Dans l'arrêt *Quebec North Shore Paper Company*, la Cour suprême du Canada a conclu qu'une action fondée sur l'omission de s'acquitter de l'obligation de construire la gare maritime à Baie-Comeau et demandant l'annulation des trois contrats relatifs au projet de construction du bac porte-trains est régie par le *Code civil* du Québec et échappe par conséquent, à la compétence de la Cour fédérale. A mon avis, la même conclusion s'applique à une action fondée sur certains droits créés par le contrat d'entreprise commune mais inévitablement liés à cette même obligation. Ces contrats doivent être considérés comme un tout et, comme tel, ils ne sont pas des matières tombant dans le champ d'application du droit maritime canadien. En conséquence, je suis d'avis de rejeter l'appel.

\* \* \*

f LE JUGE PRATTE y a souscrit.

\* \* \*

LE JUGE SUPPLÉANT HYDE y a souscrit.