

Chartwell Shipping Limited Appellant

v.

Q.N.S. Paper Company Limited Respondent

INDEXED AS: Q.N.S. PAPER CO. v. CHARTWELL SHIPPING LTD.

File No.: 19595.

*1988: March 24.

Present: Beetz, Lamer, Le Dain, La Forest and L'Heureux-Dubé JJ.

**Re-hearing: 1989: April 28; 1989: September 28.

Present: Lamer, Wilson, La Forest, L'Heureux-Dubé, Sopinka, Cory and McLachlin JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR QUEBEC

Maritime law — Agency — Contract for stevedoring services entered into by agent in Quebec — Agent of unnamed or partially disclosed principal — Agent indicating to other party that acting as agent only — Whether agent contracted personally or solely in the capacity of agent — Whether common law or civil law principles should be applied — Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 2, 22(2)(m).

Q.N.S., a stevedore and local shipping agent, sued Chartwell in the Quebec Superior Court on a contract for stevedoring and other services. Chartwell, a managing operator in Quebec for the charterers of two vessels, did not deny the existence of the contract or question the amount owing, but defended the action on the ground that it had consistently represented itself as acting as an agent only notwithstanding the fact that it had not identified its principal. In its letters to Q.N.S., Chartwell identified itself as "Managing Operators for the Charterers" or as acting "On behalf of our principals", and consistently signed "as Managing Operators only". The Superior Court dismissed the action. The court applied the principles of the Quebec *Civil Code* respecting the liability of a mandatary to third persons with whom he contracts, specifically arts. 1715 and 1716 C.C.L.C., and concluded that because the letters from Chartwell to Q.N.S. clearly identified Chartwell as a mandatary, Chartwell fulfilled the requirements of art. 1715 and could not be held liable for the debt of its mandator. The judgment was reversed on appeal. The majority of the Court of Appeal held that to benefit from the exclusion of liability under art. 1715, it was not enough for Chartwell to disclose that it was acting as

Chartwell Shipping Limited Appelante

c.

Q.N.S. Paper Company Limited Intimée

a RÉPERTORIÉ: Q.N.S. PAPER CO. c. CHARTWELL SHIPPING LTD.

N° du greffe: 19595.

b *1988: 24 mars.

Présents: Les juges Beetz, Lamer, Le Dain, La Forest et L'Heureux-Dubé.

**Nouvelle audition: 1989: 28 avril; 1989: 28 septembre.

c Présents: Les juges Lamer, Wilson, La Forest, L'Heureux-Dubé, Sopinka, Cory et McLachlin.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DU QUÉBEC

d *Droit maritime — Mandat — Contrat de services d'acconage conclu par un mandataire au Québec — Partie informée par le mandataire d'un mandant non identifié ou identifié partiellement qu'il agissait en qualité de mandataire uniquement — Le mandataire a-t-il contracté en son propre nom ou uniquement en qualité de mandataire? — Faut-il appliquer les principes de common law ou de droit civil? — Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), chap. F-7, art. 2, 22(2)m).*

f Q.N.S., une société d'acconage et un agent maritime local, a poursuivi Chartwell devant la Cour supérieure du Québec relativement à un contrat pour la fourniture de services d'acconage et d'autres services. Chartwell, une exploitante-gérante au Québec pour les affréteurs de deux navires, n'a pas nié l'existence du contrat ni mis en question le montant dû, mais elle a contesté l'action en faisant valoir qu'elle s'était toujours présentée comme agissant en qualité de mandataire uniquement, même si elle n'avait pas révélé l'identité de son mandant. Dans ses lettres à Q.N.S., Chartwell se présentait comme h «exploitante-gérante pour les affréteurs» ou comme agissant «au nom de nos mandants», et elle a toujours signé «en qualité d'exploitante-gérante uniquement». La Cour supérieure a rejeté l'action. Elle a appliqué les principes du *Code civil* du Québec relatifs à la responsabilité d'un i mandataire envers les tierces personnes avec lesquelles il contracte, plus précisément, les art. 1715 et 1716 C.c.B.-C., et a conclu que, comme les lettres adressées par Chartwell à Q.N.S. identifiaient clairement Chartwell comme mandataire, celle-ci avait rempli les exigences de l'art. 1715 et ne pouvait être jugée responsable de la dette de son mandant. Le jugement a été infirmé en j appel. La Cour d'appel a conclu à la majorité qu'il ne

mandatary. Under art. 1715, it was also required to disclose adequately the identity of its mandator. Since Chartwell had failed to do so, it was liable to Q.N.S. under art. 1716 *C.C.L.C.* This appeal is to determine whether under Canadian maritime law an agent of an unnamed or partially disclosed principal is personally liable on a contract entered into by the agent with another party when the agent expressly indicates to the other party that he is acting as an agent only. Preliminary to this issue, however, is the determination of the applicable maritime law.

Held: The appeal should be allowed.

Per Wilson, La Forest, Sopinka and Cory JJ.: The maritime law applicable in this case is to be found in the principles of the common law of contract and agency. Section 22(2)(m) of the *Federal Court Act* expressly identifies stevedoring services as part of "Canadian maritime law" which is defined, in s. 2 of the Act, as including not only "law formerly administered by the Exchequer Court on its admiralty side", but also the law "that would have been so administered if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters". The latter portion of the definition would include all claims dealing with maritime matters and was not frozen by pre-existing admiralty jurisdiction. It incorporated as a uniform body of federal law the maritime law of England. The common law principles of tort, contract, agency, and bailment are a part of Canadian maritime law as adopted from England. There are, no doubt, issues specific to admiralty jurisdiction where reference may be made to the experience of other countries and specifically, because of the genesis of admiralty jurisdiction, to civilian experience. But this is not such a case. The common law principles have long been relied on to deal with precisely the type of situation in issue in this case.

Canadian maritime law principles do not differ depending on whether it is applied in the Federal Court or provincial superior courts. Canadian maritime law is a body of federal law which is uniform throughout the country and applicable whatever court may exercise jurisdiction in a particular case.

Under the common law principles of contract and agency, the issue whether an agent contracted personal-

suffisait pas, pour bénéficier de la non-responsabilité prévue à l'art. 1715, que Chartwell précise qu'elle agissait en cette qualité. L'article 1715 exigeait également qu'elle fasse une divulgation suffisante de l'identité de son mandant. Puisque Chartwell ne l'avait pas fait, elle était responsable envers Q.N.S. suivant l'art. 1716 *C.c.B.-C.* Le présent pourvoi vise à déterminer si en droit maritime canadien le mandataire d'un mandant qui n'a pas été nommé ou dont l'identité n'a fait l'objet que d'une divulgation partielle engage sa responsabilité personnelle lorsqu'il conclut un contrat avec une autre personne en lui disant expressément qu'il agit en qualité de mandataire uniquement. Comme question préliminaire, il faut cependant déterminer quelle règle de droit maritime est applicable.

Arrêt: Le pourvoi est accueilli.

Les juges Wilson, La Forest, Sopinka et Cory: La règle de droit maritime à appliquer en l'espèce se dégage des principes de *common law* en matière de contrats et de mandat. L'alinéa 22(2)m) de la *Loi sur la Cour fédérale* porte expressément que les services d'acconage font partie du droit maritime canadien qui est défini, à l'art. 2 de la Loi, comme comprenant non seulement le droit dont l'application relevait anciennement de la Cour de l'Échiquier en sa juridiction d'amirauté, mais aussi le droit «qui en aurait relevé si cette cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté». Cette dernière partie de la définition engloberait toutes les réclamations en matière maritime et n'a pas été figée par la compétence préexistante en matière d'amirauté. Elle a pour effet d'incorporer le droit maritime d'Angleterre en tant qu'ensemble uniforme de règles de droit fédérales. Les principes de *common law* en matière de responsabilité délictuelle, de contrats, de mandat et de dépôt font partie des règles de droit maritime canadien empruntées à l'Angleterre. Il y a sans doute avantage, dans le cas de certaines questions relevant proprement de la compétence en matière d'amirauté, à prendre en considération les expériences d'autres pays et notamment, compte tenu des origines de cette compétence, celles des civilistes. Mais ce n'est pas le cas ici. Il y a longtemps qu'on a recours aux principes de *common law* pour traiter précisément le type de situation dont il s'agit ici.

Les principes de droit maritime canadien ne diffèrent pas selon que c'est la Cour fédérale ou une cour supérieure provinciale qui les applique. Le droit maritime canadien constitue un ensemble de règles de droit fédérales uniformes partout au Canada et applicables peu importe le tribunal qui peut avoir compétence dans un cas donné.

Selon les principes de *common law* en matière de contrats et de mandat, la question de savoir si un

ly, or solely in the capacity of agent (in which case only the principal is bound), is a matter of construction of a particular contract. Here, the relevant documents reveal that Chartwell clearly and consistently indicated to Q.N.S. that its sole responsibility was as an agent only. Chartwell, therefore, was not personally liable.

Per Lamer and McLachlin JJ.: The consideration of civil law principles should not be confined to situations where the English Admiralty Court had jurisdiction prior to 1934. In the area of expanded jurisdiction conferred by s. 22(2)(m) of the *Federal Court Act*, the question of whether it might be appropriate to refer to principles other than those established by the common law should be left open.

Per L'Heureux-Dubé J.: The *Federal Court Act* not only establishes the jurisdiction of the Federal Court in admiralty matters but also defines the content of Canadian maritime law. The definition of "Canadian maritime law" in s. 2 of the Act creates operative law governing the exercise of admiralty jurisdiction both in the Federal Court and in provincial superior courts and other courts. It therefore ousts the application of provincial private law by provincial superior courts exercising their concurrent jurisdiction over Canadian maritime law.

"Canadian maritime law" includes all that body of law which was administered in England by the High Court on its Admiralty side in 1934 as such law may, from time to time, have been amended by the federal Parliament and as it has developed through judicial precedent to date. This body of law encompasses not only common law principles but also civil law principles which were always a part of maritime law as applied by the English High Court of Admiralty. Indeed, a review of the history of that court, especially when it was granted expanded jurisdiction, reveals that whenever it sought to find general principles underlying maritime law, its method was to look to a variety of sources, including the civil law and the common law. That comparative method was in keeping with the nature of maritime law, which is international in character. This method remains appropriate today. Thus, (1) where Canadian maritime jurisdiction has expanded to include matters that would not have fallen within the jurisdiction of the High Court of Admiralty in 1934, as is true of the stevedoring contracts in the instant case, and (2) where the point in issue is not subject to a specific federal statutory regime, as is true of the agency problem in the instant case, the civil law remains an impor-

mandataire a contracté en son propre nom ou en qualité de mandataire uniquement (auquel cas seul le mandant est lié) relève de l'interprétation du contrat en cause. En l'espèce, il ressort des documents pertinents que Chartwell a clairement et constamment indiqué à Q.N.S. qu'elle engageait sa responsabilité uniquement en tant que mandataire. Chartwell n'est donc pas responsable personnellement.

Les juges Lamer et McLachlin: La prise en considération de principes de droit civil ne doit pas être limitée aux situations qui ressortissaient à la Cour d'amirauté anglaise avant 1934. Dans le cas de la compétence élargie conférée par l'al. 22(2)m) de la *Loi sur la Cour fédérale*, il faut laisser entière la question de savoir s'il pourrait convenir d'avoir recours à des principes autres que ceux établis par la *common law*.

Le juge L'Heureux-Dubé: La *Loi sur la Cour fédérale* fixe non seulement la compétence de la Cour fédérale en matière d'amirauté, mais encore elle définit le contenu du droit maritime canadien. La définition du «droit maritime canadien» à l'art. 2 de la *Loi* crée une règle de droit applicable régissant l'exercice de la compétence en matière d'amirauté par la Cour fédérale ainsi que par les cours supérieures provinciales et les autres tribunaux. Elle vient donc empêcher les cours supérieures provinciales d'appliquer le droit privé provincial dans l'exercice de leur compétence concurrente en matière de droit maritime canadien.

Le «droit maritime canadien» englobe l'ensemble des règles de droit dont l'application en Angleterre en 1934 relevait de la division d'amirauté de la Haute Cour, telles que ces règles peuvent avoir été modifiées à l'occasion par le législateur fédéral et telles qu'elles ont évolué dans la jurisprudence jusqu'à ce jour. Cet ensemble de règles de droit englobe non seulement des principes de *common law*, mais aussi les principes de droit civil qui ont toujours fait partie du droit maritime appliqué par la Haute Cour d'amirauté d'Angleterre. En fait, si on examine l'historique de cette cour, surtout au moment où sa compétence a été élargie, on constate que, chaque fois qu'elle a tenté de dégager les principes généraux sous-tendant le droit maritime, sa méthode consistait à se reporter à diverses sources, dont le droit civil et la *common law*. Cette méthode comparative était conforme à la nature du droit maritime qui revêt un caractère international. Cette méthode est encore appropriée aujourd'hui. Ainsi, (1) lorsque la compétence en matière maritime au Canada a été élargie de manière à viser les affaires qui n'auraient pas été de la compétence de la Haute Cour d'amirauté en 1934, comme c'est le cas des contrats d'acconage dont il est question ici, et (2) lorsque le point en litige n'est pas soumis à un régime

tant aspect of the comparative analysis necessary to determine the state of Canadian maritime law on the question in issue. An inquiry into civilian doctrine should begin with the *Civil Code*. When interpreting Canadian maritime law, however, the *Civil Code* is not to be applied as governing private law. Rather, it is to be used as a helpful comparative law source of those civilian principles which make up the composite body of Canadian maritime law.

In determining the issue at bar, the general principle to be gleaned from the *Civil Code*, and specifically from arts. 1715 and 1716, is that, absent an exceptional regime to the contrary, no prescribed formality respecting contracts between a mandatary and a third party exists. Whether the mandatary is acting "in his own name" or "in the name of the mandator" depends on the will of the parties as reflected in their contractual relationship. Canadian common law cases confirm this general principle and allow for its more detailed application in the domain of maritime law. A comparative examination of the law in other jurisdictions reveals that there is as yet no unified approach to this set of issues. But the inquiry also makes clear that general principles of mandate and agency are increasingly subject to specific maritime rules, both international and domestic, which in some domains all but oust general civil law and common law principles. Nevertheless, absent a specific derogation to the contrary, the general principles of mandate and agency are applicable in Canadian maritime law and are neutral as between the agent or mandatary and third party. The rule under Canadian maritime law is that there is no prescribed formality for disclosure and that the responsibility of an agent or mandator to those with whom it contracts depends on the will of the contracting parties.

Here, Chartwell contracted with Q.N.S. as a mandatary and was not personally liable under the contract. The contract entered into by the parties made it clear that Chartwell was acting as "managing operators only" and "on behalf of our principals". Q.N.S., through its course of conduct with Chartwell, always dealt with Chartwell on the basis that Chartwell was acting as

particulier établi par une loi fédérale, comme c'est le cas du problème du mandat qui se pose en l'espèce, le droit civil demeure un élément important de l'analyse comparative qui s'impose pour déterminer l'état du droit maritime canadien concernant la question en litige. Le point de départ d'un examen portant sur les principes civilistes doit être le *Code civil*. Dans l'interprétation du droit maritime canadien, cependant, le *Code civil* ne doit pas être appliqué comme régissant le droit privé. Il doit plutôt servir, pour les fins du droit comparé, de source utile des principes civilistes qui forment l'ensemble hétérogène du droit maritime canadien.

En statuant sur la question litigieuse en l'espèce, le principe général qui doit être dégagé du *Code civil*, et plus particulièrement des art. 1715 et 1716, est celui selon lequel, en l'absence d'un régime d'exception prévoyant le contraire, il n'y a aucune formalité particulière à respecter dans le cas de contrats entre un mandataire et une tierce personne. Quant à savoir si le mandataire agit «en son propre nom» ou «au nom du mandant», cela dépend de la volonté manifestée par les parties dans leurs relations contractuelles. La jurisprudence canadienne en matière de *common law* confirme ce principe général et permet qu'il reçoive une application plus détaillée en droit maritime. Un examen comparatif des règles de droit en vigueur dans d'autres juridictions révèle qu'il n'existe pas encore d'approche unifiée pouvant être appliquée à cet ensemble de questions. Mais il ressort également de cet examen que les principes généraux du mandat de droit civil et du mandat de *common law* sont de plus en plus soumis à des règles, tant internationales que nationales, propres au domaine maritime, lesquelles règles supplantent presque totalement à certains égards les principes généraux du droit civil et de la *common law*. Quoi qu'il en soit, à moins d'une dérogation expresse, les principes généraux du mandat de droit civil et du mandat de *common law* s'appliquent en droit maritime canadien et sont neutres en ce qui concerne le mandataire et la tierce personne. La règle en droit maritime canadien porte qu'il n'y a pas de formalité particulière à respecter relativement à la divulgation et que la responsabilité d'un mandataire ou d'un mandant envers ceux avec qui il contracte dépend de la volonté des parties contractantes.

En l'espèce, Chartwell a contracté avec Q.N.S. en tant que mandataire et sa responsabilité personnelle n'a pas été engagée en vertu du contrat. Il ressort nettement du contrat intervenu entre les parties que Chartwell agissait «en qualité d'exploitante-gérante uniquement» et «au nom de [ses] mandants». Dans tous ses rapports avec Chartwell, Q.N.S. a toujours traité avec celle-ci en

agent. There is no evidence that Chartwell resisted requests by Q.N.S. to have the name of its principals revealed or was otherwise acting in bad faith. Q.N.S. could not, therefore, succeed in its claim against Chartwell.

Cases Cited

By La Forest J.

Applied: *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752, aff'g in part [1982] 1 F.C. 406; **referred to:** *Mersey Docks Harbour Board v. Turner (The "Zeta")*, [1893] A.C. 468; *Universal Steam Navigation Co. v. James McKelvie & Co.*, [1923] A.C. 492; *N. & J. Vlassopoulos Ltd. v. Ney Shipping Ltd. (The "Santa Carina")*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 478; *Bridges & Salmon, Ltd. v. The "Swan"*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 5.

By McLachlin J.

Referred to: *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752.

By L'Heureux-Dubé J.

Considered: *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752, aff'g in part [1982] 1 F.C. 406; **referred to:** *R. v. Smith*, [1987] 1 S.C.R. 1045; *Reference Re Bill 30, An Act to amend the Education Act (Ont.)*, [1987] 1 S.C.R. 1148; *Devine v. Quebec (Attorney General)*, [1988] 2 S.C.R. 790; *Joel v. Morison* (1834), 6 Car. & P. 501, 172 E.R. 1338; *Westcan Stevedoring Ltd. v. The ship Armar*, [1973] F.C. 1232; *Argosy Marine Co. v. SS "Jeannot D"*, [1970] Ex. C.R. 351; *Robin Line Steamship Co. v. Canadian Stevedoring Co.*, [1928] S.C.R. 423; *Tojo Maru (Owners) v. N.V. Bureau Wijsmuller (The Tojo Maru)*, [1972] A.C. 242; *N. & J. Vlassopoulos Ltd. v. Ney Shipping Ltd. (The "Santa Carina")*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 478; *Trans Barwil Agencies (UK) Ltd. v. John S. Braid & Co.*, [1989] S.L.T. 73; *Micosta S.A. v. Shetland Islands Council*, [1986] S.L.T. 193; *Bridges & Salmon, Ltd. v. The "Swan"*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 5; *Ontario (Attorney General) v. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 S.C.R. 206; *Coggs v. Bernard* (1703), 2 Ld. Raym. 909, 92 E.R. 107; *The Sylph* (1867), L.R. 2 A. & E. 24; *The Gas Float Whitton No. 2*, [1896] P. 42; *The "Renard"* (1778), Hay & M. 222, 165 E.R. 51; *The "Aquila"* (1798), 1 C. Rob. 37, 165 E.R. 87; *The "Neptune"* (1834), 3 Hagg. 129, 166 E.R. 354 (H.C. Adm.), rev'd (1835), 3 Knapp. 94, 12 E.R. 584 (P.C.); *The "Milford"* (1858), Swab. 362, 166 E.R. 1167; *The Riga* (1872), L.R. 3 A. & E. 516; *The*

tenant pour acquis qu'elle agissait comme mandataire. Il n'y a aucun élément de preuve établissant que Chartwell a refusé d'obtempérer à des demandes de Q.N.S. de révéler le nom de son mandant ou qu'elle a de quelque autre manière fait preuve de mauvaise foi. L'action intentée par Q.N.S. contre Chartwell doit donc être rejetée.

Jurisprudence

b Citée par le juge La Forest

Arrêt appliqué: *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752, conf. en partie [1982] 1 C.F. 406; **arrêts mentionnés:** *Mersey Docks Harbour Board v. Turner (The «Zeta»)*, [1893] A.C. 468; *Universal Steam Navigation Co. v. James McKelvie & Co.*, [1923] A.C. 492; *N. & J. Vlassopoulos Ltd. v. Ney Shipping Ltd. (The «Santa Carina»)*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 478; *Bridges & Salmon, Ltd. v. The «Swan»*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 5.

d Citée par le juge McLachlin

Arrêt mentionné: *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752.

e Citée par le juge L'Heureux-Dubé

Arrêt examiné: *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752, conf. en partie [1982] 1 C.F. 406; **arrêts mentionnés:** *R. c. Smith*, [1987] 1 R.C.S. 1045; *Renvoi relatif au projet de loi 30, An Act to amend the Education Act (Ont.)*, [1987] 1 R.C.S. 1148; *Devine c. Québec (Procureur général)*, [1988] 2 R.C.S. 790; *Joel v. Morison* (1834), 6 Car. & P. 501, 172 E.R. 1338; *Westcan Stevedoring Ltd. c. Le navire Armar*, [1973] C.F. 1232; *Argosy Marine Co. c. Le V/M «Jeannot D»*, [1970] R.C. de l'É. 351; *Robin Line Steamship Co. v. Canadian Stevedoring Co.*, [1928] R.C.S. 423; *Tojo Maru (Owners) v. N.V. Bureau Wijsmuller (The Tojo Maru)*, [1972] A.C. 242; *N. & J. Vlassopoulos Ltd. v. Ney Shipping Ltd. (The «Santa Carina»)*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 478; *Trans Barwil Agencies (UK) Ltd. v. John S. Braid & Co.*, [1989] S.L.T. 73; *Micosta S.A. v. Shetland Islands Council*, [1986] S.L.T. 193; *Bridges & Salmon, Ltd. v. The «Swan»*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 5; *Ontario (Procureur général) c. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 R.C.S. 206; *Coggs v. Bernard* (1703), 2 Ld. Raym. 909, 92 E.R. 107; *The Sylph* (1867), L.R. 2 A. & E. 24; *The Gas Float Whitton No. 2*, [1896] P. 42; *The «Renard»* (1778), Hay & M. 222, 165 E.R. 51; *The «Aquila»* (1798), 1 C. Rob. 37, 165 E.R. 87; *The «Neptune»* (1834), 3 Hagg. 129, 166 E.R. 354 (H.C. Adm.), inf. (1835), 3 Knapp. 94, 12 E.R. 584 (C.P.); *The «Milford»* (1858), Swab. 362, 166 E.R. 1167; *The*

- Heinrich Bjorn* (1885), 10 P.D. 44 (C.A.), aff'd (1886), 11 App. Cas. 270 (H.L.); *The Ripon City*, [1897] P. 226; *The Beldis*, [1936] P. 51; *The "Goring"*, [1987] 2 Lloyd's Rep. 15 (C.A.), aff'd [1988] 1 Lloyd's Rep. 397 (H.L.); *The "Sennar"* (No. 2), [1984] 2 Lloyd's Rep. 142; *Soya G.m.b.H. Kommanditgesellschaft v. White*, [1982] 1 Lloyd's Rep. 136; *Tehno-Impex v. Gebr van Weelde Scheepvarikantoor BV*, [1981] 2 All E.R. 669; *Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corp. (The Halcyon Isle)*, [1981] A.C. 221; *De Lovio v. Boit*, 7 F. Cas. 418 (1815); *Schiffahrtsgesellschaft Leonhardt & Co. v. A. Bottacchi S.A. De Navegacion*, 773 F.2d 1528 (1985); *Grand Bahama Petroleum Co. v. Canadian Transportation Agencies, Ltd.*, 450 F. Supp. 447 (1978); *The Ship "Terukawa Maru" v. Co-operated Dried Fruit Sales Pty. Ltd.* (1972), 126 C.L.R. 170; *Bow, McLachlan and Co. v. The Ship "Camosun"* (1908), 40 S.C.R. 418, rev'd on other grounds [1909] A.C. 597; *The Ship Pacifico v. Winslow Marine Railway and Shipbuilding Co.*, [1925] Ex. C.R. 32; *Canadian General Electric Co. v. Pickford & Black Ltd.*, [1972] S.C.R. 52; *Drew Brown Ltd. v. The Ship "Orient Trader"*, [1974] S.C.R. 1286; *The Queen v. Canadian Vickers Ltd.*, [1978] 2 F.C. 675; *Falconbridge Nickel Mines Ltd. v. Chimo Shipping Ltd.*, [1974] S.C.R. 933; *Gatewhite Ltd. v. Iberia Lineas Aereas de Espana SA*, [1989] 1 All E.R. 944; *Fairway Life & Marine Insurance Ltd. v. Susan Darlene (The)*, [1987] 2 F.C. 547; *Inverness Railway and Coal Co. v. Jones* (1908), 40 S.C.R. 45; *St. Lawrence Metal and Marine Works Inc. v. Canadian Fairbanks-Morse Co.*, [1956] S.C.R. 717; *Glengoil Steamship Co. v. Pilkington* (1897), 28 S.C.R. 146; *N. M. Paterson & Sons Ltd. v. Mannix Ltd.*, [1966] S.C.R. 180; *Sabb Inc. v. Shipping Ltd.*, [1976] 2 F.C. 175 (T.D.), aff'd [1979] 1 F.C. 461 (C.A.); *Farr Inc. v. Tourloti Compania Naviera S.A.*, [1985] 1 F.C. D-43; *The Rebecca*, 20 F. Cas. 373 (1831); *The "Lanarkshire"* (1855), 2 Sp. Ecc. & Ad. 189, 164 E.R. 380; *The "Milan"* (1861), Lush. 388, 167 E.R. 167; *The Onward* (1873), L.R. 4 A. & E. 38; *Pearson v. Lighthall* (1895), 7 C.S. 201; *Conroy v. Peden* (1921), 32 K.B. 476; *Paterson Steamships Ltd. v. Aluminum Co. of Canada Ltd.*, [1951] S.C.R. 852; *Aris Steamship Co. v. Associated Metals & Minerals Corp.*, [1980] 2 S.C.R. 322; *Wolfe Stevedores (1968) Ltd. v. Joseph Salter's Sons Ltd.* (1970), 2 N.S.R. (2d) 269; *Holt Renfrew and Co. v. Henry Singer Ltd.*, [1982] 4 W.W.R. 481; *Lubbock Feed Lots, Inc. v. Iowa Beef Processors Inc.*, 630 F.2d 250 (1980); *Powers v. Coffeyville Livestock Sales Co.*, 665 F.2d 311 (1981); *Evans Products Co. v. Interstate Commerce Commission*, 729 F.2d 1107 (1984); *Golden Marine Co. v. World Tide Shipping Corp.*, 1975 A.M.C. 160; *Valkenburg, K.-G. v. The S.S. Henry Denny*, 295 F.2d 330 (1961); *Instituto Cubano de Estabilizacion del Azucar v. The SS Theotokos*, 155 F. Supp. 945 (1957).
- Riga* (1872), L.R. 3 A. & E. 516; *The Heinrich Bjorn* (1885), 10 P.D. 44 (C.A.), conf. (1886), 11 App. Cas. 270 (H.L.); *The Ripon City*, [1897] P. 226; *The Beldis*, [1936] P. 51; *The "Goring"*, [1987] 2 Lloyd's Rep. 15 (C.A.), conf. [1988] 1 Lloyd's Rep. 397 (H.L.); *The "Sennar"* (No. 2), [1984] 2 Lloyd's Rep. 142; *Soya G.m.b.H. Kommanditgesellschaft v. White*, [1982] 1 Lloyd's Rep. 136; *Tehno-Impex v. Gebr van Weelde Scheepvarikantoor BV*, [1981] 2 All E.R. 669; *Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corp. (The Halcyon Isle)*, [1981] A.C. 221; *De Lovio v. Boit*, 7 F. Cas. 418 (1815); *Schiffahrtsgesellschaft Leonhardt & Co. v. A. Bottacchi S.A. De Navegacion*, 773 F.2d 1528 (1985); *Grand Bahama Petroleum Co. v. Canadian Transportation Agencies, Ltd.*, 450 F. Supp. 447 (1978); *The Ship "Terukawa Maru" v. Co-operated Dried Fruit Sales Pty. Ltd.* (1972), 126 C.L.R. 170; *Bow, McLachlan and Co. v. The Ship "Camosun"* (1908), 40 R.C.S. 418, inf. pour d'autres motifs [1909] A.C. 597; *The Ship Pacifico v. Winslow Marine Railway and Shipbuilding Co.*, [1925] R.C. de l'É. 32; *Canadian General Electric Co. c. Pickford & Black Ltd.*, [1972] R.C.S. 52; *Drew Brown Ltd. c. Le navire "Orient Trader"*, [1974] R.C.S. 1286; *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.*, [1978] 2 C.F. 675; *Falconbridge Nickel Mines Ltd. c. Chimo Shipping Ltd.*, [1974] R.C.S. 933; *Gatewhite Ltd. v. Iberia Lineas Aereas de Espana SA*, [1989] 1 All E.R. 944; *Fairway Life & Marine Insurance Ltd. c. Susan Darlene (Le)*, [1987] 2 C.F. 547; *Inverness Railway and Coal Co. v. Jones* (1908), 40 R.C.S. 45; *St. Lawrence Metal and Marine Works Inc. v. Canadian Fairbanks-Morse Co.*, [1956] R.C.S. 717; *Glengoil Steamship Co. v. Pilkington* (1897), 28 R.C.S. 146; *N. M. Paterson & Sons Ltd. v. Mannix Ltd.*, [1966] R.C.S. 180; *Sabb Inc. c. Shipping Ltd.*, [1976] 2 C.F. 175 (D.P.I.), conf. [1979] 1 C.F. 461 (C.A.); *Farr Inc. c. Tourloti Compania Naviera S.A.*, [1985] 1 C.F. F-52; *The Rebecca*, 20 F. Cas. 373 (1831); *The "Lanarkshire"* (1855), 2 Sp. Ecc. & Ad. 189, 164 E.R. 380; *The "Milan"* (1861), Lush. 388, 167 E.R. 167; *The Onward* (1873), L.R. 4 A. & E. 38; *Pearson v. Lighthall* (1895), 7 C.S. 201; *Conroy v. Peden* (1921), 32 B.R. 476; *Paterson Steamships Ltd. v. Aluminum Co. of Canada Ltd.*, [1951] R.C.S. 852; *Aris Steamship Co. c. Associated Metals & Minerals Corp.*, [1980] 2 R.C.S. 322; *Wolfe Stevedores (1968) Ltd. v. Joseph Salter's Sons Ltd.* (1970), 2 N.S.R. (2d) 269; *Holt Renfrew and Co. v. Henry Singer Ltd.*, [1982] 4 W.W.R. 481; *Lubbock Feed Lots, Inc. v. Iowa Beef Processors Inc.*, 630 F.2d 250 (1980); *Powers v. Coffeyville Livestock Sales Co.*, 665 F.2d 311 (1981); *Evans Products Co. v. Interstate Commerce Commission*, 729 F.2d 1107 (1984); *Golden Marine Co. v. World Tide Shipping Corp.*, 1975 A.M.C. 160; *Valkenburg, K.-G. v. The S.S. Henry Denny*, 295 F.2d 330 (1961); *Instituto Cubano de Estabilizacion del Azucar v. The SS Theotokos*, 155 F. Supp. 945 (1957).

Statutes and Regulations Cited

- Administration of Justice Act*, 1928 (U.K.), 18 & 19 Geo. 5, c. 26, s. 6.
Administration of Justice Act, 1956 (U.K.), 4 & 5 Eliz. 2, c. 46, s. 1(1)(m).
Admiralty Act, R.S.C. 1952, c. 1, s. 18(3)(b).
Civil Code of Lower Canada, arts. 13, 1030, 1715, 1716, 1738, 2040, 2383, 2395.
Constitution Act, 1867, s. 91(10).
Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 64(1).
Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 2 "Canadian maritime law", 20, 22(1), (2)(m).
Regulations affecting ocean freight forwarders, marine terminal operations and passenger vessels, 46 C.F.R. § 510.23(a) (1985).
Supreme Court of Judicature Act, 1873 (U.K.), 36 & 37 Vict., c. 66.

Authors Cited

- Abbott, Charles (later Lord Tenterden). *A Treatise of the Law Relative to Merchant Ships and Seamen*, 14th ed. By the late James Perronet Aspinall, Butler Aspinall and Hubert Stuart Moore. London: Butterworths, 1901.
Aubry et Rau. *Droit civil français*, t. 6., 7^e éd. Sous la direction de Paul Esmein et André Ponsard. Paris: Librairies techniques, 1975.
Baudouin, Jean-Louis. "L'interprétation du Code civil québécois par la Cour suprême du Canada" (1975), 53 *Can. Bar Rev.* 715.
Baudouin, Louis. *Le Droit civil de la Province de Québec: Modèle vivant de Droit comparé*. Montréal: Wilson & Lafleur, 1953.
Bowstead on Agency, 15th ed. By F. M. B. Reynolds. London: Sweet & Maxwell, 1985.
Braën, André. "Le droit maritime du Québec à l'aube de la codification" (1985), 16 *R.G.D.* 429.
Carver's Carriage by Sea, vol. 1., 13th ed. By Raoul Colinvaux. London: Stevens & Sons, 1982.
Chao, Andrée. "Réflexions sur la 'Identity of Carrier Clause'" (1967), 19 *D.M.F.* 12.
Civil Code of Lower Canada: Sixth and Seventh Reports and Supplementary Report. Quebec: George E. Desbarats, 1865.
Fridman, G. H. L. *The Law of Agency*, 5th ed. London: Butterworths, 1983.
Glenn, H. Patrick. "Maritime Law—Federal Court Jurisdiction—Canadian Maritime Law—Relationship to Civil and Common Law: *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*" (1987), 66 *Can. Bar Rev.* 360.
Gorton, Lars and Rolf Ihre and Arne Sandevärn. *Ship-broking and Chartering Practice*, 2nd ed. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1984.

Lois et règlements cités

- Administration of Justice Act*, 1928 (R.-U.), 18 & 19 Geo. 5, chap. 26, art. 6.
Administration of Justice Act, 1956 (R.-U.), 4 & 5 Eliz. 2, chap. 46, art. 1(1)m).
Code civil du Bas-Canada, art. 13, 1030, 1715, 1716, 1738, 2040, 2383, 2395.
Loi constitutionnelle de 1867, art. 91(10).
Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e supp.), chap. 10, art. 64(1).
Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), chap. F-7, art. 2 «droit maritime canadien», 20, 22(1), (2)m).
Loi sur l'Amirauté, S.R.C. 1952, chap. 1, art. 18(3)b).
Regulations affecting ocean freight forwarders, marine terminal operations and passenger vessels, 46 C.F.R. § 510.23(a) (1985).
Supreme Court of Judicature Act, 1873 (R.-U.), 36 & 37 Vict., chap. 66.

Doctrines citées

- Abbott, Charles (later Lord Tenterden). *A Treatise of the Law Relative to Merchant Ships and Seamen*, 14th ed. By the late James Perronet Aspinall, Butler Aspinall and Hubert Stuart Moore. London: Butterworths, 1901.
Aubry et Rau. *Droit civil français*, t. 6., 7^e éd. Sous la direction de Paul Esmein et André Ponsard. Paris: Librairies techniques, 1975.
Baudouin, Jean-Louis. «L'interprétation du Code civil québécois par la Cour suprême du Canada» (1975), 53 *R. du B. can.* 715.
Baudouin, Louis. *Le Droit civil de la Province de Québec: Modèle vivant de Droit comparé*. Montréal: Wilson & Lafleur, 1953.
Bowstead on Agency, 15th ed. By F. M. B. Reynolds. London: Sweet & Maxwell, 1985.
Braën, André. «Le droit maritime du Québec à l'aube de la codification» (1985), 16 *R.G.D.* 429.
Carver's Carriage by Sea, vol 1., 13th ed. By Raoul Colinvaux. London: Stevens & Sons, 1982.
Chao, Andrée. «Réflexions sur la 'Identity of Carrier Clause'» (1967), 19 *D.M.F.* 12.
Code civil du Bas Canada: Sixième et Septième Rapports et Rapport Supplémentaire. Québec: George E. Desbarats, 1865.
Fridman, G. H. L. *The Law of Agency*, 5th ed. London: Butterworths, 1983.
Glenn, H. Patrick. «Maritime Law—Federal Court Jurisdiction— Canadian Maritime Law—Relationship to Civil and Common Law: *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*» (1987), 66 *R. du B. can.* 360.
Gorton, Lars and Rolf Ihre and Arne Sandevärn. *Ship-broking and Chartering Practice*, 2nd ed. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1984.

- Hill, D. J. *Freight Forwarders*. London: Stevens & Sons, 1972.
- Holdsworth, Sir William. *A History of English Law*, vol. I, 7th ed. Revised by A. L. Goodhart and H. G. Hanbury. London: Methuen & Co., 1956.
- Holdsworth, Sir William. *A History of English Law*, vol. XVI. Edited by A. L. Goodhart and H. G. Hanbury. London: Methuen & Co. and Sweet & Maxwell, 1966.
- Jones, Peter F. M. "The Forwarder—Principal or Agent, a Carrier or Not?". In *Meredith Memorial Lectures 1986, Current Problems in Maritime Law Canada/United States/International*. Faculty of Law, McGill University. Don Mills, Ont.: De Boo, 1987.
- Mazeaud, Henri et Léon et Jean Mazeaud. *Leçons de droit civil*, t. 3, vol. 2, 5^e éd. Paris: Éditions Montchrestien, 1980.
- Mignault, P.-B. "Le Code civil de la province de Québec et son interprétation" (1935), 1 *U. of T.L.J.* 104.
- Mignault, P.-B. *Le droit civil canadien*, t. 8. Montréal: Wilson & Lafleur, 1909.
- Moussa, Abdel Rafea A. *Le consignataire du navire en droit français et égyptien*. Paris: L.G.D.J., 1983.
- Müller-Freienfels, W. "Comparative Aspects of Undisclosed Agency" (1955), 18 *Mod. L. Rev.* 33.
- Pineau, Jean. "La Législation maritime canadienne et le Code civil québécois" (1968), 14 *McGill L. J.* 26.
- Restatement of the Law (Second): Agency 2d*, vol. 2. Adopted and Promulgated by the American Law Institute. St. Paul, Minn.: American Law Institute Publishers, 1958.
- Reynolds, F. M. B. "The Demise Clause (*The Jalomohan*)," [1988] *Lloyd's Mar. & Com. L.Q.* 285.
- Rodière, René. *Traité général de droit maritime: affrètements & transports*, t. 3. Paris: Librairie Dalloz, 1970.
- Rodière, René. *Traité général de droit maritime: introduction & armement*. Paris: Dalloz, 1976.
- Story, Joseph. *Commentaries on the Law of Agency*. Boston: Little, Brown Co., 1839.
- Tetley, William. "Responsibility of Freight Forwarders," [1987] *Eur. Trans. L.* 79.
- Tetley, William. *Marine Cargo Claims*, 2nd ed. Toronto: Butterworths, 1978.
- Tetley, William. *Maritime Liens and Claims*. London: Business Law Communications Ltd., 1985.
- Traité de Droit civil du Québec*, t. 13. Par Hervé Roch et Rodolphe Paré. Montréal: Wilson & Lafleur, 1952.
- Walton, Frederick Parker. *The Scope and Interpretation of the Civil Code of Lower Canada*. Toronto: Butterworths, © 1907, 1980.
- Wiswall, F. L. *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800*. Cambridge: University Press, 1970.
- Hill, D. J. *Freight Forwarders*. London: Stevens & Sons, 1972.
- Holdsworth, Sir William. *A History of English Law*, vol. I, 7th ed. Revised by A. L. Goodhart and H. G. Hanbury. London: Methuen & Co., 1956.
- ^a Holdsworth, Sir William. *A History of English Law*, vol. XVI. Edited by A. L. Goodhart and H. G. Hanbury. London: Methuen & Co. and Sweet & Maxwell, 1966.
- Jones, Peter F. M. "The Forwarder—Principal or Agent, a Carrier or Not?". Dans *Conférences commémoratives Meredith 1986, Le droit maritime: problèmes d'actualité—au Canada/États-Unis/étranger*. Faculty of Law, McGill University. Don Mills, Ont.: De Boo, 1987.
- ^b Mazeaud, Henri et Léon et Jean Mazeaud. *Leçons de droit civil*, t. 3, vol. 2, 5^e éd. Paris: Éditions Montchrestien, 1980.
- Mignault, P.-B. "Le Code civil de la province de Québec et son interprétation" (1935), 1 *U. of T.L.J.* 104.
- Mignault, P.-B. *Le droit civil canadien*, t. 8. Montréal: Wilson & Lafleur, 1909.
- ^d Moussa, Abdel Rafea A. *Le consignataire du navire en droit français et égyptien*. Paris: L.G.D.J., 1983.
- Müller-Freienfels, W. "Comparative Aspects of Undisclosed Agency" (1955), 18 *Mod. L. Rev.* 33.
- ^e Pineau, Jean. "La Législation maritime canadienne et le Code civil québécois" (1968), 14 *McGill L. J.* 26.
- Restatement of the Law (Second): Agency 2d*, vol. 2. Adopted and Promulgated by the American Law Institute. St. Paul, Minn.: American Law Institute Publishers, 1958.
- ^f Reynolds, F. M. B. "The Demise Clause (*The Jalomohan*)," [1988] *Lloyd's Mar. & Com. L.Q.* 285.
- Rodière, René. *Traité général de droit maritime: affrètements & transports*, t. 3. Paris: Librairie Dalloz, 1970.
- ^g Rodière, René. *Traité général de droit maritime: introduction & armement*. Paris: Dalloz, 1976.
- Story, Joseph. *Commentaries on the Law of Agency*. Boston: Little, Brown Co., 1839.
- Tetley, William. "Responsibility of Freight Forwarders," [1987] *Eur. Trans. L.* 79.
- ^h Tetley, William. *Marine Cargo Claims*, 2nd ed. Toronto: Butterworths, 1978.
- Tetley, William. *Maritime Liens and Claims*. London: Business Law Communications Ltd., 1985.
- Traité de Droit civil du Québec*, t. 13. Par Hervé Roch et Rodolphe Paré. Montréal: Wilson & Lafleur, 1952.
- ⁱ Walton, Frederick Parker. *Le domaine de l'interprétation du Code civil du Bas-Canada*. Traduit par Maurice Tancelin. Toronto: Butterworths, 1980.
- Wiswall, F. L. *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800*. Cambridge: University Press, 1970.
- ^j

Zweigert, Konrad and Hein Kötz. *An Introduction to Comparative Law*, t. 2. Translated from German by Tony Weir. Amsterdam: North-Holland Publishing Co., 1977.

APPEAL from a judgment of the Quebec Court of Appeal, [1985] C.A. 413, setting aside a judgment of the Superior Court, [1979] C.S. 453. Appeal allowed.

David F. H. Marler and Mary C. Parker, for the appellant.

Allan R. Hilton and Robert Metcalfe, for the respondent.

The reasons of Lamer and McLachlin JJ. were delivered by

MCLACHLIN J.—I agree with the conclusions of La Forest and L'Heureux-Dubé JJ., subject to the following comments.

I would not confine the consideration of civil law principles to situations where the English Admiralty Court had jurisdiction prior to 1934. I would wish to leave open the question of whether, in the area of expanded jurisdiction conferred by s. 22(2)(m) of the *Federal Court Act*, R.S.C., 1985, c. F-7 (whereby Canadian courts must apply "the law that ... would have been so administered if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters"), it might be appropriate to refer to principles other than those established by the common law.

I base this conclusion on three propositions.

First, maritime law in England, and consequently in Canada, has a long international tradition which draws, at least in part, on civil law. As L'Heureux-Dubé J. points out, civil law concepts not only were at the heart of the original Admiralty jurisdiction, which sought to apply civil law rather than the common law but also continued to play a role, together with the common law, in Admiralty judgments in England up to 1934, when English admiralty law was adopted in Canada. When, applying s. 22(2)(m), I ask myself what law would the Court of Admiralty have applied in areas of new jurisdiction, I cannot reply that it

Zweigert, Konrad and Hein Kötz. *An Introduction to Comparative Law*, t. 2. Translated from German by Tony Weir. Amsterdam: North-Holland Publishing Co., 1977.

^a POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel du Québec, [1985] C.A. 413, qui a infirmé un jugement de la Cour supérieure, [1979] C.S. 453. Pourvoi accueilli.

^b *David F. H. Marler et Mary C. Parker*, pour l'appelante.

Allan R. Hilton et Robert Metcalfe, pour l'intimée.

^c Version française des motifs des juges Lamer et McLachlin rendus par

^d LE JUGE MCLACHLIN—Sous réserve des observations faites ci-après, je souscris aux conclusions des juges La Forest et L'Heureux-Dubé.

^e Pour ma part, je ne limiterais pas la prise en considération de principes de droit civil aux situations qui ressortissaient à la Cour d'amirauté anglaise avant 1934. Je préfère laisser entière la question de savoir si, dans le cas de la compétence élargie conférée par l'al. 22(2)m) de la *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), chap. F-7 (en vertu duquel les tribunaux canadiens doivent appliquer le «Droit [...] qui en aurait relevé si ce tribunal avait eu, en cette qualité [celle de juridiction de l'Amirauté], compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté»), il pourrait convenir d'avoir recours à des principes autres que ceux établis par la *common law*.

Cette conclusion repose sur trois propositions.

^h En premier lieu, le droit maritime en Angleterre et, par conséquent, au Canada, a une longue tradition internationale qui provient, du moins en partie, du droit civil. Ainsi que le fait remarquer le juge L'Heureux-Dubé, non seulement des concepts de droit civil se trouvaient au cœur de la compétence initiale en matière d'amirauté, en vertu de laquelle on cherchait à appliquer le droit civil plutôt que la *common law*, mais encore, avec la *common law*, ces concepts ont continué à jouer un rôle dans les jugements anglais en matière d'amirauté jusqu'en 1934, année où le droit anglais en matière d'amirauté a été adopté au Canada.

would have applied only common law principles. Rather, the history and tradition of the Admiralty court suggests that in some cases, it might have had recourse to civilian traditions.

Second, I view the international underpinning and orientation of maritime law as one not lightly to be eschewed. Maritime law, to a large extent, is international law. It is important for commercial reasons that the courts, in interpreting its principles, have regard where appropriate to the broader backdrop of international law. For this reason, I would resist the suggestion that international and civilian traditions can have no role to play except in those areas where the English Court of Admiralty actually exercised jurisdiction prior to 1934.

Finally, I do not read this Court's decision in *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752, as precluding the consideration of civil law principles in areas of Canadian maritime law where there is no precedent in the English Court of Admiralty prior to 1934. At page 774, McIntyre J. emphasizes that Canadian maritime law cannot be regarded as having been frozen as of 1934. He goes on to say:

On the contrary, the words 'maritime' and 'admiralty' should be interpreted within the modern context of commerce and shipping.

That context, I venture to suggest, is neither a common law context, nor a civilian context; it is an international context in which both traditions may play a part.

At page 776, McIntyre J. points out that the English Admiralty Court applied common law principles of contract and tort in some situations, such as collisions on the high seas. Nowhere, however, does he suggest that the Court did not also apply civil law principles—a fact amply demon-

Quand, aux fins de l'application de l'al. 22(2)m), je me demande quel droit la Cour d'amirauté aurait appliqué aux nouveaux domaines de compétence, je ne puis répondre qu'elle s'en serait tenue à l'application de principes de *common law*. Au contraire, l'histoire et la tradition de la Cour d'amirauté portent à croire que, dans certains cas, elle aurait pu avoir recours aux traditions civilistes.

En deuxième lieu, j'estime qu'on ne saurait faire abstraction à la légère des fondements et de l'orientation internationaux du droit maritime. Le droit maritime est dans une grande mesure du droit international. Il importe pour des raisons d'ordre commercial que les tribunaux qui interprètent ses principes tiennent compte, s'il y a lieu, du contexte plus général du droit international. Pour ce motif, je rejette le point de vue selon lequel les traditions internationales et civilistes n'ont pas de rôle à jouer, si ce n'est dans les domaines où la Cour d'amirauté anglaise exerçait véritablement compétence avant 1934.

Finalement, je n'interprète pas l'arrêt de cette Cour *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752, comme interdisant le recours aux principes de droit civil dans les domaines du droit maritime canadien où il n'existe aucun précédent établi par la Cour d'amirauté anglaise avant 1934. À la page 774, le juge McIntyre souligne qu'on ne saurait considérer le droit maritime canadien comme ayant été figé en 1934. Il ajoute:

Au contraire, les termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau.

Ce contexte, j'ose affirmer, n'est ni un contexte de *common law* ni un contexte de droit civil; il s'agit plutôt d'un contexte international dans lequel les deux traditions peuvent jouer un rôle.

À la page 776, le juge McIntyre souligne que dans certains cas comme, par exemple, celui de collisions en haute mer, la Cour d'amirauté anglaise appliquait les principes de *common law* en matières contractuelle et délictuelle. Cependant, il ne laisse entendre nulle part que ce tribunal n'ap-

strated by the reasons of L'Heureux-Dubé J. in this case.

As I see it, the contest in this case is not between the Anglo-Canadian common law and the civil law (I agree with L'Heureux-Dubé J. that the result in this case would be the same under both systems), but between the American law and the Anglo-Canadian common law. I see no basis, under s. 22(2)(m) of the *Federal Court Act* or otherwise, for preferring American law to the Anglo-Canadian common law and civil law, in determining what rule should be adopted in Canadian admiralty law.

I would allow the appeal with costs.

The judgment of Wilson, La Forest, Sopinka and Cory JJ. was delivered by

LA FOREST J.—At issue in this appeal is whether under Canadian maritime law an agent of an unnamed or partially disclosed principal is personally liable on a contract entered into by the agent with another party when the agent expressly indicates to the other party that he is acting as an agent only. Before that issue can be addressed, however, a threshold issue of what law is applicable must be settled.

The respondent Q.N.S., a stevedore and local ship agent, sued the appellant Chartwell, in the Quebec Superior Court, on a contract for stevedoring and other services. Chartwell did not deny the existence of the contract or question the amount owing, but defended the action on the ground that, though it had not identified its principal, it had consistently represented itself as acting as an agent only. The detailed facts and the judicial history of the appeal are set forth in the opinion of my colleague L'Heureux-Dubé J. and need not be repeated. It suffices to say that the Superior Court absolved Chartwell of liability, [1979] C.S. 453, but the Quebec Court of Appeal held it liable, [1985] C.A. 413. Both courts applied the principles of the Quebec *Civil Code* respecting the liability

pliquait pas également les principes de droit civil—ce qui est amplement démontré dans les motifs rédigés par le juge L'Heureux-Dubé en l'espèce.

^a Selon moi, ce dont il s'agit dans la présente affaire n'est pas un conflit entre la *common law* anglo-canadienne et le droit civil (je suis d'accord avec le juge L'Heureux-Dubé pour dire que l'issue serait la même sous les deux régimes), mais bien ^b un conflit entre le droit américain et la *common law* anglo-canadienne. Je ne vois, ni à l'al. 22(2)(m) de la *Loi sur la Cour fédérale* ni ailleurs, rien qui justifie que le droit américain soit préféré à la *common law* anglo-canadienne et au droit civil ^c pour ce qui est de décider de la règle à adopter en droit d'amirauté canadien.

Je suis d'avis d'accueillir le pourvoi, avec dépens.

^d Version française du jugement des juges Wilson, La Forest, Sopinka et Cory rendu par

LE JUGE LA FOREST—La question qui se pose dans le présent pourvoi est de savoir si en droit ^e maritime canadien le mandataire d'un mandant qui n'a pas été nommé ou dont l'identité n'a fait l'objet que d'une divulgation partielle engage sa responsabilité personnelle lorsqu'il conclut un contrat avec une autre personne en lui disant expressément qu'il agit en qualité de mandataire unique- ^f ment. Avant de pouvoir aborder cette question, toutefois, il faut trancher une question préliminaire concernant les règles de droit à appliquer.

^g L'intimée Q.N.S., une entreprise d'aconage et un agent maritime local, a poursuivi l'appelante Chartwell devant la Cour supérieure du Québec relativement à un contrat pour la fourniture de ^h services d'aconage et d'autres services. Chartwell n'a pas nié l'existence du contrat ni mis en question le montant dû, mais elle a contesté l'action en faisant valoir que, même si elle n'avait pas révélé l'identité de son mandant, elle s'était toujours présentée comme agissant en qualité de mandataire ⁱ uniquement. Un exposé détaillé des faits ainsi que l'historique du pourvoi se trouvent dans les motifs de ma collègue le juge L'Heureux-Dubé et ils n'ont pas à être répétés ici. Il suffit de signaler que la Cour supérieure a déchargé Chartwell de toute responsabilité, [1979] C.S. 453, tandis que la Cour

ity of a mandatory to third persons with whom he contracts, specifically arts. 1715 and 1716 of the Code.

The decision of these courts was made before that of this Court in *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752, was rendered. In that case, a marine carrier (Mitsui) contracted to carry electronic calculators from Japan to Montréal where the owner (Miida) was to take delivery. On arrival at Montréal, the goods were picked up by ITO, a cargo-handling company which had agreed with the carrier to unload and store the goods until delivery to the owner. While in storage in a terminal transit shed operated by ITO, a substantial number of the calculators were stolen. The theft could in all probability have been prevented were it not for negligence in the operation of ITO's security system. The owner sued both ITO and the carrier. Only the action against ITO is relevant here, since it raised the issue of the applicable law. Though all the members of the Court agreed in the result, they disagreed (4-3) on the issue of the applicable law.

McIntyre J., speaking for a majority, had this to say, at p. 779:

It is my view, as set out above, that Canadian maritime law is a body of federal law encompassing the common law principles of tort, contract and bailment. I am also of the opinion that Canadian maritime law is uniform throughout Canada, a view also expressed by Le Dain J. in the Court of Appeal who applied the common law principles of bailment to resolve Miida's claim against ITO. Canadian maritime law is that body of law defined in s. 2 of the *Federal Court Act*. That law was the maritime law of England as it has been incorpo-

d'appel du Québec l'a jugée responsable, [1985] C.A. 413. Les deux tribunaux ont appliqué les principes du *Code civil* du Québec relatifs à la responsabilité d'un mandataire envers les tierces personnes avec lesquelles il contracte. Plus précisément, ils ont appliqué les art. 1715 et 1716 du Code.

Ces tribunaux ont statué sur l'affaire avant que notre Cour ne rende l'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752. Dans cet arrêt, un transporteur maritime (Mitsui) s'était engagé dans un contrat à transporter des calculatrices électroniques du Japon à Montréal, où la propriétaire (Miida) devait en prendre livraison. Une fois arrivées à Montréal, les marchandises ont été prises en charge par ITO, une société d'acconage qui avait convenu avec le transporteur de les décharger et de les entreposer en attendant qu'elles soient livrées à leur propriétaire. Pendant l'entreposage dans un hangar de transit exploité par ITO, une quantité importante de calculatrices ont été volées. Selon toute vraisemblance, le vol aurait pu être évité n'eût été la négligence dont on avait fait preuve dans l'exécution des mesures de sécurité d'ITO. La propriétaire a poursuivi ITO et le transporteur. Toutefois, seule nous intéresse en l'espèce l'action intentée contre ITO, car cette action soulevait la question des règles de droit applicables. Quoique tous les membres de la Cour aient été d'avis de trancher le litige de la même manière, ils ont été en désaccord (4 contre 3) sur la question des règles de droit applicables.

Le juge McIntyre, s'exprimant au nom de la majorité, fait les observations suivantes, à la p. 779:

Je suis d'avis, comme je viens de l'expliquer, que le droit maritime canadien constitue un ensemble de règles de droit fédérales qui englobe les principes de *common law* en matière de responsabilité délictuelle, de contrat et de dépôt. Je suis aussi d'avis que le droit maritime canadien est uniforme partout au Canada, un point de vue partagé par le juge Le Dain de la Cour d'appel qui a appliqué les principes de *common law* en matière de dépôt pour résoudre la demande de Miida contre ITO. Le droit maritime canadien est l'ensemble de règles de droit que définit l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Ce droit, c'est le droit maritime d'Angleterre qui a été

rated into Canadian law and it is not the law of any province of Canada.

The minority, however, stressed that the action against ITO was purely delictual. It was simply an action in delict committed in Montréal, and it thus fell within the jurisdiction of the civil courts of Quebec, not that of the Federal Court. From their perspective, it was not a question of maritime law at all.

In the present case, there is no question that we are dealing with maritime law. Section 22(2)(m) of the *Federal Court Act*, R.S.C., 1985, c. F-7, expressly identifies stevedoring services as part of Canadian maritime law. That provision reads:

22. ...

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

(m) any claim in respect of goods, materials or services wherever supplied to a ship for the operation or maintenance of the ship, including, without restricting the generality of the foregoing, claims in respect of stevedoring and lighterage;

There is no doubt that the development of English admiralty law, from which Canadian maritime law in considerable measure derives, owes much to the civilian tradition. The common law in its early period was ill-equipped to deal with commercial and maritime matters and the courts of admiralty, when called upon to decide maritime disputes, applied principles developed on the continent. Indeed, admiralty courts were presided over by civilians. It must be kept in mind, however, that the admiralty courts, like other specialized courts in England, continually had to struggle to resist the growing strength of the common law courts, and their jurisdiction over ordinary civil matters became extremely narrowed and curtailed; in particular, they had no jurisdiction in these matters within the realm; see *Mersey Docks Harbour Board v. Turner (The "Zeta")*, [1893] A.C. 468 (H.L.), at pp. 481 *et seq.* These matters, though concerned with questions of a maritime nature,

incorporé au droit canadien; ce n'est pas le droit d'une province canadienne.

La minorité, toutefois, a insisté sur le caractère purement délictuel de l'action contre ITO. Puisqu'il s'agissait simplement d'une action pour un délit civil commis à Montréal, elle relevait de la compétence des tribunaux civils du Québec et non pas de celle de la Cour fédérale. Du point de vue des juges formant la minorité, il ne s'agissait pas du tout d'une question de droit maritime.

En l'espèce, il ne fait pas de doute qu'il est question de droit maritime. L'alinéa 22(2)m) de la *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), chap. F-7, porte expressément que les services d'acconage font partie du droit maritime canadien. En voici le texte:

22. ...

(2) Il demeure entendu que, sans préjudice de la portée générale du paragraphe (1), la Section de première instance a compétence dans les cas suivants:

m) une demande relative à des marchandises, matériels ou services fournis à un navire pour son fonctionnement ou son entretien, notamment en ce qui concerne l'acconage et le gabarage;

Il est certain que l'évolution du droit d'amirauté anglais, dont dérive une partie considérable du droit maritime canadien, doit beaucoup à la tradition civiliste. Au début, la *common law* n'était pas dotée des outils nécessaires pour traiter de questions relevant des domaines commercial et maritime, de sorte que les cours d'amirauté, quand elles étaient appelées à statuer sur des litiges en matière maritime, appliquaient des principes conçus sur le continent. Les cours d'amirauté étaient en fait présidées par des civilistes. N'oublions toutefois pas que ces cours, à l'instar d'autres tribunaux anglais spécialisés, devaient lutter constamment pour résister au pouvoir toujours croissant des tribunaux de *common law*, et leur compétence en matière civile ordinaire est devenue extrêmement étroite et circonscrite. En particulier, elles n'avaient pas compétence relativement aux affaires en cette matière qui avaient pris naissance dans les limites du royaume; voir *Mersey Docks Harbour*

were largely dealt with by the common law courts. With the rationalization of the English court system in the late 19th century, admiralty jurisdiction was transferred to the admiralty division of the High Court, but all divisions of that court may exercise jurisdiction over admiralty matters; see *Administration of Justice Act, 1928* (U.K.), 18 & 19 Geo. 5, c. 26, s. 6.

It is this amalgam that was incorporated into Canadian maritime law. McIntyre J. in *ITO* has discussed in detail the process by which the Exchequer Court and later the Federal Court applied the common law principles of contract, tort and bailment in the resolution of admiralty matters (see in particular p. 776) as well as the jurisdiction now assigned to the Federal Court, and I do not propose to repeat it. Suffice it to say that he particularly relied on s. 2 of the *Federal Court Act*, which defines "Canadian maritime law" as including not only law formerly administered by the Exchequer Court on its admiralty side, but also "the law that . . . would have been so administered if that court had had on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters" (p. 769). The latter portion of the definition would include all claims dealing with maritime matters and was not frozen by pre-existing admiralty jurisdiction. It incorporated as a uniform body of federal law the maritime law of England (p. 779).

It was in the light of this examination that the majority of this Court in *ITO* concluded that Canadian maritime law encompassed the common law principles of tort, contract and bailment. To these I would add, if indeed it is an addition, agency. For nowhere does it become more obvious that the law is a seamless web than when one considers the interplay between contract, agency and tort, to say nothing of bailment. In fact, the

Board v. Turner (The «Zeta»), [1893] A.C. 468 (H.L.), aux pp. 481 et suiv. C'étaient surtout les tribunaux de *common law* qui en étaient saisis, même si elles soulevaient des questions de caractère maritime. Avec la rationalisation du système judiciaire anglais vers la fin du XIX^e siècle, la compétence en matière d'amirauté a été transférée à la division d'amirauté de la Haute Cour, mais toutes les autres divisions de cette cour peuvent exercer la même compétence; voir *Administration of Justice Act, 1928* (R.-U.), 18 & 19 Geo. 5, chap. 26, art. 6.

C'est cet amalgame qui a été incorporé dans le droit maritime canadien. Le juge McIntyre, dans l'arrêt *ITO*, examine en détail la méthode employée par la Cour de l'Échiquier et ensuite par la Cour fédérale pour appliquer les principes de *common law* relatifs aux contrats, à la responsabilité délictuelle et au dépôt pour résoudre des questions d'amirauté (voir notamment la p. 776), ainsi que la compétence actuelle de la Cour fédérale. Je n'ai donc pas l'intention de répéter ce qu'il a dit. Qu'il suffise de mentionner que le juge McIntyre s'est fondé particulièrement sur l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, qui définit le «droit maritime canadien» comme comprenant non seulement le droit dont l'application relevait anciennement de la Cour de l'Échiquier en sa juridiction d'amirauté, mais aussi le «droit [...] qui en aurait relevé si cette cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté» (p. 769). Cette dernière partie de la définition engloberait toutes les réclamations en matière maritime et n'a pas été figée par la compétence préexistante en matière d'amirauté. Elle a pour effet d'incorporer le droit maritime d'Angleterre en tant qu'ensemble uniforme de règles de droit fédérales (p. 779).

C'est à la lumière de cette analyse que notre Cour à la majorité a conclu dans l'affaire *ITO* que le droit maritime canadien englobait les principes de *common law* en matière de responsabilité délictuelle, de contrats et de dépôt. À ceux-ci j'ajouterais le mandat, à supposer que ce soit vraiment un ajout, car on ne se rend jamais aussi clairement compte de l'unité du droit que lorsqu'on examine l'interaction entre les domaines des contrats, du

case here is an action in contract, the issue being whether the agent is bound by the contract. Many of the cases cited by my colleague in elaborating the common law position regarding the specific problem that arises in the present case arose in maritime matters. Scarcely surprising, because as mentioned these maritime matters have, for hundreds of years, come within the jurisdiction of the common law courts. The laws elaborated in those cases have now become part of the uniform federal or Canadian maritime law.

There are, no doubt, issues specific to admiralty jurisdiction where reference may fruitfully be made to the experience of other countries and specifically, because of the genesis of admiralty jurisdiction, to civilian experience. I have no doubt of the utility in the course of this exercise of treating as of general import any relevant provision of the Quebec *Civil Code*, to adopt the words of Le Dain J. in the Federal Court of Appeal in *ITO (Miida Electronics, Inc. v. Mitsui O.S.K. Lines Ltd.)*, [1982] 1 F.C. 406, at p. 417. But this is certainly not that kind of case. As earlier mentioned, the common law principles have long been relied on to deal with precisely the type of situation in issue here.

Counsel for the respondent sought, through another path, to lead us to apply the Quebec civil law. Noting that McIntyre J. had observed in *ITO*, at p. 772, that s. 22 of the *Federal Court Act*, which confers concurrent original jurisdiction in claims arising under Canadian maritime law upon the Trial Division of the Federal Court, "does no more than grant jurisdiction, and . . . does not create operative law", he sought to persuade us that the principles of maritime law differed depending on whether it was applied in the Federal Court or a provincial court. This argument seems to me to overlook the essentially federal nature of maritime law, falling as it does under the federal power over navigation and shipping. In allowing

mandat et de la responsabilité délictuelle, sans parler du dépôt. En fait, il s'agit en l'espèce d'une action découlant d'un contrat, la question en litige étant de savoir si le mandataire est lié par ce contrat. Un bon nombre des décisions citées par mon collègue dans son exposé de la position en *common law* relativement au problème précis qui se pose en l'espèce ont été rendues en matière maritime. Cela n'est guère surprenant parce que, comme je l'ai déjà mentionné, il y a des siècles que ces affaires maritimes relèvent de la compétence des tribunaux de *common law*. Les règles de droit élaborées dans ces affaires font maintenant partie du droit maritime uniforme fédéral ou canadien.

Sans doute peut-il être avantageux, dans le cas de certaines questions relevant proprement de la compétence en matière d'amirauté, de prendre en considération les expériences d'autres pays et notamment, compte tenu des origines de cette compétence, celles des civilistes. Je ne doute pas de l'utilité, lorsqu'on procède ainsi, de considérer comme ayant une portée générale toute disposition pertinente du *Code civil* du Québec, pour reprendre les termes employés par le juge Le Dain de la Cour d'appel fédérale dans l'arrêt *ITO (Miida Electronics, Inc. c. Mitsui O.S.K. Lines Ltd.)*, [1982] 1 C.F. 406, à la p. 417. Mais nous ne sommes certainement pas en présence d'une affaire de ce genre. Ainsi que je l'ai dit précédemment, voilà longtemps qu'on a recours aux principes de *common law* pour traiter précisément le type de situation dont il s'agit ici.

L'avocat de l'intimée a tenté, par un autre moyen, de nous amener à appliquer le droit civil québécois. Soulignant que le juge McIntyre avait fait remarquer dans l'arrêt *ITO*, à la p. 772, que l'art. 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, qui confère à la Section de première instance de la Cour fédérale une compétence concurrente en première instance dans le cas de demandes relevant du droit maritime canadien, «n'est qu'attributif de compétence; il ne crée pas de règle de droit applicable», l'avocat a cherché à nous convaincre que les principes de droit maritime diffèrent selon que c'est la Cour fédérale ou une cour provinciale qui les applique. Or, cet argument me semble ne pas tenir compte du caractère essentiellement fédéral du

concurrent jurisdiction over maritime law to provincially created courts, I cannot believe Parliament intended to delegate to those courts the authority to apply law different from that administered by the Federal Court. Nor do I think it would intend any distinction between the law applied through judicial interpretation and any possible extended jurisdiction that might be derived from the clarification of the ambit of Canadian maritime law under s. 22(2) of the *Federal Court Act*. It is noteworthy that the opening words of s. 22(2) do not purport to enact new law but to declare the law for greater certainty. That declaration, falling as it does within Parliament's powers, must be respected. Thus McIntyre J.'s statement that Canadian maritime law is a body of federal law encompassing certain common law principles and that this law is uniform throughout Canada applies whatever court may exercise jurisdiction in a particular case.

Having determined that the applicable maritime law is to be found in the principles of the common law of contract and agency, I shall briefly turn to that issue. As my colleague observes, in cases of this kind, the issue whether an agent contracted personally, or solely in the capacity of agent (in which case only the principal is bound), is a matter of construction of a particular contract. I leave aside, of course, any custom that may exist at any particular port or in a particular trade. In this case, the relevant documents reveal that Chartwell consistently attempted to bring home to Q.N.S. that its sole responsibility was as an agent. In the body of its letters, it identified itself as "Managing Operators [i.e., as agents] for the Charterers" or as acting "On behalf of our principals", and it consistently signed "as Managing Operators only". While the simple addition of the word "agent" or its equivalent following a signature can easily be read as a mere description of the signatory, that cannot be said of "as agent only". Those words do more. They are obviously directed to limiting or

droit maritime, lequel est soumis au pouvoir fédéral en matière de navigation et d'expéditions par eau. Je ne puis croire qu'en accordant aux tribunaux créés par les provinces une compétence concurrente en matière de droit maritime, le législateur fédéral a voulu déléguer à ces tribunaux le pouvoir d'appliquer des règles de droit différentes de celles appliquées par la Cour fédérale. Je ne crois pas non plus qu'il a eu l'intention d'établir une distinction entre le droit appliqué au moyen de l'interprétation judiciaire et toute compétence élargie pouvant résulter de l'élucidation de la portée du droit maritime canadien qu'on trouve au par. 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*. Il est à noter que la disposition liminaire du par. 22(2) a pour objet non pas de poser une nouvelle règle de droit, mais bien d'énoncer la règle de droit existante de manière à ce qu'il n'y ait aucun doute à son sujet. Comme cet énoncé relève des pouvoirs du Parlement, il doit être respecté. Ainsi, quand le juge McIntyre affirme que le droit maritime canadien constitue un ensemble de règles de droit fédérales englobant certains principes de *common law* et que ces règles sont uniformes partout au Canada, cela tient peu importe le tribunal qui peut avoir compétence dans un cas donné.

Ayant déterminé que la règle de droit maritime à appliquer se dégage des principes de *common law* en matière de contrats et de mandat, je me penche brièvement sur ce point. Ainsi que le fait remarquer ma collègue, dans des affaires de ce genre, la question de savoir si un mandataire a contracté en son propre nom ou en qualité de mandataire uniquement (auquel cas seul le mandant est lié) relève de l'interprétation du contrat en cause. Je ne tiens pas compte, évidemment, des coutumes pouvant exister dans tel ou tel port ou dans une industrie donnée. En l'espèce, il ressort des documents pertinents que Chartwell a constamment essayé de faire comprendre à Q.N.S. qu'elle engageait sa responsabilité uniquement en tant que mandataire. Dans le corps de ses lettres, elle se présentait comme [TRADUCTION] «exploitante-gérante [c.-à-d., comme mandataire] pour les affréteurs» ou comme agissant «au nom de nos mandants», et elle a toujours signé [TRADUCTION] «en qualité d'exploitante-gérante uniquement». Quoique le simple ajout du mot «mandataire» ou

explaining a liability, and not merely to describing the person signing or his authority to do so; see *Universal Steam Navigation Co. v. James McKelvie & Co.*, [1923] A.C. 492 (H.L.), and esp. at p. 500, *per* Lord Sumner. What particularly impresses in the present case is Chartwell's insistent repetition in its correspondence that it is acting as an agent and its repeated signature "as agent only". (Emphasis added.) As Brandon J. (citing *Halsbury's Laws of England* (3rd ed. 1952), vol. 1, at pp. 228-29, para. 517) put it in *Bridges & Salmon, Ltd. v. The "Swan"*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 5, at p. 13, "if he [the agent] states in the contract, or indicates by an addition to his signature, that he is contracting as agent only on behalf of a principal, he is not liable, unless the rest of the contract clearly involves his personal liability, or unless he is shown to be the real principal". The latter qualifications obviously have no application here. Similar principles were applied in *N. & J. Vlassopoulos Ltd. v. Ney Shipping Ltd. (The "Santa Carina")*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 478, where the English Court of Appeal absolved an agent from liability in a case bearing considerable resemblance to the present. Significantly, all the cases I have cited involve maritime matters, but the principle is, of course, more general.

Counsel for the respondent drew our attention to para. 321 of the *Restatement of the Law (Second): Agency 2d* (1958), vol. 2, at p. 70, which states that unless otherwise agreed, a person purporting to make a contract with another for a partially disclosed principal is a party to the contract. While the failure to reveal the identity of one's principal may give rise to an inference that the agent was intended to be a party, like my colleague I am unwilling to adopt any hard and fast rule regard-

de son équivalent après la signature puisse facilement s'interpréter comme une simple description du signataire; il n'en va pas de même de l'expression «en qualité de mandataire uniquement». Ces mots font davantage. Ils visent manifestement à limiter ou à expliquer la responsabilité et non pas simplement à décrire le signataire ou son pouvoir de signer; voir *Universal Steam Navigation Co. v. James McKelvie & Co.*, [1923] A.C. 492 (H.L.), et en particulier, à la p. 500, les motifs de lord Sumner. Ce qui frappe particulièrement en l'espèce est l'insistance avec laquelle Chartwell a répété dans sa correspondance qu'elle agissait en tant que mandataire et le fait qu'elle a régulièrement signé [TRADUCTION] «en qualité de mandataire uniquement». (Je souligne.) Comme le juge Brandon (citant *Halsbury's Laws of England* (3^e éd. 1952), vol. 1, aux pp. 228 et 229, par. 517) le dit dans la décision *Bridges & Salmon, Ltd. v. The "Swan"*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 5, à la p. 13, [TRADUCTION] «s'il [le mandataire] précise dans le contrat, ou indique après sa signature, qu'il contracte uniquement en qualité de mandataire au nom d'un mandant, il n'est pas responsable, à moins que le reste du contrat n'engage manifestement sa responsabilité personnelle, ou à moins qu'il ne soit démontré qu'il agit en réalité en son propre nom». Ces dernières exceptions ne jouent évidemment pas en l'espèce. Des principes analogues ont été appliqués dans l'arrêt *N. & J. Vlassopoulos Ltd. v. Ney Shipping Ltd. (The "Santa Carina")*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 478, où la Cour d'appel d'Angleterre a dégagé un mandataire de toute responsabilité dans une affaire présentant une grande ressemblance avec celle qui nous occupe. Fait révélateur, toutes les décisions que j'ai citées relèvent du domaine maritime, mais le principe est, bien entendu, de portée plus générale.

L'avocat de l'intimée a attiré notre attention sur le par. 321 du *Restatement of the Law (Second): Agency 2d* (1958), vol. 2, à la p. 70, qui dit que, sauf accord contraire, une personne qui prétend contracter au nom d'un mandant faisant l'objet d'une divulgation partielle est une partie au contrat qu'elle conclut. Bien que l'omission de révéler l'identité de son mandant puisse permettre de déduire qu'on a voulu que le mandataire soit partie au contrat, pas plus que ma collègue, je ne suis

ing the intention of the parties. Certainly, any inference such as I have described would be displaced by a contract evincing the clear intent of this one.

I would allow the appeal, reverse the judgment of the Court of Appeal and restore the judgment of the trial judge, with costs throughout.

The following are the reasons delivered by

L'HEUREUX-DUBÉ J.—This appeal raises two questions: what is the role of Quebec civil law in the interpretation of Canadian maritime law and what are the requirements under Canadian maritime law concerning the disclosure by an agent or mandatary that it is acting in the name of its principal or mandator?

I—The Facts

Q.N.S. Paper Company Limited (“Q.N.S.”), a stevedore and local “ship agent”, sued Chartwell Shipping Limited (“Chartwell”), a managing operator in Quebec for the charterers of two vessels, claiming \$50,388.91 on an unpaid bill. Chartwell did not deny the amount was owing, but refused to pay, contending that it had disclosed to Q.N.S. that it was acting as mandatary only. The evidence submitted at trial demonstrated unequivocally that Chartwell consistently represented itself as acting only in the capacity of a mandatary:

Exhibit P-1: Letter from Chartwell Shipping Ltd. to Quebec Northshore Paper Co. dated November 24th, 1972.

Quebec Northshore Paper Co.
Baie Comeau, Quebec
Dear Sirs:

M.V. “APJ PRIYA”

As Managing Operators for the charterers we are again pleased to appoint you as agents for the vessel's forthcoming call at Baie Comeau.

At the time of writing this letter, the vessel is due to arrive at Baie Comeau on December 1/2 to lead the following cargoes:

disposé à adopter une règle absolue concernant l'intention des parties. Certes, toute déduction du genre de celle que je viens de mentionner serait écartée par un contrat traduisant une intention aussi claire que celle exprimée dans le contrat présentement en cause.

Je suis d'avis d'accueillir le pourvoi, d'infirmier l'arrêt de la Cour d'appel et de rétablir le jugement du juge de première instance, avec dépens dans toutes les cours.

Version française des motifs rendus par

LE JUGE L'HEUREUX-DUBÉ—Le présent pourvoi soulève deux questions: quel rôle le droit civil québécois joue-t-il dans l'interprétation du droit maritime canadien et quelles exigences le droit maritime canadien pose-t-il relativement à la divulgation par un mandataire qu'il agit au nom de son mandant?

I—Les faits

Q.N.S. Paper Company Limited («Q.N.S.»), une entreprise d'acconage et un «agent maritime» local, a intenté contre Chartwell Shipping Limited («Chartwell»), exploitante-gérante au Québec pour les affréteurs de deux navires, une action sur compte de 50 388,91 \$. Tout en ne niant pas l'existence de la dette, Chartwell a néanmoins refusé de l'acquitter pour le motif qu'elle avait avisé Q.N.S. qu'elle agissait uniquement en qualité de mandataire. La preuve produite en première instance a démontré d'une manière non équivoque que Chartwell s'est toujours présentée en qualité de mandataire uniquement:

[TRADUCTION] Pièce P-1: Lettre de Chartwell Shipping Ltd. à Québec Northshore Paper Co. en date du 24 novembre 1972.

Québec Northshore Paper Co.
Baie Comeau (Québec)
Messieurs:

N.M. «APJ PRIYA»

En tant qu'exploitants-gérants pour les affréteurs il nous fait plaisir de vous nommer encore une fois agents pour le navire pendant sa prochaine escale à Baie Comeau.

Au moment de rédiger les présentes, l'arrivée du navire à Baie Comeau est prévue pour le 1^{er} ou le 2 décembre. Il prendra à son bord la cargaison suivante:

600 MT newsprint Sourabaia
 400 MT newsprint Sourabaia
 400 MT newsprint Djakarta
 500 MT newsprint Djakarta
 600 MT newsprint Sourabaia
 [handwritten:]
 250 MT Djakarta

Our principals are taking delivery of the vessel taking inbound harbour pilot at Baie Comeau and thus we enclose a Delivery Certificate which we ask you kindly to fill in and have the Master sign on owners' behalf and yourself on charterers' behalf. We will have an onhire and bunker survey carried out, however, we will revert on this matter later.

From Baie Comeau the vessel will sail to Quebec where our agents are: Shipping Limited, 140 Dalhousie Street, Quebec 2, Quebec, Telephone: 418-692-0650, cable: "BULKO QUEBEC".

We do not anticipate any owners items at Baie Comeau, however, if there are any owners' items, including cash to Master, this should be authorized by us first.

Please cable us on arrival and departure, giving time and fuel on board. Also please give us a daily progress report over the phone.

After the vessel has sailed, please send us your disbursement account in triplicate.

Yours very truly,

CHARTWELL SHIPPING LTD.
 as Managing Operators only

Exhibit P-2: Letter from Chartwell Shipping Ltd. to Quebec Northshore Paper Co. dated November 29th, 1972.

Quebec Northshore Paper Co.
 Baie Comeau, P.Q.

Att: Mr. Don Horwood

Dear Sirs:

M.V. "LONDON CITIZEN"

On behalf of our principals we are again pleased to appoint you as agents at Baie Comeau for the above mentioned vessel.

600 t papier journal Sourabaia
 400 t papier journal Sourabaia
 400 t papier journal Djakarta
 500 t papier journal Djakarta
 600 t papier journal Sourabaia
 [écrit à la main:]
 250 t Djakarta

Nos mandants prendront livraison du navire, qui prendra à son bord à Baie Comeau un pilote à l'entrée de la zone de pilotage. Nous joignons donc aux présentes un certificat de livraison. Nous vous prions de bien vouloir le remplir, le faire signer par le capitaine pour le compte des propriétaires et le signer vous mêmes pour le compte des affrêteurs. Nous allons faire procéder à une visite à l'affrètement et à une inspection des soutes, mais nous reviendrons sur ce sujet ultérieurement.

De Baie Comeau le navire se rendra à Québec où notre agent est: Shipping Limited, 140, rue Dalhousie, Québec 2 (Québec), téléphone: 418-692-0650, câble: «BULKO QUEBEC».

Nous ne prévoyons pas de dépenses à engager pour les propriétaires à Baie Comeau, mais s'il devait y en avoir, y compris la remise d'argent comptant au capitaine, il faudrait préalablement obtenir notre autorisation à cette fin.

Veuillez nous câbler au moment de l'arrivée et du départ, en nous indiquant chaque fois l'heure et la quantité de combustible à bord. Ayez aussi l'obligeance de nous faire par téléphone un compte rendu quotidien de la situation.

Après le départ du navire, auriez-vous l'obligeance de nous faire parvenir, en triple exemplaire, votre relevé des débours.

Nous vous prions, Messieurs, de recevoir l'expression de nos sentiments distingués.

CHARTWELL SHIPPING LTD.
 en qualité d'exploitante-gérante uniquement

Pièce P-2: Lettre de Chartwell Shipping Ltd. à Québec Northshore Paper Co. en date du 29 novembre 1972.

Québec Northshore Paper Co.
 Baie Comeau (Québec)

À l'attention de: M. Don Horwood

Messieurs:

N.M. «LONDON CITIZEN»

Au nom de nos mandants il nous fait encore une fois plaisir de vous nommer agents à Baie Comeau pour le navire susmentionné.

Present ETA Baie Comeau is December 8/10, however, there is a possibility that this may change and that she could be in Baie Comeau as early as December 5/6 but we will keep you advised about any changes. At Baie Comeau the vessel is loading the following cargo:

1000 MT newsprint for Bangkok
500 MT newsprint for Djakarta
250 MT newsprint for Djakarta
1000 MT newsprint for Bangkok

Upon completion at Baie Comeau the vessel will sail to Saint John, N.B. where our agents are: Shipping Limited, 133 Prince William Street, Saint John, N.B., Telephone: 506-368-1771.

The vessel has already delivered on timecharter and thus you need not concern yourself with any details in this respect. Please keep owners' expenses at a minimum and any owners' items over \$1000 should be authorized by this office.

Upon completion of loading please forward three copies of Port Log and Statement of Fact and copies of Stowage Plan.

Also please keep us daily advised when the vessel is in port and telex us arrival and departure time together with bunkers.

Yours very truly,

CHARTWELL SHIPPING LTD.
as Managing Operators only [Emphasis added.]

On January 11, 1973 Q.N.S. sent Chartwell two accounts for stevedoring and other services rendered respecting each of the two ships mentioned in the letters. On February 19, 1973, Chartwell forwarded these two accounts to its mandator, Trafficaid of Canada Limited ("Trafficaid"), agent for the charterer. In its accompanying letter, a copy of which was sent to Q.N.S., Chartwell requested that Trafficaid settle the accounts directly with Q.N.S. Unfortunately for both parties, Trafficaid was now insolvent. There is no dispute as to the existence of a stevedoring contract or as to the amount owed. The parties differ only as to whether, in order to escape liability as mandatory, it was sufficient for Chartwell to indicate that it was acting as mandatory or whether Chartwell had to disclose the identity of its man-

Selon nos estimations actuelles, le navire devrait arriver à Baie Comeau entre les 8 et 10 décembre, mais il est possible que cela change et qu'il y arrive dès le 5 ou le 6 décembre. Nous allons toutefois vous tenir au courant de tout changement. À Baie Comeau, le navire prendra à son bord la cargaison suivante:

1 000 t papier journal destination Bangkok
500 t papier journal destination Djakarta
250 t papier journal destination Djakarta
1 000 t papier journal destination Bangkok

Dès que tout sera terminé à Baie Comeau, le navire se rendra à Saint-Jean (N.-B.) où notre agent est: Shipping Limited, 133, rue Prince William, Saint-Jean (N.-B.), téléphone: 506-368-1771.

Le navire a déjà été livré pour l'affrètement à temps et vous n'avez donc pas à vous en préoccuper. Nous vous prions de limiter autant que possible les déboursés des propriétaires et toute dépense supérieure à 1 000 \$ qui est à engager pour les propriétaires devrait être autorisée par notre bureau.

Une fois le chargement terminé, veuillez nous faire parvenir trois copies du registre du port et du rapport d'escale ainsi que des copies du plan d'arrimage.

Auriez-vous en outre l'obligeance de nous faire des rapports quotidiens pendant l'escale du navire et de nous communiquer par télex l'heure d'arrivée et de départ ainsi que l'état des soutes.

Nous vous prions, Messieurs, de recevoir l'expression de nos sentiments distingués.

CHARTWELL SHIPPING LTD.
en qualité d'exploitante-gérante uniquement [Je souligne.]

Le 11 janvier 1973, Q.N.S. a transmis à Chartwell deux comptes pour des services d'aconage et d'autres services rendus à l'égard de chacun des deux navires mentionnés dans les lettres. Le 19 février 1973, Chartwell a acheminé ces deux comptes à son mandant, Trafficaid of Canada Limited ("Trafficaid"), agent de l'affrèteur. Dans sa lettre d'accompagnement, dont copie fut envoyée à Q.N.S., Chartwell demande à Trafficaid de régler les comptes directement avec Q.N.S. Malheureusement pour les deux parties, Trafficaid était maintenant insolvable. On ne conteste ni l'existence d'un contrat d'aconage ni le montant dû. Les parties ne sont en désaccord que sur la question de savoir si, pour que Chartwell soit dégagée de toute responsabilité en qualité de mandataire, il lui suffisait d'indiquer qu'elle agissait en cette

dator at the time the contract was formed and if so, whether such identity was disclosed on the facts of this case.

II—The Judgments

A. *Quebec Superior Court*

At trial, both parties centred their arguments on the interpretation of arts. 1715 and 1716 of the *Civil Code of Lower Canada*, which provide:

1715. The mandatary acting in the name of the mandator and within the bounds of the mandate is not personally liable to third persons with whom he contracts, except in the case of factors hereinafter specified in article 1738, and in the cases of contracts made by the master of a ship for her use.

1716. A mandatary who acts in his own name is liable to the third party with whom he contracts, without prejudice to the rights of the latter against the mandator also.

Chartwell submitted that it had acted in the name of the mandator and thus that art. 1715 applied to the circumstances of the case. Q.N.S. submitted that Chartwell had failed to name the mandator in the letters establishing the contract and thus that art. 1716 applied to the circumstances of the case.

Desaulniers J. concluded that there was unquestionably a contract of mandate between Trafficaid and Chartwell: [1979] C.S. 453. He also concluded that because the letters from Chartwell to Q.N.S. clearly identified Chartwell as a mandatary, Chartwell fulfilled the requirements of art. 1715 of the *Civil Code* and could not be held liable for the debt of its mandator. He noted, as well, that by indicating the names of the relevant vessels, Chartwell had made it possible for Q.N.S. to find the names of the owners or charterers by consulting registers of shipping. Q.N.S. was thus in a position to find the name of the mandator. Desaulniers J. reviewed American, British and Quebec cases all to the effect that in order to avoid contractual liability, the mandatary must disclose that it is acting as mandatary but need not disclose the identity of the mandator. He cited American case law for the proposition that disclosure of the

qualité, ou si elle devait, au moment de la passation du contrat, révéler l'identité de son mandant et, dans l'affirmative, si telle divulgation a été faite en l'espèce.

^a II—Les jugements

A. *Cour supérieure du Québec*

^b En première instance, les arguments de l'une et l'autre partie ont porté principalement sur l'interprétation des art. 1715 et 1716 du *Code civil du Bas-Canada*, qui sont ainsi rédigés:

^c **1715.** Le mandataire agissant au nom du mandant et dans les limites de son mandat n'est pas responsable personnellement envers les tiers avec qui il contracte, excepté dans le cas du facteur ci-après spécifié en l'article 1738, et dans le cas de contrats faits par le maître pour l'usage de son bâtiment.

^d **1716.** Le mandataire qui agit en son propre nom est responsable envers les tiers avec qui il contracte, sans préjudice aux droits de ces derniers contre le mandant.

^e Chartwell soutient qu'elle avait agi au nom de son mandant et que, par conséquent, l'art. 1715 trouvait application en l'espèce. Q.N.S. pour sa part fit valoir que Chartwell n'avait pas nommé son mandant dans les lettres constatant le contrat, de sorte que c'était l'art. 1716 qui devait trouver application dans les circonstances.

^f Le juge Desaulniers conclut qu'il existait indubitablement un contrat de mandat entre Trafficaid et Chartwell: [1979] C.S. 453. Il conclut en outre que, comme les lettres adressées par Chartwell à Q.N.S. identifiaient clairement Chartwell comme mandataire, celle-ci avait rempli les exigences de l'art. 1715 du *Code civil* et ne pouvait être jugée responsable de la dette de son mandant. Il fit remarquer également qu'en indiquant les noms des navires en question, Chartwell avait donné à Q.N.S. la possibilité de découvrir le nom des propriétaires ou des affréteurs en consultant les registres des navires. Q.N.S. était donc en mesure de découvrir le nom du mandant. Le juge Desaulniers passa en revue des décisions américaines, britanniques et québécoises qui établissent toutes que, pour éviter que sa responsabilité contractuelle ne soit engagée, le mandataire doit indiquer qu'il agit à titre de mandataire, mais n'est pas tenu de révéler

name of the ship is adequate disclosure of the identity of the mandator.

B. *Quebec Court of Appeal*

Desaulniers J.'s decision was reversed on appeal, [1985] C.A. 413. In a long and learned judgment, Nolan J.A. reviewed the authorities interpreting arts. 1715 and 1716 of the *Civil Code* and concluded that to benefit from the exclusion of liability under art. 1715, it was not enough for a mandatary to disclose that it was acting as mandatary. The mandatary was also required to disclose adequately the identity of its mandator. Nolan J.A. disagreed with Desaulniers J.'s conclusion that by disclosing the names of the ships, Chartwell had adequately disclosed the name of the mandator, noting that unlike the owner of a ship, the charterer is not of public record. He concluded that Chartwell had failed to disclose adequately to Q.N.S. the name or identity of its mandator and was therefore liable to Q.N.S. under art. 1716 of the *Civil Code*.

Bisson J.A. (as he then was) joined in the reasons of Nolan J.A. but did not express an opinion as to whether the mandatary is obliged to name the mandator in order to avoid personal liability. He simply agreed with Nolan J.A.'s conclusion that Chartwell had not adequately disclosed the identity of its mandator.

In a dissent as long and learned as the judgment of Nolan J.A., Owen J.A. concluded that in order to escape personal liability, a mandatary is only obliged to reveal that it is acting in its quality as mandatary and not in its personal quality. He also held that even if a mandatary were obliged to adequately identify its mandator so as to avoid personal liability, Chartwell had done so. In reviewing the cases, Owen J.A. noted that those in which dicta could be found to the effect that a mandatary was obliged to disclose adequately the identity of its mandator all concerned one of two

l'identité de son mandant. Il cita des précédents américains à l'appui de la proposition selon laquelle l'indication du nom du navire constitue une divulgation suffisante de l'identité du mandant.

B. *Cour d'appel du Québec*

La décision du juge Desaulniers fut infirmée en appel, [1985] C.A. 413. Dans un long jugement bien étayé, le juge Nolan examine la jurisprudence interprétant les art. 1715 et 1716 du *Code civil* et arrive à la conclusion que, pour bénéficier de la non-responsabilité prévue à l'art. 1715, il ne suffisait pas qu'un mandataire précise qu'il agit en cette qualité. Il fallait en outre qu'il divulgue suffisamment l'identité de son mandant. Le juge Nolan ne souscrit pas à la conclusion du juge Desaulniers que l'indication par Chartwell des noms des navires constituait une divulgation suffisante du nom de son mandant, soulignant que l'affrètement, à la différence du propriétaire d'un navire, n'est pas mentionné dans les registres publics. Le juge Nolan conclut donc que Chartwell n'avait pas suffisamment divulgué à Q.N.S. le nom ou l'identité de son mandant et qu'elle était en conséquence responsable envers Q.N.S., conformément à l'art. 1716 du *Code civil*.

Le juge Bisson (maintenant Juge en chef du Québec) souscrit aux motifs du juge Nolan, mais n'exprime pas d'avis sur la question de savoir si un mandataire doit nommer son mandant s'il veut éviter d'être tenu personnellement responsable. Il est simplement d'accord avec le juge Nolan pour dire que Chartwell n'a pas suffisamment divulgué l'identité de son mandant.

Dans des motifs aussi longs et fouillés que ceux du juge Nolan, le juge Owen, dissident, conclut que, pour éviter d'être tenu personnellement responsable, un mandataire n'a qu'à révéler qu'il agit en sa qualité de mandataire et non pas en sa qualité personnelle. Le juge Owen ajoute que, même à supposer qu'un mandataire soit obligé de faire une divulgation suffisante de l'identité de son mandant s'il veut éviter que soit engagée sa responsabilité personnelle, Chartwell l'avait fait. Dans son étude de la jurisprudence, le juge Owen signale que toutes les décisions portant qu'il

situations: (a) the purported mandatary acted in its own name rather than in the name of the mandator; or (b) the purported disclosure of the mandator's identity was misleading. He thus focussed on a textual interpretation of arts. 1715 and 1716, concluding (at p. 438):

Article 1715 C.C. does not lay down any specific technical formal provisions as to whether the mandatary must declare or reveal, in addition to the fact of his mandate, other facts, such as the name or identity of his mandator, in order that he may enjoy the protection of the article and not be personally liable to the third person with whom he contracts.

The Court of Appeal did not consider whether the matter at issue fell within the purview of Canadian maritime law and whether, as a consequence, the Superior Court should have rendered its decision pursuant to the same body of law applied by the Federal Court.

III—The Issues

Before this Court, both parties made submissions respecting the applicability of *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752 (the "*Buenos Aires Maru*"), a judgment rendered after the decision of the Court of Appeal in the instant case. The issues therefore become as follows:

(1) Whether the *Buenos Aires Maru* should be considered at all given that the courts below did not discuss it.

(2) If the *Buenos Aires Maru* is to be considered, whether the same body of "Canadian maritime law" there discussed is administered both by the Federal Court and by the provincial superior courts.

(3) If the provincial superior courts apply the same body of "Canadian maritime law" as the Federal Court, whether under Canadian maritime law an agent or mandatary is required to name its principal or mandator in order to escape personal liability.

Because there is no statutory or case law source proper to Canadian maritime law in respect of the

incombe au mandataire de divulguer suffisamment l'identité de son mandant, visaient l'une ou l'autre de deux situations: a) celle où le soi-disant mandataire agit en son propre nom plutôt qu'au nom du mandant, ou b) celle où la prétendue divulgation de l'identité du mandant est trompeuse. S'en tenant donc à une interprétation textuelle des art. 1715 et 1716, il conclut (à la p. 438):

[TRADUCTION] L'article 1715 C.c. ne contient aucune disposition portant expressément que le mandataire doit déclarer ou révéler, outre l'existence de son mandat, d'autres faits, tels que le nom ou l'identité de son mandant, afin de bénéficier de la protection de cet article et de ne pas être personnellement responsable envers la tierce personne avec qui il contracte.

La Cour d'appel ne s'est pas posé la question de savoir si le litige relevait du droit maritime canadien et si, en conséquence, la Cour supérieure devait rendre sa décision en appliquant le même ensemble de règles de droit que celles appliquées par la Cour fédérale.

III—Les questions en litige

Devant notre Cour, les deux parties ont soumis des arguments sur l'applicabilité de l'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752 (le "*Buenos Aires Maru*"), rendu après l'arrêt de la Cour d'appel dans la présente affaire. Les questions en litige sont donc devenues les suivantes:

(1) L'arrêt *Buenos Aires Maru* doit-il être pris en considération étant donné que les tribunaux d'instance inférieure n'en ont pas traité?

(2) Dans l'hypothèse où l'arrêt *Buenos Aires Maru* devrait être pris en considération, le «droit maritime canadien» dont il y est question est-il applicable à la fois par la Cour fédérale et par les cours supérieures provinciales?

(3) Dans l'hypothèse où les cours supérieures provinciales appliqueraient le même ensemble de règles de «droit maritime canadien» que la Cour fédérale, en droit maritime canadien le mandataire doit-il nommer son mandant pour éviter que ne soit engagée sa responsabilité personnelle?

Comme il n'existe pas de texte législatif ni de jurisprudence propres au droit maritime canadien

agency problem raised here, the last issue leads to the question whether English common law is the unique source supplementing Canadian maritime law in such cases, or whether both civil law and common law sources can be used to arrive at the single rule under Canadian maritime law.

IV—Arguments

Chartwell submitted that the matter in issue, a contract for stevedoring services, fell within the purview of s. 22(2)(m) of the *Federal Court Act*, R.S.C., 1985, c. F-7, and that following this Court's decision in *Buenos Aires Maru*, the principles of English common law should apply. At common law, on Chartwell's submission, an agent is relieved from liability for the defaults of its principal if it disclosed that it was acting as agent. It need not name or otherwise identify its principal. In the alternative, Chartwell continued to submit that art. 1715 did not require it to name or otherwise identify Trafficaid as its mandator so as to avoid personal liability under the contract with Q.N.S. Chartwell no longer contended, however, that by identifying the two relevant vessels, it had adequately identified its mandator.

Q.N.S. submitted that despite the decision in *Buenos Aires Maru*, the proper law to apply to the circumstances of the case was the civil law of Quebec. Q.N.S. noted that because *Buenos Aires Maru* was rendered after leave in this case had already been granted, the courts below had not discussed the applicability of common law principles. Relying on dicta of Lamer J. in *R. v. Smith*, [1987] 1 S.C.R. 1045, at p. 1060, and Wilson J. in *Reference Re Bill 30, An Act to amend the Education Act (Ont.)*, [1987] 1 S.C.R. 1148, at pp. 1159-60, Q.N.S. submitted that the Court should wait for a future case to decide whether *Buenos Aires Maru* applies not only to the Federal Court but also to Quebec courts. In the event this Court deemed it appropriate to resolve that matter, Q.N.S. submitted that *Buenos Aires Maru* did not oust the jurisdiction of Quebec courts to apply the

concernant le problème du mandat qui se pose en l'espèce, la dernière question en litige nous amène à nous demander s'il n'y a que la *common law* anglaise qui vient compléter le droit maritime canadien dans de tels cas, ou si l'on peut avoir recours aussi bien au droit civil qu'à la *common law* pour arriver à la règle applicable en droit maritime canadien.

b IV—Les arguments

Chartwell a soutenu que l'objet du litige, soit un contrat pour des services d'acconage, est visé par l'al. 22(2)m) de la *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), chap. F-7, et que, suivant l'arrêt *Buenos Aires Maru*, les principes de la *common law* anglaise doivent s'appliquer. En *common law*, prétend Chartwell, un mandataire est dégagé de toute responsabilité pour les fautes de son mandant, pourvu qu'il ait indiqué qu'il agissait en qualité de mandataire. Il n'est pas tenu de nommer son mandant ni de l'identifier de quelque autre manière. Subsidiairement, Chartwell a continué à prétendre que l'art. 1715 n'exigeait pas qu'elle nomme ou qu'elle identifie de quelque autre manière Trafficaid comme son mandant, afin d'échapper à toute responsabilité personnelle résultant du contrat conclu avec Q.N.S. Chartwell a toutefois abandonné l'argument selon lequel, en nommant les deux navires en question, elle avait suffisamment identifié son mandant.

Q.N.S. a soutenu que, nonobstant l'arrêt *Buenos Aires Maru*, c'est le droit civil québécois qu'il convient d'appliquer en l'espèce. D'après Q.N.S., parce que l'arrêt *Buenos Aires Maru* a été rendu après que l'autorisation de pourvoi eut été accordée en l'espèce, les tribunaux d'instance inférieure n'avaient pas étudié l'applicabilité des principes de *common law*. S'appuyant sur des *obiter dicta* exprimés par le juge Lamer dans l'arrêt *R. c. Smith*, [1987] 1 R.C.S. 1045, à la p. 1060, et par le juge Wilson dans le *Renvoi relatif au projet de loi 30, An Act to amend the Education Act (Ont.)*, [1987] 1 R.C.S. 1148, aux pp. 1159 et 1160, Q.N.S. a fait valoir que la Cour devrait attendre un litige futur pour décider si l'arrêt *Buenos Aires Maru* s'applique non seulement à la Cour fédérale mais aussi aux tribunaux du Québec. Envisageant toutefois l'hypothèse où la Cour jugerait à propos

Civil Code in this case, arguing that the broad definition of "Canadian maritime law" identified in *Buenos Aires Maru* applied only to the Federal Court. Q.N.S. continued to submit that where a mandatarly has revealed that it is acting as mandatarly but does not sufficiently identify or name its mandator, it is personally liable to third parties pursuant to art. 1716. In the alternative, Q.N.S. submitted that the same rule applied at common law.

V—Analysis

A. *The Applicability of Buenos Aires Maru in this Case*

As a general matter, this Court is reluctant to entertain arguments that were not made in the lower courts: see *Devine v. Quebec (Attorney General)*, [1988] 2 S.C.R. 790, at p. 819; *R. v. Smith*, *supra*, at p. 1060; and *Reference Re Bill 30, An Act to amend the Education Act (Ont.)*, *supra*, at pp. 1159-60. Where a court of appeal—and preferably a number of courts of appeal—has addressed an issue, this Court can better assess the range of possible solutions in order to settle the law effectively. Without the benefit of prior judicial appreciation, often as illuminated by accompanying academic commentary, this Court risks, to borrow Baron Parke's famous phrase (*Joel v. Morison* (1834), 6 Car. & P. 501, 172 E.R. 1338, at p. 1339), "going on a frolic of his own."

In this case, however, unlike in the three just cited, the new issue not argued before the lower courts was the applicability of a decision rendered by this Court. Where the Court has elucidated a legal framework which can be applied to the case on appeal, the Court will not ignore that framework simply because it was not discussed in the lower courts. The reasons of McIntyre J. in

de trancher cette question, Q.N.S. a soutenu que l'arrêt *Buenos Aires Maru* n'empêchait pas les tribunaux québécois d'appliquer le *Code civil* en l'espèce; elle a fait valoir à ce propos que la définition générale donnée à l'expression «droit maritime canadien» dans l'arrêt *Buenos Aires Maru* ne s'appliquait qu'à la Cour fédérale. Q.N.S. a continué à soutenir que, dans un cas où un mandataire indique qu'il agit en cette qualité sans toutefois divulguer suffisamment l'identité ou le nom de son mandant, il est personnellement responsable envers les tiers conformément à l'art. 1716. Q.N.S. a fait valoir subsidiairement que la même règle s'applique en *common law*.

V—Analyse

A. *L'applicabilité de l'arrêt Buenos Aires Maru à la présente affaire*

En règle générale, notre Cour est peu disposée à discuter d'arguments qui n'ont pas été avancés devant les tribunaux d'instance inférieure: voir *Devine c. Québec (Procureur général)*, [1988] 2 R.C.S. 790, à la p. 819, *R. c. Smith*, précité, à la p. 1060, et *Renvoi relatif au projet de loi 30, An Act to amend the Education Act (Ont.)*, précité, aux pp. 1159 et 1160. Lorsqu'une cour d'appel—et, préférablement, un certain nombre de cours d'appel—a statué sur une question, notre Cour est mieux en mesure d'apprécier la gamme de solutions possibles afin d'arrêter la règle de droit applicable. Sans le bénéfice d'opinions judiciaires accompagnées, comme c'est souvent le cas, de commentaires du monde académique, notre Cour risque, pour reprendre l'expression célèbre du baron Parke (*Joel v. Morison* (1834), 6 Car. & P. 501, 172 E.R. 1338, à la p. 1339), de [TRADUCTION] «se voir entraînée dans une gambade de son propre chef».

En l'espèce, toutefois, à la différence des trois arrêts que je viens de mentionner, le point en litige non débattu devant les tribunaux d'instance inférieure est celui de l'applicabilité d'un arrêt de notre Cour. Dans les cas où elle élabore un cadre juridique susceptible de s'appliquer à la cause portée en appel, la Cour ne refusera pas d'en tenir compte simplement parce qu'il n'en a pas été

Buenos Aires Maru have a direct bearing on the instant case and must therefore be considered.

B. Canadian Maritime Law and Provincial Superior Courts

Section 22(1) of the *Federal Court Act* creates the following concurrent jurisdiction in the Federal Court Trial Division and provincial superior courts:

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

Section 2 of the Act defines "Canadian maritime law" as follows:

"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 Act or any other Act of Parliament;

McIntyre J., who delivered the majority judgment of the Court in *Buenos Aires Maru*, reviewed these provisions of the *Federal Court Act* as well as the case law applying those provisions, and concluded (at p. 769):

Canadian maritime law, as defined in s. 2 of the *Federal Court Act*, can be separated into two categories. It is the law that:

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

To elucidate the first category, McIntyre J. analysed the provisions of the *Admiralty Act* as they evolved from 1890 to 1934 and concluded (at p. 771):

question devant les tribunaux d'instance inférieure. Les motifs du juge McIntyre dans l'affaire *Buenos Aires Maru* portent directement sur le présent litige et doivent donc être examinés.

^a B. Le droit maritime canadien et les cours supérieures provinciales

^b Le paragraphe 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* investit la Section de première instance de la Cour fédérale et les cours supérieures provinciales d'une compétence concurrente:

22. (1) La Section de première instance a compétence concurrente, en première instance, dans les cas—opposant notamment des administrés—où une demande de réparation ou un recours est présenté en vertu du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande, sauf attribution expresse contraire de cette compétence.

^d L'article 2 de la Loi définit ainsi l'expression «droit maritime canadien»:

«droit maritime canadien» Droit—compte tenu des modifications y apportées par la présente loi ou par toute autre loi fédérale—dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa qualité de juridiction de l'Amirauté, aux termes de la *Loi sur l'Amirauté* ... ou de toute autre loi, ou qui en aurait relevé si ce tribunal avait eu, en cette qualité, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté.

Le juge McIntyre, qui a rédigé les motifs pour la majorité de la Cour dans l'affaire *Buenos Aires Maru*, a examiné ces dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale* ainsi que la jurisprudence qui s'y applique, pour conclure (à la p. 769):

^e Le droit maritime canadien, tel qu'il est défini à l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, peut être divisé en deux catégories. Il s'agit du droit:

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

Pour élucider la première catégorie, le juge McIntyre a analysé l'évolution qu'ont connue les dispositions de la *Loi sur l'Amirauté* de 1890 à 1934 pour en arriver à la conclusion suivante (à la p. 771):

I would be of the opinion then that the term 'Canadian maritime law' includes all that body of law which was administered in England by the High Court on its Admiralty side in 1934 as such law may, from time to time, have been amended by the federal Parliament and as it has developed through judicial precedent to date.

As concerns the second category, McIntyre J. noted the following (at p. 774):

In my view the second part of the s. 2 definition of Canadian maritime law was adopted for the purpose of assuring that Canadian maritime law would include an unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters. As such, it constitutes a statutory recognition of Canadian maritime law as a body of federal law dealing with all claims in respect of maritime and admiralty matters. Those matters are not to be considered as having been frozen by *The Admiralty Act, 1934*. On the contrary, the words "maritime" and "admiralty" should be interpreted within the modern context of commerce and shipping. In reality, the ambit of Canadian maritime law is limited only by the constitutional division of powers in the *Constitution Act, 1867*.

In the present case, unlike in *Buenos Aires Maru*, there is a specific provision in the *Federal Court Act* identifying the matter in issue, a claim for stevedoring services, as part of Canadian maritime law:

22. ...

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

(m) any claim in respect of goods, materials or services wherever supplied to a ship for the operation or maintenance of the ship, including, without restricting the generality of the foregoing, claims in respect of stevedoring and lighterage;

It is useful to note that s. 22(2)(m), which was enacted in 1970, represents an enlargement of jurisdiction over Canadian maritime law: see *Westcan Stevedoring Ltd. v. The ship Armar*, [1973] F.C. 1232. The *Admiralty Act*, R.S.C. 1952, c. 1 (which was repealed by s. 64(1) of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10), granted the Exchequer Court jurisdiction to hear and determine "any claim for necessities

Je serais donc d'avis que l'expression «droit maritime canadien» comprend tout cet ensemble de règles de droit, appliquées en 1934 en Angleterre par la Haute Cour, en sa juridiction d'amirauté, qui peuvent avoir été, à l'occasion, modifiées par le Parlement fédéral et qui se sont développées jusqu'à ce jour au gré des précédents judiciaires.

En ce qui concerne la seconde catégorie, le juge McIntyre affirme (à la p. 774):

À mon avis, la seconde partie de la définition que donne l'art. 2 du droit maritime canadien a été adoptée afin d'assurer que le droit maritime canadien comprenne une compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté. À ce titre, elle constitue une reconnaissance légale du droit maritime canadien comme ensemble de règles de droit fédérales portant sur toute demande en matière maritime et d'amirauté. On ne saurait considérer ces matières comme ayant été figées par la *Loi d'amirauté, 1934*. Au contraire, les termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau. En réalité, l'étendue du droit maritime canadien n'est limitée que par le partage constitutionnel des compétences établi par la *Loi constitutionnelle de 1867*.

Contrairement à l'affaire *Buenos Aires Maru*, il y a ici une disposition spécifique de la *Loi sur la Cour fédérale* qui identifie l'objet du litige, soit une demande de services d'acconage, comme faisant partie du droit maritime canadien:

22. ...

(2) Il demeure entendu que, sans préjudice de la portée générale du paragraphe (1), la Section de première instance a compétence dans les cas suivants:

m) une demande relative à des marchandises, matériels ou services fournis à un navire pour son fonctionnement ou son entretien, notamment en ce qui concerne l'acconage et le gabarage;

Il est utile de signaler que l'al. 22(2)m), adopté en 1970, représente un élargissement de la compétence en matière de droit maritime canadien: voir *Westcan Stevedoring Ltd. c. Le navire Armar*, [1973] C.F. 1232. La *Loi sur l'Amirauté*, S.R.C. 1952, chap. 1 (que le par. 64(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2^e supp.), chap. 10, est venu abroger), conférait à la Cour de l'Échiquier compétence pour entendre et décider «des

supplied to a ship": s. 18(3)(b). The term "necessaries" encompassed repairs done or items purchased for a ship that a prudent owner would have ordered: see *Argosy Marine Co. v. SS "Jeannot D"*, [1970] Ex. C.R. 351. It certainly did not include the stevedoring services of loading and unloading of cargo from a vessel. Thus, prior to 1970, a claim covering stevedoring services such as those in issue here would have been brought before the provincial superior courts: see, for example, *Robin Line Steamship Co. v. Canadian Stevedoring Co.*, [1928] S.C.R. 423, a case which began in the Supreme Court of British Columbia and in which ordinary common law rules were applied.

In England, a claim of this kind is not subject to admiralty jurisdiction. Section 1(1)(m) of the *Administration of Justice Act, 1956* (U.K.), 4 & 5 Eliz. 2, c. 46, extends admiralty jurisdiction to "any claim in respect of goods or materials supplied to a ship for her operation or maintenance". There is no reference to claims for stevedoring services as in s. 22(2)(m) of the *Federal Court Act*. In England, such claims come within general common law jurisdiction.

Not only is admiralty jurisdiction broader in Canada than in England, but the federal organization of courts in Canada means that the interrelation between admiralty law and the general private law works differently in this country. In 1875, pursuant to the *Supreme Court of Judicature Act, 1873* (U.K.), 36 & 37 Vict., c. 66, the English Admiralty Court became a division of the High Court. The *Administration of Justice Act, 1928* (U.K.), 18 & 19 Geo. 5, c. 26, made clear that admiralty jurisdiction and general private law jurisdiction was shared by all divisions of the High Court. This finally put to an end the centuries of jurisdictional conflict between the common law and admiralty courts. Thus, in England, a unified private law and admiralty law are applied side by

réclamations relatives aux approvisionnements nécessaires d'un navire: al. 18(3)b). L'expression «approvisionnements nécessaires» comprenait toutes réparations et tous achats qu'aurait fait faire le propriétaire prudent d'un navire: voir *Argosy Marine Co. v. Le V/M "Jeannot D"*, [1970] R.C. de l'É. 351. Elle n'englobait certainement pas les services d'acconage consistant à charger et à décharger la cargaison d'un navire. Donc, avant 1970, ce sont les cours supérieures provinciales qui auraient été saisies d'une demande relative à des services d'acconage comme ceux présentement en cause: voir, par exemple, l'affaire *Robin Line Steamship Co. v. Canadian Stevedoring Co.*, [1928] R.C.S. 423, introduite devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique et dans laquelle ont été appliquées les règles ordinaires de la *common law*.

En Angleterre, une réclamation de ce genre ne relève pas de la juridiction d'amirauté. En effet, suivant l'al. 1(1)m) de l'*Administration of Justice Act, 1956* (R.-U.), 4 & 5 Eliz. 2, chap. 46, est assujettie à cette compétence [TRADUCTION] «toute réclamation relative aux marchandises ou aux matériels fournis à un navire pour son fonctionnement ou son entretien». À la différence de l'al. 22(2)m) de la *Loi sur la Cour fédérale*, aucune mention n'y est faite de demandes relatives aux services d'acconage. De telles demandes relèvent en Angleterre de la compétence générale de *common law*.

Non seulement la compétence en matière d'amirauté est-elle plus large au Canada qu'en Angleterre, mais l'organisation fédérale des tribunaux au Canada a pour conséquence que les rapports entre le droit d'amirauté et le droit privé général sont différents chez nous. En 1875, conformément à la *Supreme Court of Judicature Act, 1873* (R.-U.), 36 & 37 Vict., chap. 66, la Cour d'amirauté d'Angleterre est devenue une division de la Haute Cour. L'*Administration of Justice Act, 1928* (R.-U.), 18 & 19 Geo. 5, chap. 26, a établi clairement que la compétence en matière d'amirauté et celle relative au droit privé général étaient partagées par toutes les divisions de la Haute Cour. Cela a donc mis fin à un conflit de compétence qui durait depuis des siècles entre les tribu-

side in the same courts: see *Tojo Maru (Owners) v. N.V. Bureau Wijsmuller (The Tojo Maru)*, [1972] A.C. 242 (H.L.) For example, the English case principally relied upon by Chartwell, *N. & J. Vlassopoulos Ltd. v. Ney Shipping Ltd. (The "Santa Carina")*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 478 (C.A.), though it involves facts similar to those in the instant case, is a case which originated before the Queen's Bench Division exercising its general common law jurisdiction and is not a case which was brought before the Admiralty Court or in which admiralty jurisdiction was invoked. English admiralty law jurisdiction remains relatively narrow, extending mainly to claims arising in relation to vessels. In matters Canadian law would recognize as falling within maritime law, such as the stevedoring contracts at issue in the instant case, English admiralty law is supplemented by the common law. I would note that in Scotland, it is Scots law, with its civilian origins, not common law, which would apply to claims involving shipping that do not fall within admiralty jurisdiction: see, for example, *Trans Barwil Agencies (UK) Ltd. v. John S. Braid & Co.*, [1989] S.L.T. 73 (O.H.), and *Micosta S.A. v. Shetland Islands Council*, [1986] S.L.T. 193 (O.H.); see also the comparisons of Scots law and common law in *Bridges & Salmon, Ltd. v. The "Swan"*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 5, at p. 13, and in *The "Santa Carina"*, *supra*, at p. 483.

By contrast with England, although Canadian maritime law is uniform, private law is not. If Canadian admiralty law jurisdiction had remained as narrow as admiralty law jurisdiction in England, the federal system of private law would dictate that the stevedoring contract here in issue would be governed by the civil law of Quebec, whereas parallel contracts in other provinces would be governed by the common law. However, the federal government has seen fit to expand admiralty jurisdiction pursuant to its power under

naux de *common law* et les tribunaux d'amirauté. Ainsi, en Angleterre, le droit privé et le droit d'amirauté, maintenant unifiés, sont appliqués parallèlement par les mêmes tribunaux: voir *Tojo Maru (Owners) v. N.V. Bureau Wijsmuller (The Tojo Maru)*, [1972] A.C. 242 (H.L.) Prenons, par exemple, l'affaire anglaise *N. & J. Vlassopoulos Ltd. v. Ney Shipping Ltd. (The "Santa Carina")*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 478 (C.A.), sur laquelle Chartwell s'appuie principalement en l'espèce. Quoique ses faits ressemblent à ceux de la présente cause, il s'agit d'une affaire introduite devant la Division du Banc de la Reine dans l'exercice de sa compétence générale de *common law* et non pas d'une affaire portée devant la Cour d'amirauté ou dans laquelle on a invoqué la compétence en matière d'amirauté. En Angleterre, la compétence en matière d'amirauté demeure relativement étroite, se limitant surtout aux demandes relatives à des navires. Dans des domaines, comme celui des contrats d'acconage ici en cause, qui seraient considérés en droit canadien comme relevant du droit maritime, le droit d'amirauté anglais est complété par la *common law*. Je fais remarquer qu'en Écosse c'est le droit écossais, avec ses origines civilistes, et non pas la *common law*, qui s'appliquerait aux réclamations relatives au transport maritime qui échappent à la compétence en matière d'amirauté: voir, par exemple, *Trans Barwil Agencies (UK) Ltd. v. John S. Braid & Co.*, [1989] S.L.T. 73 (O.H.), et *Micosta S.A. v. Shetland Islands Council*, [1986] S.L.T. 193 (O.H.); voir en outre les comparaisons faites entre le droit écossais et la *common law* dans l'affaire *Bridges & Salmon, Ltd. v. The "Swan"*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 5, à la p. 13, et dans l'affaire *The "Santa Carina"*, précitée, à la p. 483.

À la différence de la situation qui prévaut en Angleterre, au Canada, quoique le droit maritime soit uniforme, le droit privé ne l'est pas. Si la compétence en matière d'amirauté au Canada était restée aussi étroite que la compétence en matière d'amirauté en Angleterre, le régime fédéral de droit privé aurait commandé que le contrat d'acconage présentement en cause soit régi par le droit civil du Québec, tandis que des contrats analogues passés dans d'autres provinces seraient régis par la *common law*. Le gouvernement fédéral

s. 91(10) of the *Constitution Act, 1867*. By enlarging admiralty jurisdiction, it has enlarged, relative to England, the sphere within which maritime law principles, rather than provincial private law principles, apply. For this reason, the majority of the Court in *Buenos Aires Maru* proceeded from the premise (at p. 779) that "Canadian maritime law is uniform throughout Canada" and rejected the view (at p. 782) that "[s]ince the common law . . . may be incidentally applied in Admiralty cases, so also may the *Civil Code* be incidentally applied in cases arising in the Province of Quebec."

The *Federal Court Act* not only establishes the jurisdiction of the Federal Court in admiralty matters but also defines the content of Canadian maritime law. In *Buenos Aires Maru*, McIntyre J. concluded that the definition of "Canadian maritime law" in s. 2 of the Act went beyond granting jurisdiction and created "operative law" (p. 772). This definition creates operative law governing the exercise of admiralty jurisdiction both in the Federal Court and in provincial superior courts and other courts: see *Ontario (Attorney General) v. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 S.C.R. 206. It therefore ousts the application of provincial private law by provincial superior courts exercising their concurrent jurisdiction over Canadian maritime law. The effect of the *Federal Court Act* as concerns maritime law is analogous to its effect as concerns industrial property, over which provincial superior courts also exercise concurrent jurisdiction: see s. 20 of the *Federal Court Act*.

Therefore, in exercising its concurrent jurisdiction over Canadian maritime law, it was not open to the court below simply to apply the *Civil Code* of Quebec. Canadian maritime law, not provincial private law, governs this case. Consequently, the

a toutefois jugé bon d'étendre la compétence en matière d'amirauté en vertu du pouvoir que lui confère le par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. En élargissant la compétence en matière d'amirauté, il a élargi, par rapport à l'Angleterre, le champ d'application des principes de droit maritime plutôt que celui des principes du droit privé provincial. Pour cette raison, notre Cour à la majorité, dans l'affaire *Buenos Aires Maru*, est partie de la prémisse (à la p. 779) que «le droit maritime canadien est uniforme partout au Canada» et a rejeté le point de vue (à la p. 782) suivant lequel, «[c]omme les principes de *common law* [...] peuvent être appliqués accessoirement dans les affaires d'amirauté, de même le *Code civil* peut être appliqué accessoirement dans les litiges qui ont pris naissance dans la province de Québec».

d La *Loi sur la Cour fédérale* fixe non seulement la compétence de la Cour fédérale en matière d'amirauté, mais encore elle définit le contenu du droit maritime canadien. Dans l'arrêt *Buenos Aires Maru*, le juge McIntyre a conclu que la définition du «droit maritime canadien» à l'art. 2 de la *Loi* n'est pas qu'attributive de compétence, mais elle crée une «règle de droit applicable» (p. 772). Il s'agit d'une définition qui crée une règle de droit applicable régissant l'exercice de la compétence en matière d'amirauté par la Cour fédérale ainsi que par les cours supérieures provinciales et les autres tribunaux: voir *Ontario (Procureur général) c. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 R.C.S. 206. Elle vient donc empêcher les cours supérieures provinciales d'appliquer le droit privé provincial dans l'exercice de leur compétence concurrente en matière de droit maritime canadien. En ce qui concerne le droit maritime, l'effet de la *Loi sur la Cour fédérale* est semblable à son effet en matière de propriété industrielle, à l'égard de laquelle les cours supérieures provinciales exercent également une compétence concurrente: voir l'art. 20 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Il s'ensuit donc qu'en exerçant en l'espèce sa compétence concurrente en matière de droit maritime canadien, le tribunal d'instance inférieure ne pouvait se contenter d'appliquer le *Code civil* du Québec. C'est le droit maritime canadien et non le

question becomes, what is the applicable Canadian maritime law rule?

C. The Sources of Canadian Maritime Law in the Absence of a Specific Rule

Neither party raised any specific maritime law rule having its origin in statute or admiralty case law applicable to the instant case. Instead, Chartwell submitted that English common law should be looked to as a supplementary source of Canadian maritime law. Chartwell drew particularly on the following passage from McIntyre J.'s reasons in *Buenos Aires Maru* (at p. 779):

It is my view, as set out above, that Canadian maritime law is a body of federal law encompassing the common law principles of tort, contract and bailment. I am also of the opinion that Canadian maritime law is uniform throughout Canada, a view also expressed by Le Dain J. in the Court of Appeal who applied the common law principles of bailment to resolve Miida's claim against ITO. Canadian maritime law is that body of law defined in s. 2 of the *Federal Court Act*. That law was the maritime law of England as it has been incorporated into Canadian law and it is not the law of any province of Canada.

If this passage suggests that common law principles are the unique source of Canadian maritime law in cases, such as this one, where no specific admiralty rule exists, the passage requires clarification. Canadian maritime law encompasses principles of tort, contract and bailment, but it also encompasses civil law principles which were always a part of maritime law as applied by the English High Court of Admiralty. The reasons of Le Dain J. then of the Federal Court of Appeal (*Miida Electronics, Inc. v. Mitsui O.S.K. Lines Ltd.*, [1982] 1 F.C. 406), which were approved by McIntyre J., are helpful in this regard (at pp. 416-17):

If the liability of the terminal operator to the cargo owner should be regarded as a maritime matter within the definition of "Canadian maritime law" in section 2 of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c.

droit privé provincial qui régit la présente instance. Cela étant, il faut se demander quelle est la règle applicable en droit maritime canadien.

C. Les sources du droit maritime canadien en l'absence d'une règle spécifique

Ni l'une ni l'autre partie n'a invoqué de règle précise de droit maritime découlant d'un texte législatif ou de la jurisprudence en matière d'amirauté qui soit applicable en l'espèce. Au contraire, Chartwell a soutenu qu'il fallait avoir recours à la *common law* d'Angleterre comme source supplétive de droit maritime canadien. Chartwell s'est appuyée particulièrement sur l'extrait suivant des motifs du juge McIntyre dans l'affaire *Buenos Aires Maru* (à la p. 779):

Je suis d'avis, comme je viens de l'expliquer, que le droit maritime canadien constitue un ensemble de règles de droit fédérales qui englobe les principes de *common law* en matière de responsabilité délictuelle, de contrat et de dépôt. Je suis aussi d'avis que le droit maritime canadien est uniforme partout au Canada, un point de vue partagé par le juge Le Dain de la Cour d'appel qui a appliqué les principes de *common law* en matière de dépôt pour résoudre la demande de Miida contre ITO. Le droit maritime canadien est l'ensemble de règles de droit que définit l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Ce droit, c'est le droit maritime d'Angleterre qui a été incorporé au droit canadien; ce n'est pas le droit d'une province canadienne.

Si ce passage laisse entendre que les principes de *common law* constituent l'unique source de droit maritime canadien dans des affaires comme la présente où il n'existe aucune règle précise en matière d'amirauté, il mérite clarification. Le droit maritime canadien englobe des principes de responsabilité délictuelle, des contrats et du dépôt, mais il comprend aussi les principes de droit civil qui ont toujours fait partie du droit maritime appliqué par la Haute Cour d'amirauté d'Angleterre. Les motifs du juge Le Dain, alors de la Cour d'appel fédérale (*Miida Electronics, Inc. c. Mitsui O.S.K. Lines Ltd.*, [1982] 1 C.F. 406), qui ont été approuvés par le juge McIntyre, nous éclairent sur ce point (à la p. 417):

Si la responsabilité du transitaire vis-à-vis du propriétaire de la cargaison devait être regardée comme une question maritime, au sens de la définition que donne l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970

10, because of the close practical relationship of the terminal operation to the performance of the contract of carriage, the law which governs it should be uniform throughout Canada. Cf. *National Gypsum Company Inc. v. Northern Sales Limited* [1964] S.C.R. 144 at pages 153 and 163; *Associated Metals & Minerals Corporation v. The "Evie W"* [1978] 2 F.C. 710 at page 717. I am reinforced in this view by the fact that the common law of bailment provides a more coherent and certain basis for the duties and liability of the terminal operator than does the civil law of delictual responsibility. Such a result is in the interests of maritime commerce and it is certainly not against the general spirit of the Quebec civil law as indicated by article 2388 of the *Civil Code*, which appears to have been treated as of general import in the judgment of Girouard J. in *Inverness Railway and Coal Company v. Jones* (1908) 40 S.C.R. 45 at p. 55.

Neither Le Dain J. nor McIntyre J. concluded that Canadian maritime law, as uniformly applied, is composed uniquely of common law principles. They simply concluded that the common law principles of bailment, which themselves developed from civil law principles (see *Coggs v. Bernard* (1703), 2 Ld. Raym. 909, 92 E.R. 107, *per* Holt C.J.), provided the most useful framework for reaching a uniform Canadian result as concerns the matter in issue in that case, *viz.* the interpretation of Himalaya clauses. Common law principles are part of Canadian maritime law because in 1934, which is the date of reception of Canadian maritime law, the Admiralty Division of the High Court of Justice would sometimes look to common law principles in helping to resolve maritime matters: see *Buenos Aires Maru*, *supra*, at p. 776. However, Le Dain J.'s reasons, in particular, make it clear that a comparative analysis of civil law principles is far from foreign to a determination of what constitutes the Canadian maritime law on any given issue.

To repeat, "Canadian maritime law" includes all that body of law which was administered in England by the High Court on its Admiralty side in 1934 as such law may, from time to time have been amended by the federal Parliament and as it

(2^e Supp.), c. 10, du «droit maritime canadien», en raison du rapport étroit existant en pratique entre le transit et l'exécution du contrat de transport, le droit applicable devrait être uniforme partout au Canada. Voir *National Gypsum Company Inc. c. Northern Sales Limited* [1964] R.C.S. 144, aux pages 153 et 163; *Associated Metals & Minerals Corporation c. L'«Evie W»* [1978] 2 C.F. 710, à la page 717. Mon opinion se trouve confirmée par le fait que les règles de la *common law* en matière de dépôt constituent, pour déterminer les obligations et la responsabilité du transitaire, un fondement plus cohérent et plus solide que les principes de la responsabilité délictuelle du droit civil. Cela est dans l'intérêt du commerce maritime et ne va certainement pas à l'encontre de l'esprit du droit civil québécois, comme le montre l'article 2388 du *Code civil*, qui semble avoir été considéré comme ayant une portée générale dans l'arrêt rendu par le juge Girouard dans l'affaire *Inverness Railway and Coal Company c. Jones* (1908) 40 R.C.S. 45, à la page 55.

Ni le juge Le Dain ni le juge McIntyre n'ont conclu que le droit maritime canadien, qui est appliqué uniformément, se compose uniquement de principes de *common law*. Ils ont simplement décidé que c'étaient les principes de *common law* en matière de dépôt, eux-mêmes découlant des principes du droit civil (voir *Coggs v. Bernard* (1703), 2 Ld. Raym. 909, 92 E.R. 107, le juge en chef Holt), qui fournissaient le cadre le plus propice pour atteindre un résultat canadien uniforme relativement à la question en litige dans cette affaire, à savoir l'interprétation de clauses Himalaya. Les principes de *common law* font partie du droit maritime canadien parce qu'en 1934, année de l'adoption du droit maritime canadien, la Division d'amirauté de la Haute Cour de justice s'inspirait parfois des principes de *common law* pour résoudre des questions de droit maritime: voir *Buenos Aires Maru*, précité, à la p. 776. Toutefois, il ressort nettement des motifs du juge Le Dain en particulier qu'une analyse comparative des principes de droit civil est loin d'être étrangère à la détermination de ce qui constitue le droit maritime canadien sur une question donnée.

Le «droit maritime canadien», répétons-le, englobe l'ensemble des règles de droit dont l'application en Angleterre en 1934 relevait de la Division d'amirauté de la Haute Cour, telles que ces règles peuvent avoir été modifiées à l'occasion par

has developed through judicial precedent to date. It is important to emphasize the special character of the law that was administered by the High Court on its Admiralty side and the extent to which that law was distinct from the general common law of England. Indeed, a review of doctrinal writings as well as of the records and judgments of the High Court of Admiralty confirms that civil law sources and comparative law methodology have always played a significant role in the development of maritime law, and this even when admiralty jurisdiction expanded into new domains.

(a) Doctrinal Writings

In addressing the role of comparative law in the development and continued functioning of Canadian maritime law, I have found a most useful point of departure in an article by Professor H. Patrick Glenn which comments on the *Buenos Aires Maru* case ((1987), 66 *Can. Bar Rev.* 360). Professor Glenn notes quite correctly that in *Buenos Aires Maru*, this Court adopted a broad concept of maritime jurisdiction with English admiralty law as its origin—a jurisdiction which was not nourished by the application of provincial law, be it common law or civil law. He goes on to make the following observation, which I quote at some length (at pp. 363-65):

There remains however, the large question of the nature of English admiralty law and the extent to which common law principles have been adopted and applied in English admiralty practice. In this regard it is difficult to escape contemporary concepts of the dominance of the common law and of the particular and fragmented character of law in fields such as admiralty. Contemporary concepts cannot, however, alter historical evidence, and the historical evidence is to the effect that the English law of admiralty existed not as a fragmentary body of law which necessarily borrowed from the common law, but as an autonomous body of law the concepts of which did much to shape the common law as we know it today. Administered by the English civilians, who in their monopoly of admiralty practice made exclusive use of maritime custom, the law merchant and the civil law (the persuasive *ius commune* of the continent), the law of admiralty thus presented the advantages of *in rem* proceedings, hypothecation of vessels

le législateur fédéral et telles qu'elles ont évolué dans la jurisprudence jusqu'à ce jour. Il importe de souligner le caractère spécial du droit appliqué par la Division d'amirauté de la Haute Cour et la mesure dans laquelle ce droit était distinct de la *common law* générale d'Angleterre. De fait, un examen de la doctrine ainsi que des registres et décisions de la Haute Cour d'amirauté confirme que le droit civil et la méthodologie du droit comparé ont toujours joué un rôle important dans le développement du droit maritime, et ce, même lorsque la juridiction d'amirauté s'est étendue à de nouveaux domaines.

a) La doctrine

En abordant le rôle du droit comparé dans le développement et l'application du droit maritime canadien, j'ai trouvé un point de départ fort utile dans un article du professeur H. Patrick Glenn commentant l'arrêt *Buenos Aires Maru* ((1987), 66 *R. du B. can.* 360). Le professeur Glenn souligne, avec raison d'ailleurs, que dans l'arrêt *Buenos Aires Maru* notre Cour a adopté une définition générale de la compétence en matière maritime, selon laquelle cette compétence tire son origine du droit anglais en matière d'amirauté—une compétence qui ne s'est pas alimentée de l'application du droit provincial, qu'il s'agisse de la *common law* ou du droit civil. Le professeur Glenn fait ensuite l'observation suivante dont voici un long extrait (aux pp. 363 à 365):

[TRADUCTION] Reste toutefois la vaste question de la nature du droit d'amirauté anglais et de la mesure dans laquelle les principes de *common law* ont été adoptés et mis en application dans la pratique anglaise en matière d'amirauté. Dans cette optique, il est difficile de se détacher des notions contemporaines de la prédominance de la *common law* et du caractère particulier et fragmentaire du droit dans des domaines comme celui de l'amirauté. Les notions contemporaines ne peuvent cependant rien changer à la preuve historique, d'où il ressort que le droit anglais en matière d'amirauté existait non pas sous la forme d'un ensemble fragmentaire de règles de droit qui faisait nécessairement des emprunts à la *common law*, mais en tant qu'ensemble indépendant de règles de droit dont les concepts ont contribué grandement à la formation de la *common law* que nous connaissons aujourd'hui. Appliqué par les civilistes anglais qui, dans l'exercice de leur monopole de la pratique en matière d'amirauté, avaient exclusivement

and negotiable bills of exchange, to say nothing of broad civil law principles of contractual and delictual liability.... The 1873 Court of Judicature Act explicitly preserved existing rules in force in Admiralty, and the principal conclusion of the most extensive study of the matter is that "only in relatively few respects has the procedure and substance of the common law intruded into Admiralty", and that this occurred because "the common lawyers, once the Court of Admiralty had passed into their hands, [have] shown an unexpected concern for the preservation and extension of the legal system bequeathed by the civilians".

Incorporation by reference of English admiralty law and common law principles adopted and applied in English admiralty cases therefore accomplishes two useful purposes in Canadian maritime practice. It provides a corpus of learning readily available in common law provinces for use in the extended maritime practice now possible in the Federal Court. It also ensures the reception of those civilian principles administered by English civilians as part of the European *ius commune*, and thus ensures the continuing relevance of Quebec civil law and the Quebec Civil Code, not as provincial law, but as evidence of received civil law principle. Quebec civilians may thus continue the civilian tradition in maritime matters. This will provoke no more uncertainty than exists in English law and is a useful reminder, as Gilmore and Black have stated in the United States, that maritime law may be regarded "as a system not depending for its validation on any inferred national legislation". [Emphasis added and footnotes omitted.]

A study quoted by Professor Glenn in this article, F. L. Wiswall's *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800* (1970), is a detailed analysis of the central place of civil law principles in the development of the English law of admiralty: see also W. Tetley, *Maritime Liens and Claims* (1985), at pp. 1-29. These civil law principles emerged from the tradition of Roman law and were embodied in a series of doctrinal sources widely available in Europe: see C. Abbott (later

recours à la coutume maritime, au droit commercial et au droit civil (le persuasif *ius commune* du continent), le droit d'amirauté offrait donc les avantages de procédures *in rem*, d'hypothèques maritimes et de lettres de change négociables, sans parler des principes civilistes généraux de la responsabilité contractuelle et délictuelle [...]. La Court of Judicature Act de 1873 a maintenu explicitement les règles alors en vigueur en matière d'amirauté et la conclusion principale qui se dégage de l'étude la plus exhaustive réalisée dans ce domaine est qu'il y a relativement peu d'aspects de la procédure et du fond de la *common law* qui se sont introduits dans le domaine de l'amirauté et que cela s'explique par le fait que «les juristes de *common law*, du moment que la Cour d'amirauté fut passée entre leurs mains, ont fait preuve d'un souci inattendu de préserver le système de droit que leur ont légué les civilistes et d'en favoriser l'extension».

L'incorporation par renvoi du droit d'amirauté anglais et des principes de *common law* adoptés et appliqués dans les causes anglaises relevant de l'amirauté a donc deux conséquences utiles pour la pratique canadienne en matière maritime. Elle fournit un corpus de connaissances qui, dans les provinces de *common law*, peut être facilement utilisé dans la pratique maritime élargie maintenant possible devant la Cour fédérale. Elle assure en outre l'adoption des principes civilistes qu'appliquaient les civilistes anglais comme partie intégrante du *ius commune* européen et, par le fait même, crée la certitude que le droit civil québécois et le Code civil du Québec continueront d'être pertinents, non pas en tant que système de droit provincial, mais en tant que preuve de l'incorporation de principes de droit civil. Les civilistes québécois peuvent donc maintenir la tradition civiliste en matière maritime. Cela n'occasionnera guère plus d'incertitude que celle qui existe en droit anglais et sert à nous rappeler, comme l'ont dit Gilmore et Black aux États-Unis, que le droit maritime peut être considéré «comme un système dont la validité ne tient aucunement à quelque législation nationale inférée». [Je souligne; renvois omis.]

Une étude de F. L. Wiswall citée par le professeur Glenn dans cet article et intitulée *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800* (1970) est une analyse détaillée de l'importance capitale des principes de droit civil dans le développement du droit anglais en matière d'amirauté: voir aussi W. Tetley, *Maritime Liens and Claims* (1985), aux pp. 1 à 29. Ces principes de droit civil procédaient de la tradition du droit romain et se trouvaient énoncés dans plusieurs

Lord Tenterden, Chief Justice of England), *A Treatise of the Law Relative to Merchant Ships and Seamen* (14th ed. 1901), at pp. ix-xi. Maritime law continues to blend a rich variety of sources, as Professor André Braën has emphasized in his study of "Le droit maritime du Québec à l'aube de la codification" (1985), 16 *R.G.D.* 429, at p. 430.

(b) The High Court of Admiralty

The composite character of maritime law is readily illustrated by reference to the records and dicta of the High Court of Admiralty itself. The interpretive method of the Court, far from reposing in a straightforward application of common law principles, from earliest times relied greatly on continental civilian sources. I propose to trace briefly the comparative methodology of the High Court of Admiralty up to 1934, the date at which, as McIntyre J. concluded in *Buenos Aires Maru* (at p. 771), the "body of law . . . administered in England by the High Court on its Admiralty side" was adopted as part of Canadian law.

The first records of the Court of Admiralty were collected in the *Black Book of the Admiralty*, the origins of which "probably date from the period between 1332 and 1357" (W. Holdsworth, *A History of English Law* (7th ed. 1956), vol. I, at p. 545). Holdsworth notes (at p. 546) that "[t]he part of the Black Book dealing with the procedure and practice of the court (which dates from the fifteenth century) shows that it was being settled on the model of the civil law." The Black Book was occasionally cited even as the modern scope of admiralty jurisdiction was being settled: see *The Sylph* (1867), L.R. 2 A. & E. 24, at p. 26; and *The Gas Float Whitton No. 2*, [1896] P. 42 (C.A.), at p. 51. An early explicit record of the intimate relationship between admiralty jurisdiction and the civil law is to be found in a letter of 1584 from Queen Elizabeth I to the Chief Justice of England, reproduced in Burrell 231-32, 167 E.R. 550, which required of the Chief Justice that "in all other like matters concerning the Admiralty

écrits doctrinaux largement diffusés en Europe: voir C. Abbott (plus tard lord Tenterden, Juge en chef d'Angleterre); *A Treatise of the Law Relative to Merchant Ships and Seamen* (14^e éd. 1901), aux pp. ix à xi. Le droit maritime est encore constitué d'une riche variété de sources, ainsi que le souligne le professeur André Braën dans son étude intitulée «Le droit maritime du Québec à l'aube de la codification» (1985), 16 *R.G.D.* 429, à la p. 430.

b) La Haute Cour d'amirauté

On voit aisément le caractère hétérogène du droit maritime lorsqu'on se reporte aux dossiers et aux opinions de la Haute Cour d'amirauté elle-même. Depuis ses débuts, la cour a suivi une méthode d'interprétation qui, loin de reposer sur la simple application de principes de *common law*, puisait abondamment aux sources civilistes continentales. Je me propose donc d'étudier brièvement la méthode comparative de la Haute Cour d'amirauté jusqu'en 1934, année où, ainsi que l'a conclu le juge McIntyre dans l'arrêt *Buenos Aires Maru* (à la p. 771), «cet ensemble de règles de droit, appliquées [...] en Angleterre par la Haute Cour, en sa juridiction d'amirauté», a été intégré dans le droit canadien.

Les premières décisions de la Cour d'amirauté ont été rassemblées dans le *Black Book of the Admiralty*, dont les origines [TRADUCTION] «remontent probablement à la période comprise entre 1332 et 1357» (W. Holdsworth, *A History of English Law* (7^e éd. 1956), vol. I, à la p. 545). Holdsworth souligne (à la p. 546) que [TRADUCTION] «[i]l se dégage de la partie du Black Book qui en traite que la procédure et la pratique de la cour (qui date du quinzième siècle) s'inspiraient du droit civil.» Le Black Book a parfois été cité alors même qu'on déterminait l'étendue de la compétence en matière d'amirauté à l'époque moderne: voir *The Sylph* (1867), L.R. 2 A. & E. 24, à la p. 26, et *The Gas Float Whitton No. 2*, [1896] P. 42 (C.A.), à la p. 51. Le lien étroit entre la compétence en matière d'amirauté et le droit civil ressort nettement d'une lettre de 1584 adressée par la reine Élisabeth 1^{re} au Juge en chef d'Angleterre et reproduite dans Burrell 231 et 232, 167 E.R. 550. Dans cette lettre, on demandait au Juge en chef

tie, that the same being triable by mere civil law be not admitted to trial before you at the common law". Until 1892 only civilians sat as judges in Admiralty.

Indeed, as late as 1733, consistent with its civilian tradition, the proceedings and records of the Admiralty Court were in Latin: see Burrell 231, 167 E.R. 549-50). After 1733, the civilian tradition continued in the English language. A few examples taken from the end of the 18th century through to the 1930s suffice to make the point.

In *The "Renard"* (1778), Hay & M. 222, 165 E.R. 51, a case concerning the law of prize and salvage, the Court assembled statutes, civil law doctrine, common law doctrine, and the law of nations to find the admiralty law rule. This amalgam of legal principles continued to play a central role during the thirty-year period from 1798 to 1827 during which Lord Stowell was the Admiralty Judge. For example, in *The "Aquila"* (1798), 1 C. Rob. 37, 165 E.R. 87, one of his first decisions, Lord Stowell examined Selden, Loccenius, Valin, the *Consolato del Mare*, the laws of Rhodes, the Code of Antoninus, the commentaries of Vinnius upon the *Institutes*, Bodin, and "the excellent marine ordinances of Louis the XIVth" to find the English rule respecting cargo found derelict at sea.

Despite the accumulation of admiralty case law and the intervention of statutory reform, the civilian tradition (which was called "the ancient law of the Admiralty") of the Court of Admiralty, with its emphasis on comparative law (or what were called "the general principles of law"), was preserved and developed by Lord Stowell's successors as judge of the Admiralty Court, Sir Christopher Robinson (1828 to 1833), Sir John Nicholl (1833 to 1838), Dr. Stephen Lushington (1838 to 1867) and Sir Robert Phillimore (1867 to 1875; subsequently Judge of the Admiralty Division, High Court of Justice). Indeed, it was precisely because

que [TRADUCTION] «toutes les autres affaires semblables en matière d'amirauté qui sont du ressort du droit civil simplement, ne soient pas admises devant vous pour être jugées selon la *common law*». Jusqu'en 1892, seuls des civilistes siégeaient comme juges en matière d'amirauté.

De fait, conformément à sa tradition civiliste, le latin était, encore en 1733, la langue des audiences et des actes de la Cour d'amirauté: voir Burrell 231, 167 E.R. 549 et 550). Après 1733, la tradition civiliste s'est maintenue en langue anglaise. Quelques exemples tirés de la période comprise entre la fin du XVIII^e siècle et les années trente du présent siècle suffisent pour illustrer ce point.

Dans l'affaire *The "Renard"* (1778), Hay & M. 222, 165 E.R. 51, portant sur le droit en matière de prises et de sauvetage, la cour a réuni textes législatifs, principes de droit civil, principes de *common law* et droit international afin de dégager la règle du droit d'amirauté qui s'appliquait. Cet amalgame de principes de droit a continué à jouer un rôle capital pendant la période de trente ans comprise entre 1798 et 1827, au cours de laquelle lord Stowell occupait le poste de juge d'amirauté. Par exemple, dans l'affaire *The "Aquila"* (1798), 1 C. Rob. 37, 165 E.R. 87, qui est l'une de ses premières décisions, lord Stowell a examiné Selden, Loccenius, Valin, le *Consolato del Mare*, les lois de Rhodes, le Code d'Antonin, les commentaires de Vinnius sur les *Institutes*, Bodin et les [TRADUCTION] «excellentes ordonnances maritimes de Louis XIV» afin de déterminer la règle anglaise applicable aux cargaisons trouvées abandonnées en mer.

Malgré l'accumulation de jurisprudence en matière d'amirauté et en dépit des réformes effectuées par voie législative, la tradition civiliste (dite [TRADUCTION] «le droit ancien de l'amirauté») de la Cour d'amirauté, qui mettait l'accent sur le droit comparé (ou sur ce qu'on appelait [TRADUCTION] «les principes généraux du droit»), a été maintenue et développée par ceux qui ont succédé à lord Stowell au poste de juge de la Cour d'amirauté: sir Christopher Robinson (1828 à 1833), sir John Nicholl (1833 à 1838), Stephen Lushington (1838 à 1867) et sir Robert Phillimore (1867 à 1875, par la suite juge de la Division d'amirauté de

the Court of Admiralty did not simply apply the common law that there was a history of jurisdictional dispute between it and the common law courts.

The line of cases at the origin of the jurisdiction over claims respecting "necessaries" found in s. 22(2)(m) of the *Federal Court Act*, intertwined with statutory responses to those cases, provides a good illustration of this jurisdictional battle and shows the extent to which the Court of Admiralty struggled to preserve its comparative approach. Especially noteworthy is that whenever the Court of Admiralty received an enlarged statutory grant of jurisdiction, it would apply the same comparative law methodology, including reference to civilian principles, to its new jurisdiction. This suggests that comparative law methodology should be employed with regard to the expanded jurisdiction under s. 22(2)(m).

In *The "Neptune"* (1834), 3 Hagg. 129, 166 E.R. 354, Sir John Nicholl dealt with the question whether "material men", who furnished ropes, sails and other necessities for a ship, had a lien on the proceeds of a ship sold under decree of the Court of Admiralty. Traditionally, the jurisdiction of the Court did not extend to contracts "arising within the body of any country", and the Court of King's Bench had already determined that material men did not have a lien on the ship itself. But the learned Judge made reference to the civil law and the law of nations in an effort to bring at least a lien against proceeds within admiralty jurisdiction, arguing that the civil law applied unless the law of England had specifically derogated from it (Hagg., at pp. 135-36, 139 and 145-46; E.R. at pp. 356, 357 and 360).

An appeal from this decision was instituted to the Privy Council under the style of cause *Hodges v. Sims (The Neptune)* (1835), 3 Knapp. 94, 12

la Haute Cour de Justice). C'est d'ailleurs précisément parce que la Cour d'amirauté ne se bornait pas à appliquer la *common law* qu'est né le long conflit entre elle et les tribunaux de *common law* sur la question de compétence.

La série de décisions à l'origine de la juridiction en matière de réclamations relatives aux «approvisionnements nécessaires» attribuée par l'al. 22(2)m) de la *Loi sur la Cour fédérale*, ainsi que les réactions du législateur devant ces décisions nous fournissent une bonne illustration de cette bataille livrée relativement à la question de la compétence et fait ressortir jusqu'à quel point la Cour d'amirauté a lutté pour préserver sa méthode comparative. Il convient particulièrement de noter que chaque fois qu'un texte législatif est venu élargir sa juridiction, la Cour d'amirauté a continué à utiliser la même méthode comparative, notamment en se référant aux principes civilistes. On peut inférer d'une telle approche que l'on devrait employer à l'égard de la compétence élargie conférée par l'al. 22(2)m) la méthodologie du droit comparé.

Dans l'affaire *The "Neptune"* (1834), 3 Hagg. 129, 166 E.R. 354, sir John Nicholl s'est penché sur la question de savoir si des [TRADUCTION] «fournisseurs de matériaux» qui fournissaient des câbles, des voiles et d'autres approvisionnements nécessaires d'un navire, avaient un privilège sur le produit de la vente d'un navire effectuée en exécution d'une ordonnance de la Cour d'amirauté. Traditionnellement, la compétence de la cour ne s'étendait pas aux contrats [TRADUCTION] «prenant naissance à l'intérieur d'un pays» et la Cour du Banc du Roi avait déjà statué que les fournisseurs de matériaux ne bénéficiaient pas d'un privilège sur le navire lui-même. Toutefois, affirmant que le droit civil s'appliquait à moins que le droit de l'Angleterre n'y ait expressément dérogé, le juge s'est référé au droit civil et au droit international dans un effort pour importer dans la juridiction d'amirauté au moins un privilège sur le produit de la vente (Hagg., aux pp. 135 et 136, 139, 145 et 146; E.R., aux pp. 356, 357 et 360).

Cette décision fut portée en appel devant le Conseil privé sous l'intitulé *Hodges v. Sims (The Neptune)* (1835), 3 Knapp. 94, 12 E.R. 584. En

E.R. 584. In reversing the decision of the Court of Admiralty, Erskine J., for a unanimous Court, recognized that "the law of the Court of Admiralty is the civil and maritime law, except in those points in which it has been expressly controlled by the municipal law of England", and also recognized that the common law courts had no power to alter civilian doctrine (Knapp., at p. 116; E.R., at pp. 592-93). Nevertheless, Erskine J. concluded that Sir John Nicholl had misconstrued the limit upon maritime jurisdiction. It did not apply to contracts made in England. However, his decision makes clear that had the jurisdiction of the Court of Admiralty extended to contracts made on land, that Court would have applied the civil law without interference from common law courts. Wiswall, *op. cit.*, at p. 58, notes that in the thirty-year period after the decision, Parliament passed first the *Admiralty Court Act, 1840* and then the *Admiralty Court Act, 1861*, by which the Admiralty Court, now constituted as a court of record, was given expanded jurisdiction, including "[j]urisdiction ... in partial vindication of Nicholl's judgment in *The Neptune*, over all claims for necessities supplied by materialmen to foreign ships, unless supplied in their home ports." Once the new Acts were in place, the Court ultimately nourished its expanded jurisdiction with renewed reference to the civil law doctrine that originally had been applied by Sir John Nicholl. As Holdsworth notes (*op. cit.*, vol. XVI, at p. 141), commenting on the career of Dr. Lushington: "He so interpreted these statutes that he brought the new law to which these new pieces of jurisdiction gave rise into harmony with the old law of his court. It was a task which required a thorough knowledge of the old principles, a capacity to adapt them to new uses": see, for example, *The "Milford"* (1858), Swab. 362, 166 E.R. 1167; see also *The Riga* (1872), L.R. 3 A. & E. 516, a

infirmant la décision de la Cour d'amirauté, le juge Erskine, s'exprimant au nom de la cour à l'unanimité, a reconnu que [TRADUCTION] «le droit qu'applique la Cour d'amirauté est le droit civil et le droit maritime, sous réserve des restrictions y ayant été expressément apportées par le droit de l'Angleterre», et il a convenu en outre que les tribunaux de *common law* n'avaient pas compétence pour modifier les principes civilistes (Knapp., à la p. 116; E.R., aux pp. 592 et 593). Néanmoins, le juge Erskine a conclu que sir John Nicholl avait mal interprété la restriction imposée à la compétence en matière maritime. Cette restriction ne s'appliquait pas aux contrats conclus en Angleterre. Cependant, il ressort nettement de sa décision que, si la compétence de la Cour d'amirauté s'était étendue aux contrats conclus à terre, cette cour aurait appliqué le droit civil sans aucune intervention de la part des tribunaux de *common law*. Wiswall, *op. cit.*, à la p. 58, fait remarquer qu'au cours des trente ans qui ont suivi la décision en question, le Parlement a adopté d'abord l'*Admiralty Court Act, 1840*, puis l'*Admiralty Court Act, 1861*, qui conféraient à la Cour d'amirauté, maintenant constituée en cour d'archives, une compétence plus étendue, qui comprenait [TRADUCTION] «une compétence [...] justifiant en partie la décision rendue par Nicholl dans l'affaire *The Neptune*, à l'égard de toutes les réclamations relatives aux approvisionnements nécessaires fournis par des fournisseurs de matériaux à des navires étrangers, à moins qu'ils n'aient été fournis dans leurs ports d'attache». Une fois les nouvelles lois adoptées, la cour a fini par soutenir sa compétence élargie par le recours accru aux principes de droit civil initialement appliqués par sir John Nicholl. Comme le souligne Holdsworth (*op. cit.*, vol. XVI, à la p. 141) en commentant la carrière de Lushington: [TRADUCTION] «Par sa façon d'interpréter ces lois, il a harmonisé avec le droit ancien de sa cour le droit nouveau auquel ces nouveaux chefs de compétence ont donné naissance. C'était là une tâche qui nécessitait une connaissance approfondie des vieux principes, une capacité de les adapter à de nouveaux usages»: voir, par exemple, l'affaire *The "Milford"* (1858), Swab. 362, 166 E.R. 1167; voir aussi l'affaire *The Riga* (1872), L.R. 3 A. & E. 516, une décision de sir Robert Phillimore.

decision of Sir Robert Phillimore. When the Court benefitted from an expanded jurisdiction, it did not simply absorb and apply common law doctrine.

Even after 1875, when the Judicature Acts had transformed the Court into the Admiralty Division of the High Court of Justice subject to a superintending power in the Court of Appeal, the role of civil law in interpreting expanded admiralty jurisdiction remained in evidence. It was Fry L.J. of the Court of Appeal, rendering judgment in *The Heinrich Bjorn* (1885), 10 P.D. 44 (C.A.) (upheld, (1886), 11 App. Cas. 270 (H.L.)), who brought together the strands of civil law doctrine applicable to the claims of material men in admiralty. Although he did not overturn the line of authority refusing to grant material men a lien against the ship, he did recognize that the new jurisdiction codified a civil law right *in rem* (at pp. 50-51 and 53-54). The role of the civil law in this domain was again emphasized in *The Ripon City*, [1897] P. 226, a judgment of the first common lawyer to sit in Admiralty, Sir Gorell Barnes.

Up until and even after 1934, when the *Admiralty Act, 1934* adopted English admiralty jurisdiction and law as part of Canadian law, the Court of Appeal was still looking to civil law principles: see, for example, *The Beldis*, [1936] P. 51. Indeed, English courts continue to look to civil law principles today: see, for example, *The "Goring"*, [1987] 2 Lloyd's Rep. 15 (C.A.), aff'd [1988] 1 Lloyd's Rep. 397 (H.L.); *The "Sennar"* (No. 2), [1984] 2 Lloyd's Rep. 142 (C.A.); *Soya G.m.b.H. Kommanditgesellschaft v. White*, [1982] 1 Lloyd's Rep. 136 (C.A.); *Tehno-Impex v. Gebr van Weelde Scheepvaartkantoor BV*, [1981] 2 All E.R. 669 (C.A.), and *Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corp. (The Halcyon Isle)*, [1981] A.C. 221 (P.C.)

By virtue of s. 22(2)(m) of the *Federal Court Act*, Canadian maritime law jurisdiction "in respect of goods, materials or services ... supplied

Quand sa compétence eut été élargie, la cour ne s'est pas contentée simplement d'absorber et d'appliquer les principes de *common law*.

Même après 1875, à l'époque où les lois relatives à la magistrature étaient venues transformer la Cour d'amirauté en Division d'amirauté de la Haute Cour de justice, soumise au pouvoir de surveillance de la Cour d'appel, le droit civil n'en continuait pas moins à jouer un rôle dans l'interprétation de la compétence élargie en matière d'amirauté. C'est le lord juge Fry de la Cour d'appel qui, en statuant dans l'affaire *The Heinrich Bjorn* (1885), 10 P.D. 44 (C.A.) (arrêt confirmé par (1886), 11 App. Cas. 270 (H.L.)), a imbriqué les éléments des principes de droit civil applicables aux réclamations présentées en amirauté par des fournisseurs de matériaux. Bien que ne renversant pas le courant de jurisprudence qui consistait à refuser d'accorder aux fournisseurs de matériaux un privilège sur le navire, il a reconnu que la nouvelle compétence consacrait dans la loi un droit réel propre au droit civil (aux pp. 50 et 51, 53 et 54). Le rôle du droit civil dans ce domaine a été souligné encore une fois dans la décision *The Ripon City*, [1897] P. 226, rendue par sir Gorell Barnes, le premier juriste de *common law* à siéger en amirauté.

Jusqu'en 1934 et même après cette année où la *Loi d'amirauté, 1934* a incorporé dans le droit canadien la compétence et le droit anglais en matière d'amirauté, la Cour d'appel se tournait encore vers les principes de droit civil: voir, par exemple, *The Beldis*, [1936] P. 51. En fait, les tribunaux anglais continuent aujourd'hui à s'appuyer sur le droit civil: voir, par exemple, *The "Goring"*, [1987] 2 Lloyd's Rep. 15 (C.A.), conf. [1988] 1 Lloyd's Rep. 397 (H.L.), *The "Sennar"* (No. 2), [1984] 2 Lloyd's Rep. 142 (C.A.), *Soya G.m.b.H. Kommanditgesellschaft v. White*, [1982] 1 Lloyd's Rep. 136 (C.A.), *Tehno-Impex v. Gebr van Weelde Scheepvaartkantoor BV*, [1981] 2 All E.R. 669 (C.A.), et *Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corp. (The Halcyon Isle)*, [1981] A.C. 221 (C.P.)

Suivant l'al. 22(2)m) de la *Loi sur la Cour fédérale*, la compétence en matière de droit maritime canadien «relative à des marchandises, maté-

to a ship" extends not only to claims respecting necessities supplied to foreign ships, but includes all such claims. Furthermore, the definition of "necessaries" has been extended to include all "claims in respect of stevedoring and lighterage". In keeping with the tradition of Canadian maritime law, absent a specific maritime law rule, a comparative law method should be used to arrive at the position under Canadian maritime law. This comparative law method suggests looking to both civil law and common law sources in order to find the maritime law rule.

To summarize, as at 1934, which marks the last statutory reception into Canada of English admiralty law, English courts were still drawing upon, and indeed developing, the civilian tradition in maritime law. Of course, Canadian maritime law did not freeze in 1934, and nor did the civilian tradition. As McIntyre J. noted in *Buenos Aires Maru* (at p. 774), "[a]n historical approach may serve to enlighten but it must not be permitted to confine . . . [T]he words "maritime" and "admiralty" should be interpreted within the modern context of commerce and shipping." Part of that modern context is contemporary civil law.

(c) Comparative Law in the Maritime Law of the United States and Australia

The comparative focus of maritime law is not limited to the English common law courts. Perhaps the most famous statement of the role of civil law in the development and interpretation of admiralty law is that of the eminent American jurist, Story J., in *De Lovio v. Boit*, 7 F. Cas. 418 (C.C. Mass. 1815). In identifying the scope of admiralty jurisdiction in the United States, Story J. undertook an exhaustive historical inquiry into the jurisdiction of the English High Court of Admiralty and its civilian forms of proceeding. His judgment remains a remarkable and seminal study of the matter. But in the United States, the civil law has

riels ou services fournis à un navire» vise non seulement les réclamations relatives aux approvisionnements nécessaires fournis aux navires étrangers, mais encore elle s'étend à la totalité des demandes de ce genre. De plus, la définition de l'expression «approvisionnements nécessaires» a été élargie de manière à viser toutes les demandes «en ce qui concerne l'acconage et le gabarage». Conformément à la tradition du droit maritime canadien, on devrait, en l'absence d'une règle précise de droit maritime, avoir recours à une méthode de droit comparé pour déterminer la position du droit maritime canadien. Cette méthode comparative nous incite à tenir compte de sources aussi bien de droit civil que de *common law* afin de dégager la règle de droit maritime qui s'applique en l'occurrence.

Pour résumer, en 1934, année de la dernière adoption par voie législative au Canada du droit anglais en matière d'amirauté, les tribunaux anglais avaient encore recours à la tradition civiliste en droit maritime et contribuaient même à son développement. Bien entendu, le droit maritime canadien, pas plus que la tradition civiliste, ne s'est pas figé en 1934. Comme l'affirme le juge McIntyre dans l'arrêt *Buenos Aires Maru* (à la p. 774): «Une méthode historique peut servir à éclairer, mais ne saurait autoriser à limiter . . . [L]es termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau.» Or, le droit civil contemporain fait partie de ce contexte moderne.

(c) Le droit comparé dans le droit maritime des États-Unis et de l'Australie

Ce ne sont pas uniquement les tribunaux de *common law* d'Angleterre qui adoptent une méthode comparative à l'égard du droit maritime. L'énoncé le plus célèbre du rôle du droit civil dans le développement et l'interprétation du droit d'amirauté est peut-être celui que fait l'éminent juriste américain, le juge Story, dans la décision *De Lovio v. Boit*, 7 F. Cas. 418 (C.C. Mass. 1815). En précisant l'étendue de la juridiction d'amirauté aux États-Unis, le juge Story a entrepris un examen historique exhaustif portant sur la juridiction de la Haute Cour d'amirauté d'Angleterre et sur le caractère civiliste de sa procédure. Son

not just been a subject of antiquarian interest. As recently as 1985, in *Schiffahrtsgesellschaft Leonhardt & Co. v. A. Bottacchi S.A. De Navegacion*, 773 F.2d 1528 (1985), the Eleventh Circuit invoked civil law to declare that the admiralty right of attachment (*saisie conservatoire*) of the colonial United States continues to exist today and can be employed in addition to current statutory rules of attachment (see also *Grand Bahama Petroleum Co. v. Canadian Transportation Agencies, Ltd.*, 450 F. Supp. 447 (W.D. Wash. 1978)). The Court looked back to *An Act to regulate Processes in the Courts of the United States* (Act of Sept. 29. 1789, ch. 21, § 2, 1 Stat. 93), which in its second section directs admiralty and maritime jurisdiction shall be exercised "according to the course of the civil law", and emphasized the composite origins of maritime law (at p. 1532, n. 13).

Australia, like Canada, derived its maritime law from that of England. In *The Ship "Terukawa Maru" v. Co-operated Dried Fruit Sales Pty. Ltd.* (1972), 126 C.L.R. 170, Menzies J. of the High Court commented (at p. 174) that Australian admiralty jurisdiction "harks back to the centuries old conflict between the civilians who were judges of the High Court of Admiralty and the common law judges". The civil law tradition remains a living part of admiralty law in common law jurisdictions. It is just as surely a living part of Canadian maritime law.

(d) Admiralty Law in Canada

Not surprisingly, the Canadian courts, including this Court, have continued the tradition of looking to civil law in admiralty matters. In *Bow, McLachlan and Co. v. The Ship "Camosun"* (1908), 40 S.C.R. 418 (reversed on other grounds, [1909] A.C. 597 (P.C.)), the Supreme Court of Canada noted the civil law origins of the nature of the maritime lien (p. 428). Similarly, in *The Ship Pacifico v. Winslow Marine Railway and Ship-*

judgement constitue encore une étude remarquable qui fait autorité dans le domaine. Mais, aux États-Unis, le droit civil ne présente pas qu'un intérêt historique. En 1985 encore, dans l'affaire *Schiffahrtsgesellschaft Leonhardt & Co. v. A. Bottacchi S.A. De Navegacion*, 773 F.2d 1528 (1985), le Onzième circuit s'est fondé sur le droit civil pour déclarer que le droit de saisie conservatoire que possédaient en matière d'amirauté les colonies américaines subsiste aujourd'hui et qu'il peut être utilisé en plus des règles actuelles de saisie conservatoire énoncées dans la loi (voir aussi *Grand Bahama Petroleum Co. v. Canadian Transportation Agencies, Ltd.*, 450 F. Supp. 447 (W.D. Wash. 1978)). La cour s'est reportée à *An Act to regulate Processes in the Courts of the United States* (Loi du 29 sept. 1789, chap. 21, art. 2, 1 Stat. 93), dont le second article édicte que la compétence maritime et la compétence en matière d'amirauté doivent s'exercer [TRADUCTION] «en conformité avec le droit civil», puis elle a souligné l'hétérogénéité des sources du droit maritime (à la p. 1532, n. 13).

L'Australie, tout comme le Canada, a tiré son droit maritime de celui d'Angleterre. Dans la décision *The Ship «Terukawa Maru» v. Co-operated Dried Fruit Sales Pty. Ltd.* (1972), 126 C.L.R. 170, le juge Menzies de la Haute Cour affirme (à la p. 174) qu'en Australie la compétence en matière d'amirauté [TRADUCTION] «s'inscrit dans la tradition du conflit qui a duré des siècles entre les civilistes qui étaient juges de la Haute Cour d'amirauté et les juges de *common law*». La tradition du droit civil continue de faire partie du droit d'amirauté dans les juridictions de *common law*. Elle constitue tout aussi certainement une part vivante du droit maritime canadien.

d) Le droit d'amirauté au Canada

Il n'est guère surprenant de constater que les tribunaux canadiens, y compris notre Cour, ont poursuivi la tradition consistant à se référer au droit civil pour les questions relevant de l'amirauté. Dans l'arrêt *Bow, McLachlan and Co. v. The Ship «Camosun»* (1908), 40 R.C.S. 418 (infirmé pour d'autres motifs, [1909] A.C. 597 (C.P.)), la Cour suprême du Canada a souligné l'origine civiliste du privilège maritime (p. 428).

building Co., [1925] Ex. C.R. 32, Maclean J., sitting as President of the Exchequer Court, canvassed the civil law principles respecting damages applicable in admiralty cases (pp. 37-38). His reasons in this regard were cited by Ritchie J., who delivered the judgment of this Court in *Canadian General Electric Co. v. Pickford & Black Ltd.*, [1972] S.C.R. 52, and concluded (at p. 57) that the maritime law rule differed from that at common law. *Canadian General Electric* was applied in *Drew Brown Ltd. v. The Ship "Orient Trader"*, [1974] S.C.R. 1286, and both discussions of civil law just cited were reproduced in the judgment of Spence J. (at p. 1309), who dissented on unrelated grounds.

In *Buenos Aires Maru*, *supra*, McIntyre J. canvassed thoroughly those instances in which Canadian and British courts have also drawn upon common law principles to resolve maritime law problems. There is no need here to review those cases. But in describing the body of law administered by the Admiralty Court of England and the incorporation of that law as part of Canadian maritime law, McIntyre J. relied largely on *The Queen v. Canadian Vickers Ltd.*, [1978] 2 F.C. 675 (T.D.) In that case, Thurlow A.C.J. drew a great deal upon Story J.'s decision in *De Lovio v. Boit*, *supra*, and cited a famous passage describing the variety of sources, including civil law, invoked by the High Court of Admiralty (*Canadian Vickers*, at p. 685; *De Lovio*, at p. 419). In this regard, it is worth underlining McIntyre J.'s description of the composite character of Canadian maritime law (at p. 776):

Thus, the body of admiralty law, which was adopted from England as Canadian maritime law, encompassed both the specialized rules and principles of admiralty and the rules and principles adopted from the common law and applied in admiralty cases as these rules and

De même, dans la décision *The Ship Pacifico v. Winslow Marine Railway and Shipbuilding Co.*, [1925] R.C. de l'É. 32, le juge Maclean, siégeant à titre de président de la Cour de l'Échiquier, a fait une étude des principes de droit civil relatifs aux dommages-intérêts qui s'appliquent en matière maritime (pp. 37 et 38). Ses motifs sur ce point ont été cités par le juge Ritchie qui a prononcé le jugement de la Cour dans l'affaire *Canadian General Electric Co. c. Pickford & Black Ltd.*, [1972] R.C.S. 52. Il y conclut (à la p. 57) que la règle applicable en droit maritime diffère de celle de la *common law*. L'arrêt *Canadian General Electric* a été appliqué dans l'affaire *Drew Brown Ltd. c. Le navire "Orient Trader"*, [1974] R.C.S. 1286, et les deux discussions susmentionnées portant sur le droit civil se trouvent reproduites dans les motifs du juge Spence (à la p. 1309), dissident sur d'autres points.

Dans l'arrêt *Buenos Aires Maru*, précité, le juge McIntyre fait une étude approfondie des causes dans lesquelles des tribunaux canadiens et britanniques ont également eu recours à des principes de *common law* pour résoudre des problèmes de droit maritime. Il n'est pas nécessaire ici de passer en revue ces décisions. Toutefois, en discutant de l'ensemble des règles de droit appliquées par la Cour d'amirauté d'Angleterre et de leur incorporation dans le droit maritime canadien, le juge McIntyre s'est appuyé en grande partie sur la décision *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.*, [1978] 2 C.F. 675 (D.P.I.) Dans cette décision, le juge en chef adjoint Thurlow s'était fondé dans une large mesure sur la décision rendue par le juge Story dans l'affaire *De Lovio v. Boit*, précitée, et en a cité un passage célèbre décrivant les diverses sources, y compris le droit civil, invoquées par la Haute Cour d'amirauté (*Canadian Vickers*, à la p. 685; *De Lovio*, à la p. 419). À ce propos, il convient de souligner la description que donne le juge McIntyre du caractère hétérogène du droit maritime canadien (à la p. 776):

Ainsi, l'ensemble de règles de droit maritime qui a été emprunté à l'Angleterre pour constituer le droit maritime canadien englobait à la fois les règles et principes spéciaux en matière d'amirauté et les règles et principes puisés dans la *common law* et appliqués aux affaires

principles have been, and continue to be, modified and expanded in Canadian jurisprudence.

It bears repeating that "the specialized rules and principles of admiralty" derive largely from civil law, and that civil law principles, like common law principles, have been and continue to be modified and expanded in Canadian jurisprudence. Nor is there anything about its composite character which precludes the uniform application of Canadian maritime law. What is required is a broad comparative approach worthy of the English civilians who sat in the High Court of Admiralty. Courts should seek to illuminate those problems lacking specific statutory resolution by canvassing the wide range of common law and civil law sources. As in *Buenos Aires Maru*, if either the common law or the civil law offers a "more coherent and certain basis" for resolving the matter at issue, the best solution should be chosen.

Indeed, the increasing importance for maritime law of the Hague Rules and other international instruments should breathe new life into the old comparative approach of the High Court of Admiralty. This Court has already favoured looking to continental sources to help interpret such instruments as applied in Canadian law: see, for example, *Falconbridge Nickel Mines Ltd. v. Chimo Shipping Ltd.*, [1974] S.C.R. 933, at p. 952. While the new comparative approach most often entails inquiring into how the courts and commentators of different countries have dealt with the same international rules and does not therefore draw directly on civil law principles, it nevertheless continues a venerable tradition in maritime law: the search for a *ius commune*. Rather than asking, "what is the civilian doctrine on a particular matter as compared with that of the common law?", the question often has become, "how do civilians, as compared with common lawyers, approach the interpretation of a particular internationally adopted rule?": see *Gatewhite Ltd. v. Iberia Lineas Aereas de Espana SA*, [1989] 1 All E.R. 944 (Q.B. Com. Ct.) There are, however,

d'amirauté selon que ces règles et principes ont été, et continuent d'être, modifiés et élargis dans la jurisprudence canadienne.

a Il vaut la peine de rappeler que «les règles et principes spéciaux en matière d'amirauté» dérivent pour une grande part du droit civil et que les principes de droit civil, comme ceux de *common law*, ont été et continuent d'être modifiés et élargis dans la jurisprudence canadienne. Par ailleurs, il n'y a rien dans le caractère hétérogène du droit maritime canadien qui s'oppose à son application uniforme. Ce qui s'impose est une méthode comparative générale qui soit digne des civilistes anglais qui siégeaient à la Haute Cour d'amirauté. Les tribunaux devraient s'attacher à élucider les problèmes non expressément réglés par les textes législatifs, en tenant compte de toute la gamme des sources de *common law* et de droit civil. Comme dans l'affaire *Buenos Aires Maru*, si l'un ou l'autre de la *common law* ou du droit civil offre un «fondement plus cohérent et plus solide» pour la résolution de la question en litige, c'est la meilleure solution qu'on doit retenir.

En fait, l'importance de plus en plus grande que revêtent en droit maritime les Règles de la Haye et d'autres documents internationaux devrait donner un regain de vie à l'ancienne méthode comparative de la Haute Cour d'amirauté. Notre Cour s'est déjà prononcée en faveur d'un recours aux sources continentales comme aide dans l'interprétation de tels documents lorsqu'ils sont appliqués en droit canadien: voir, par exemple, *Falconbridge Nickel Mines Ltd. c. Chimo Shipping Ltd.*, [1974] R.C.S. 933, à la p. 952. Quoique la nouvelle méthode comparative nécessite le plus souvent qu'on se demande comment les tribunaux et les commentateurs de différents pays ont traité les mêmes règles internationales et bien qu'elle ne fasse donc pas directement appel aux principes de droit civil, celle-ci représente néanmoins la continuation d'une longue tradition en droit maritime: la recherche d'un *ius commune*. Plutôt que de se demander en quoi le droit civil diffère de la *common law* sur un point donné, la question a souvent consisté à déterminer comment les civilistes, par opposition aux juristes de *common law*, abordent l'interprétation de telle ou telle règle internationale: voir *Gate-*

some aspects of Canadian maritime law, such as the problem posed by the instant case, that are not contemplated by specific statutory provisions and therefore require a comparison of civil law and common law doctrine.

As its application through the history of maritime law reveals, the comparative method aims at a harmony short of homogeneity. It aims to shed light on legal problems common to both traditions by exploiting differences in doctrine and approach. Above all, it seeks to multiply the range of sources for legal inquiry on the faith that clarity of judicial reasoning is served, not hindered, by viewing the same problems from many vantage points. If the comparative method renders the lawyer's task somewhat more difficult, it repays those efforts with greater breadth of analysis.

(e) The Civil Code as a Useful Source of Civil Law for Canadian Maritime Law

A review of the admiralty tradition, as developed both in England and in Canada, reveals that civil law has always played a central role in the interpretation of maritime law. In Canada, of course, it is the *Civil Code*, in particular the *Civil Code of Lower Canada* which is our principal repository of the civilian tradition (on the *Civil Code* and maritime law, see J. Pineau, "La Législation maritime canadienne et le Code civil québécois" (1968), 14 *McGill L. J.* 26). In *Fairway Life & Marine Insurance Ltd. v. Susan Darlene (The)*, [1987] 2 F.C. 547, a recent decision of the Federal Court Trial Division concerning maritime insurance, Giles A.S.P. provided a most useful explanation as to how the *Civil Code* can be employed in maritime cases (at pp. 552-53):

The maritime law of Lower Canada was codified at the time that the other laws of Lower Canada were codified. The *Civil Code* of 1866 contains an article which makes

white Ltd. v. Iberia Lineas Aereas de Espana SA, [1989] 1 All E.R. 944 (Q.B. Com. Ct.) Il y a cependant des aspects du droit maritime canadien, tels que le problème qui se pose en l'espèce, qui ne font pas l'objet de dispositions législatives particulières et qui requièrent en conséquence une comparaison des principes du droit civil et de ceux de la *common law*.

Comme le révèle son utilisation tout au long de l'histoire du droit maritime, la méthode comparative vise à établir une harmonie qui n'atteint toutefois pas l'homogénéité. Elle a pour but de clarifier des problèmes juridiques communs aux deux traditions en exploitant les différences doctrinales et méthodologiques. Partant de l'idée que, loin d'en être compromise, la clarté du raisonnement juridique est favorisée lorsque les mêmes problèmes sont envisagés de plusieurs points de vue différents, elle vise par-dessus tout à multiplier le nombre de sources auxquelles on peut puiser aux fins d'une analyse juridique. Si la méthode comparative complique quelque peu la tâche de l'avocat, les efforts de celui-ci sont compensés par l'analyse plus poussée qu'elle permet.

e) Le Code civil en tant que source de droit civil en droit maritime canadien

Il se dégage d'une étude de la tradition d'admirauté, telle qu'elle a évolué tant en Angleterre qu'au Canada, que le droit civil a toujours joué un rôle primordial dans l'interprétation du droit maritime. Au Canada, bien entendu, c'est surtout dans le *Code civil* et, en particulier, dans le *Code civil du Bas-Canada*, qu'est conservée la tradition civiliste (au sujet du *Code civil* et du droit maritime, voir J. Pineau, «La Législation maritime canadienne et le Code civil québécois» (1968), 14 *McGill L. J.* 26). Dans *Fairway Life & Marine Insurance Ltd. c. Susan Darlene (Le)*, [1987] 2 C.F. 547, une décision récente de la Section de première instance de la Cour fédérale portant sur l'assurance maritime, le protonotaire-chef adjoint Giles donne une explication fort utile de la manière dont le *Code civil* peut être utilisé dans les affaires maritimes (aux pp. 552 et 553):

Le droit maritime du Bas-Canada a été codifié en même temps que les autres lois du Bas-Canada. Un article du *Code civil* de 1866 porte sur l'assurance maritime.

provisions respecting marine insurance. While the Code enacted as law its various provisions, it is not for that reason that it should be referred to. The Code should be referred to because it in fact is a statement of the pre-existing maritime law and possibly the most authoritative statement as to the maritime law at the time of the writing of the *Civil Code*. The Judicial Committee of the Privy Council appears to have considered the *Civil Code* of Quebec or Lower Canada to have been definitive of the maritime law of marine insurance with regard to the matter of abandonment in 1874 when, it decided the case, *Provincial Insurance Company v. Joel Leduc* (1874), L.R. 6 P.C. 224.

When interpreting Canadian maritime law, the *Civil Code* is not to be applied as governing private law. Rather, it is to be used as a helpful comparative law source of those civilian principles which make up the composite body of Canadian maritime law. Thus, in the *Susan Darlene*, Giles A.S.P. went on to refer to art. 2383 of the *Civil Code of Lower Canada*, which sets out circumstances under which there is a privilege upon vessels for the payment of debts—this in a case arising in Nova Scotia. Unlike in *Buenos Aires Maru*, where this Court was urged to apply the *Civil Code* to maritime cases arising in Quebec and the common law to maritime cases arising outside Quebec, the interpretive method employed by Giles A.S.P. respects both the uniformity of maritime law in Canada and the place of civil law in Canadian maritime law. As McIntyre J. noted in *Buenos Aires Maru* (at p. 778):

ITO advanced the argument that the Quebec *Civil Code* has been federally incorporated as part of the law of Canada and in admiralty cases in Quebec is applicable as Canadian maritime law.

This argument for the application of principles drawn from the *Civil Code*, and this argument alone, was rejected by McIntyre J. His judgment aimed to exclude the possibility that maritime law in Quebec would differ from maritime law in the rest of Canada. By contrast, there is nothing in McIntyre J.'s reasons which excludes drawing on the *Civil Code* to find those civil law principles

Même si les diverses dispositions de ce Code constituaient le droit alors en vigueur, ce n'est pas pour cette raison qu'il faut s'en remettre audit Code. S'il faut en tenir compte, c'est parce qu'il établit l'existence d'un droit maritime préexistant et qu'il s'agit peut-être du document le plus concluant quant à l'existence du droit maritime au moment où le *Code civil* a été rédigé. Il semble que, lorsqu'il a tranché l'affaire *Provincial Insurance Company v. Joel Leduc* (1874), L.R. 6 P.C. 224 en 1874, le Comité judiciaire du Conseil privé ait considéré le *Code civil* du Québec ou du Bas-Canada comme la source du droit maritime en ce qui concerne le délaissement.

Dans l'interprétation du droit maritime canadien, le *Code civil* ne doit pas être appliqué comme régissant le droit privé. Il doit plutôt servir, pour les fins du droit comparé, de source utile des principes civilistes qui forment l'ensemble hétérogène du droit maritime canadien. Ainsi, dans la décision *Susan Darlene*, le protonotaire-chef adjoint Giles s'est référé ensuite, et ce, dans une cause ayant pris naissance en Nouvelle-Écosse, à l'art. 2383 du *Code civil du Bas-Canada*, qui énonce les circonstances dans lesquelles il existe un privilège sur des navires pour le paiement de créances. À la différence de l'affaire *Buenos Aires Maru* où l'on avait demandé à la Cour d'appliquer le *Code civil* à des causes maritimes ayant pris naissance au Québec et la *common law* à celles ayant pris naissance hors du Québec, le protonotaire-chef adjoint Giles a employé une méthode d'interprétation qui respectait à la fois l'uniformité du droit maritime au Canada et le rôle que joue le droit civil dans le droit maritime canadien. Comme le fait remarquer le juge McIntyre dans l'arrêt *Buenos Aires Maru* (à la p. 778):

ITO fait valoir que le *Code civil* du Québec a été incorporé aux lois du Canada par le fédéral et que, dans les affaires maritimes au Québec, il s'applique à titre de droit maritime canadien.

C'est cet argument en faveur de l'application de principes tirés du *Code civil* et cet argument seulement qu'a rejeté le juge McIntyre. Son jugement visait à écarter la possibilité que le droit maritime au Québec soit différent de celui du reste du Canada. Par contre, il n'y a rien dans les motifs du juge McIntyre qui exclue le recours au *Code civil*

which form part of unified Canadian maritime law.

Indeed, this Court has in the past made such use of the *Civil Code* in maritime matters. In the case of *Inverness Railway and Coal Co. v. Jones* (1908), 40 S.C.R. 45, the Court drew upon the same provision relied on by Giles A.S.P., art. 2383, to resolve the old question whether material men could claim a privilege upon a vessel. This is the judgment *Le Dain J.* referred to in the passage I have already cited from *Miida Electronics, Inc.*, saying that "the *Civil Code* ... appears to have been treated as of general import." And in *St. Lawrence Metal and Marine Works Inc. v. Canadian Fairbanks-Morse Co.*, [1956] S.C.R. 717, this Court applied art. 2383 again. Abbott J., for the majority, described that article as embodying civil law principles relevant to maritime law (p. 719). An earlier decision, *Glengoil Steamship Co. v. Pilkington* (1897), 28 S.C.R. 146, illustrates that the Court was prepared to make reference to general provisions of the Code governing carriers (in that case, art. 1676) in a maritime case involving negligent damage to cargo. Far from seeking a particular and separate jurisprudence for Quebec, the Court made use of the Code to confirm the uniformity of Canadian maritime law. More recently, in *N. M. Paterson & Sons Ltd. v. Mannix Ltd.*, [1966] S.C.R. 180, Ritchie J. had recourse both to art. 2424 of the *Civil Code* and to common law doctrine in determining liability for the loss of cargo.

In fact, the Commissioners who drafted the *Civil Code* explicitly employed a comparative law methodology, especially when codifying those articles pertaining to maritime law, and that comparative methodology has characterized interpretation of the Code in maritime matters. In the introduction to his treatise, *Le Droit civil de la Province de Québec: Modèle vivant de Droit comparé* (1953), Professor Louis Baudouin wrote (at p. xv) that [TRANSLATION] "[t]he *Civil Code* of

afin d'en dégager les principes de droit civil qui font partie du droit maritime canadien unifié.

D'ailleurs, notre Cour a déjà ainsi utilisé le *Code civil* dans des causes maritimes. Dans l'affaire *Inverness Railway and Coal Co. v. Jones* (1908), 40 R.C.S. 45, la Cour a eu recours à l'art. 2383, la disposition invoquée par le protonotaire-chef adjoint Giles, pour répondre à la question classique de savoir si des fournisseurs de matériaux pouvaient réclamer un privilège sur un navire. C'est à cet arrêt que le juge *Le Dain* fait allusion quand il affirme, dans l'extrait précité de l'arrêt *Miida Electronics, Inc.*, que le «*Code civil* [...] semble avoir été considéré comme ayant une portée générale». Et dans l'arrêt *St. Lawrence Metal and Marine Works Inc. v. Canadian Fairbanks-Morse Co.*, [1956] R.C.S. 717, notre Cour a de nouveau appliqué l'art. 2383. Le juge Abbott, s'exprimant au nom de la majorité, affirma que l'article en question renferme des principes de droit civil qui sont pertinents relativement au droit maritime (p. 719). Il ressort d'un arrêt antérieur, *Glengoil Steamship Co. v. Pilkington* (1897), 28 R.C.S. 146, que la Cour était prête à se référer aux dispositions générales du Code régissant les voituriers (dans ce cas, l'art. 1676) dans une affaire maritime où il était question de dommages causés par négligence à une cargaison. Loin de chercher une théorie juridique particulière et distincte pour le Québec, la Cour s'est servie du Code pour confirmer l'uniformité du droit maritime canadien. Plus récemment, dans l'arrêt *N. M. Paterson & Sons Ltd. v. Mannix Ltd.*, [1966] R.C.S. 180, le juge Ritchie eut recours à l'art. 2424 du *Code civil* et aux principes de *common law* pour déterminer la responsabilité pour la perte d'une cargaison.

De fait, les commissaires rédacteurs du *Code civil* ont manifestement eu recours au droit comparé, surtout pour la codification des articles concernant le droit maritime, et cette méthode comparative a caractérisé l'interprétation du Code dans les affaires maritimes. Dans l'introduction à son traité *Le Droit civil de la Province de Québec: Modèle vivant de Droit comparé* (1953), le professeur Louis Baudouin écrit (à la p. xv): «Le Code civil de la Province de Québec contient donc en

the province of Quebec thus contains in embryo, in other words, contains the seeds of a basic comparative method." In his seminal study, *The Scope and Interpretation of the Civil Code of Lower Canada* (1980), at pp. 124 and 126, Dean Walton describes in detail the maritime law sources which were relied upon by Quebec's civil law codifiers. Indeed, the Commissioners themselves said of their proposed codification of maritime law that "[t]he articles of this book will be found to be sustained, with very few exceptions, by citations from the ancient law of France, from English, Scotch and American writers, and from the modern French law" (Seventh Report of the Commissioners on the Laws of Lower Canada in Civil Matters (1865), at p. 226).

Inevitably, recourse to those provisions of the *Civil Code* which deal specifically with maritime law has been less frequent now that federal statutes occupy much of the field. But if plenary admiralty jurisdiction in Canada today extends, for example, to contracts respecting certain terminal operations (as in *Buenos Aires Maru*, *supra*, at pp. 775-76), such jurisdiction extends well beyond the domain that was within the purview of the High Court of Admiralty when that court was at the height of its powers. Consequently, in asking what law should be applied to extended admiralty jurisdiction, absent specific statutory rules, civil law doctrine as reflected in the *Civil Code* remains an important source for the comparative law method applied in maritime law. Commenting on "L'interprétation du Code civil québécois par la Cour suprême du Canada" (1975), 53 *Can. Bar Rev.* 715, Professor Jean-Louis Baudouin expressed the hope that (at pp. 736-37):

[TRANSLATION] ... in the future, intelligent comparative interpretation of the two systems and of the two reasoning processes will intensify. In the modern world, in fact, all countries are faced with common problems, and so the solutions arrived at by courts in various jurisdictions are not substantially different. This, indeed, is one of the great lessons to be learned from comparative law. However, the reasoning technique and

germe, je veux dire dans ses sources mêmes, les éléments d'une méthode comparative.» Dans son étude importante intitulée *Le domaine et l'interprétation du Code civil du Bas-Canada* (1980), aux pp. 125 et 126, 127 et 128, le doyen Walton fournit une description détaillée des sources de droit maritime dont les codificateurs du droit civil québécois se sont inspirés. Les commissaires eux-mêmes ont dit d'ailleurs de leur projet de codification du droit maritime qu'«[o]n verra que les articles de ce livre sont à quelques exceptions près, supportés par des citations de l'ancien droit français, des écrivains anglais, écossais et américains, comme aussi par le droit moderne de la France» (Septième rapport des Commissaires sur les lois du Bas Canada en matières civiles (1865), à la p. 227).

Inévitablement, on a moins souvent recours aux dispositions du *Code civil* qui traitent expressément du droit maritime maintenant que ce domaine est occupé en grande partie par des lois fédérales. Mais, si aujourd'hui au Canada la compétence absolue en matière d'amirauté s'étend, par exemple, aux contrats relatifs à certaines activités de manutention (comme dans l'affaire *Buenos Aires Maru*, précitée, aux pp. 775 et 776), cette compétence dépasse largement les limites de ce qui était du ressort de la Haute Cour d'amirauté alors que celle-ci était à l'apogée de ses pouvoirs. Par conséquent, quand on se demande quelles règles de droit devraient s'appliquer à la compétence élargie en matière d'amirauté, en l'absence de règles particulières prescrites par la loi, les principes de droit civil consacrés dans le *Code civil* demeurent une source importante pour les fins de la méthode comparative employée en droit maritime. Commentant «L'interprétation du Code civil québécois par la Cour suprême du Canada» (1975), 53 *R. du B. can.* 715, le professeur Jean-Louis Baudouin exprime l'espoir que (aux pp. 736 et 737):

... dans l'avenir il y ait davantage d'interprétation comparative intelligente des deux systèmes et des deux processus de raisonnement. Dans le monde moderne en effet tous les pays sont aux prises avec des problèmes communs et donc les solutions apportées à ceux-ci par les tribunaux des diverses juridictions ne varient pas substantiellement. C'est là d'ailleurs une des grandes leçons du droit comparé. Cependant la technique de

methodology differ. We do not think it is presumptuous to say that the civil law system in return can make a great contribution to the common law system on these points.

The comparative law method has served maritime law well in the past, and its renewal, in part through the instrumentality of the *Civil Code*, will continue to do so.

(f) Conclusion

An excursus into the origins and development of Canadian admiralty law makes clear that civil law has been an abiding feature of the amalgam that is maritime law. It also illustrates that where admiralty jurisdiction expanded to apply to certain contracts concluded on land, the civil law was re-introduced to help develop the new domain. Thus, (1) where Canadian maritime jurisdiction has expanded to include matters that would not have fallen within the jurisdiction of the High Court of Admiralty in 1934, as is true of the stevedoring contracts in the instant case, and (2) where the point in issue is not subject to a specific federal statutory regime, as is true of the agency problem in the instant case, the civil law remains an important aspect of the comparative analysis necessary to determine the state of Canadian maritime law on the question in issue.

The obvious point of departure for an inquiry into civilian doctrine is the *Civil Code*. The *Civil Code* is not just one example among many of civilian codification. It is a precise reflection of the state of civil law doctrine at the time of Confederation, a body of doctrine which lay at the heart of the tradition applied by the English High Court of Admiralty. However, the *Civil Code* did not simply freeze the evolution of civilian doctrine at a particular point in time. Rather, it renders the inquiry into the civilian tradition manageable and systematic, producing what has been called the [TRANSLATION] "conceptual scheme of the Code". Just as the common law tradition has drawn on its origins and evolved through the insights produced by an accumulation of instances,

raisonnement et la méthodologie diffèrent. Nous ne pensons pas qu'il est présomptueux d'affirmer que le système civiliste a, en retour, beaucoup à apporter sur ces points au système de la *common law*.

^a Dans le passé, la méthode comparative a bien servi le droit maritime et son renouvellement, notamment par le truchement du *Code civil*, permettra de continuer à le faire.

^b f) Conclusion

Il se dégage nettement de l'examen des origines et de l'évolution du droit canadien en matière d'amirauté que le droit civil représente un élément constant de l'amalgame qu'est le droit maritime. Il en ressort également que, lorsque la compétence en matière d'amirauté a été élargie de manière à englober certains contrats passés à terre, on a de nouveau eu recours au droit civil pour favoriser le développement de ce nouveau domaine du droit maritime. Ainsi, (1) lorsque la compétence en matière maritime au Canada a été élargie de manière à viser les affaires qui n'auraient pas été de la compétence de la Haute Cour d'amirauté en 1934, comme c'est le cas des contrats d'acconage dont il est question ici, et (2) lorsque le point en litige n'est pas soumis à un régime particulier établi par une loi fédérale, comme c'est le cas du problème du mandat qui se pose en l'espèce, le droit civil demeure un élément important de l'analyse comparative qui s'impose pour déterminer l'état du droit maritime canadien concernant la question en litige.

^g Le point de départ évident d'un examen portant sur les principes civilistes est le *Code civil*. Le *Code civil* ne constitue pas seulement un exemple parmi tant d'autres d'une codification civiliste. Il constitue le reflet fidèle de l'état du droit civil en vigueur à l'époque de la Confédération, un ensemble de règles qui étaient au cœur de la tradition appliquée par la Haute Cour d'amirauté d'Angleterre. Toutefois, le *Code civil* n'a pas simplement figé l'évolution des principes civilistes à un certain moment donné. Il permet plutôt de rationaliser et de systématiser l'étude de la tradition civiliste, engendrant ainsi ce qu'on a appelé «l'économie du Code». De même que la tradition de *common law* a puisé dans ses origines et a évolué grâce aux éclaircissements apportés par l'accumulation de

so the interpretation of the *Civil Code* has evolved through the efforts of judges, publicists and reformers. The result of that evolution, not some arbitrarily fixed past state of the law, is Canada's contribution to the civilian tradition. This contemporary civil law, used comparatively with common law sources, is the most useful civilian source for Canadian maritime law. It is our link to the ancient law of the admiralty, a link which ensures that the goal of an international *ius commune* in maritime law can unite the civil law and common law traditions.

D. *Mandate and Agency in Canadian Maritime Law*

In asking what is the Canadian maritime law rule respecting the disclosure by an agent of its principal, both civil law and common law sources can be used comparatively. I propose to discuss, first, the civil law rule embodied in the *Civil Code* and, second, the rule at common law. I will discuss these sources not in order to apply the *Civil Code* or the common law, but rather to discover which rule ought to be applied in Canadian maritime law.

I note at the outset that the civil law doctrine of mandate has long co-existed with common law principles of agency in maritime law and indeed lies at the origins of much of the common law of agency. It is revealing that the full title of Joseph Story's classic common law text on agency, which had a strong influence on the Anglo-American tradition, is *Commentaries on the Law of Agency as a Branch of Commercial and Maritime Jurisprudence, with Occasional Illustrations from the Civil and Foreign Law* (1839). This text, in turn, became one of the sources upon which the Commissioners relied in their Sixth Report on the Laws of Lower Canada in Civil Matters (1865), at p. 85, when codifying what became arts. 1715 and 1716 of the *Civil Code*.

Two recent cases of the Federal Court have made use of arts. 1715 and 1716 in order to

précédents, de même le *Code civil* a évolué grâce aux efforts de juges, d'auteurs et de réformateurs. C'est de cette évolution, et non de quelque état du droit antérieur arbitrairement fixé, que provient la contribution canadienne à la tradition civiliste. Ce droit civil contemporain, employé comparativement avec des sources de *common law*, représente la source civiliste la plus utile pour les fins du droit maritime canadien. C'est notre lien avec le droit ancien en matière d'amirauté, un lien qui assure que, par la recherche d'un *ius commune* international en droit maritime, les traditions du droit civil et de la *common law* peuvent être unies.

D. *Le mandat de droit civil et le mandat de common law en droit maritime canadien*

Pour déterminer la règle de droit maritime canadien applicable à la divulgation par un mandataire de l'identité de son mandant, on peut faire une étude comparative des sources tant de droit civil que de *common law*. Je me propose d'examiner d'abord la règle de droit civil incorporée au *Code civil* et ensuite la règle de *common law*. Si je traite de ces sources, ce n'est pas pour appliquer le *Code civil* ou la *common law*, mais plutôt pour découvrir quelle règle devrait s'appliquer en droit maritime canadien.

Je souligne au départ qu'en droit maritime la théorie civiliste du mandat coexiste depuis longtemps avec les principes de *common law* en matière de mandat. D'ailleurs, une bonne partie de la *common law* en matière de mandat en tire son origine. Fait révélateur, le titre complet de l'ouvrage classique de Joseph Story sur le mandat de *common law*, ouvrage qui a fortement influencé la tradition anglo-américaine, est *Commentaries on the Law of Agency as a Branch of Commercial and Maritime Jurisprudence, with Occasional Illustrations from the Civil and Foreign Law* (1839). Ce texte, à son tour, est devenu l'une des sources sur lesquelles se sont fondés les commissaires dans leur Sixième rapport sur les lois du Bas Canada en matières civiles (1865), à la p. 84, en codifiant ce qui est devenu les art. 1715 et 1716 du *Code civil*.

Dans deux décisions récentes, la Cour fédérale s'est référée aux art. 1715 et 1716 pour interpréter

interpret maritime contracts of mandate. *Sabb Inc. v. Shipping Ltd.*, [1976] 2 F.C. 175 (T.D.) (aff'd [1979] 1 F.C. 461 (C.A.)), involved facts bearing some striking similarities to the facts in the instant case. A shipping agent and local stevedore entered into an oral arrangement to have certain stevedoring services performed for the agent's principal. The principal was not specifically identified, although it was clear, in the context, that the shipping agent was not acting as principal. After reviewing the common law of agency, Dubé J. also drew on arts. 1715 and 1716 of the *Civil Code* (pp. 190-91). In *Farr Inc. v. Tourloti Compania Naviera S.A.*, [1985] 1 F.C. D-43, Pinard J. drew upon the Hague Rules and art. 1716 of the *Civil Code* to find both the owner and charterer liable in damages.

An early and classic case illustrating the coexistence of mandate and agency principles in maritime law is *The Rebecca*, 20 F. Cas. 373 (D. Me. 1831). The case concerned the liability of the master of a ship for the negligent loss of cargo and turned on the proper characterization of the master's relationship to the shipowner on the one hand and the consignee of the cargo on the other. Ware J., traced the contract between shipowner and master back to the old "contract of commande", citing Frémery's *Études de droit commercial*, chap. 27. Having set out its origins and purpose, Ware J. went on to compare the contract of commande with the agency relationship (at p. 379), noting that the principles underlying civil law mandate and common law agency were universal principles applied in all jurisdictions. Nevertheless, those principles were not yet uniformly applied to the relationship between the master and the owner because of the particular history of the "contract of commande". Not surprisingly, therefore, a large number of the maritime law cases involving questions of agency revolve around the proper characterization of the relationship between master and shipowner: see, for example, *The "Lanarkshire"* (1855), 2 Sp. Ecc. & Ad. 189, 164 E.R. 380 (a case which arose in Quebec); *The "Milan"* (1861),

des contrats de mandat en matière maritime. Au niveau des faits, la décision *Sabb Inc. c. Shipping Ltd.*, [1976] 2 C.F. 175 (D.P.I.) (conf. [1979] 1 C.F. 461 (C.A.)), présente des ressemblances frappantes avec la présente instance. Un agent maritime et un acconier local avaient conclu un accord verbal en vue de la prestation de certains services d'acconage pour le mandant de l'agent. Le mandant n'était pas nommément désigné, quoiqu'il fût évident dans les circonstances que l'agent maritime n'agissait pas en son propre nom. Ayant passé en revue la *common law* en matière de mandat, le juge Dubé a également pris en considération les arts. 1715 et 1716 du *Code civil* (pp. 190 et 191). Dans la décision *Farr Inc. c. Tourloti Compania Naviera S.A.*, [1985] 1 C.F. F-52, le juge Pinard a eu recours aux Règles de la Haye ainsi qu'à l'art. 1716 du *Code civil* pour conclure à la responsabilité du propriétaire du navire et de l'affréteur pour les dommages subis.

Une ancienne décision classique, illustrant la coexistence des principes du mandat de droit civil et de ceux du mandat de *common law* en droit maritime est la décision *The Rebecca*, 20 F. Cas. 373 (D. Me. 1831). Il s'agissait d'une affaire qui mettait en cause la responsabilité du capitaine d'un navire pour la perte, par négligence, d'une cargaison et dont l'issue dépendait de la manière dont il fallait caractériser les rapports existant entre le capitaine et le propriétaire du navire, d'une part, et le consignataire de la cargaison, d'autre part. Le juge Ware, citant le chapitre 27 des *Études de droit commercial* de Frémery, fait remonter le contrat entre propriétaire de navire et capitaine à la vieille notion de [TRADUCTION] «contrat de commande». Ayant exposé les origines et l'objet de ce type de contrat, le juge Ware compare ensuite le contrat de commande avec le mandat (p. 379). Il fait remarquer à ce propos que les principes sous-tendant le mandat de droit civil et le mandat de *common law* sont des principes universels appliqués dans toutes les juridictions. Néanmoins, en raison de l'historique particulier du «contrat de commande», ces principes ne sont pas encore uniformément appliqués aux rapports entre le capitaine et le propriétaire. Il n'est donc guère surprenant de constater que l'issue de maintes

Lush. 388, 167 E.R. 167, and *The Onward* (1873), L.R. 4 A. & E. 38.

It is therefore striking that one of the exceptions to the general regime of mandate provided in art. 1715 of the *Civil Code* arises in "cases of contracts made by the master of a ship for her use." I will explore the nature of this exception with a view both to understanding the role played by principles of mandate and agency in Canadian maritime law, and to illuminating the scope of the general civil law rule by virtue of defining the exception to it.

(a) Disclosure by a Mandatary of its Mandator Under the *Civil Code*

For the sake of convenience, I reproduce arts. 1715, 1716 and 2395 of the Code:

1715. The mandatary acting in the name of the mandator and within the bounds of the mandate is not personally liable to third persons with whom he contracts, except in the case of factors hereinafter specified in article 1738, and in the cases of contracts made by the master of a ship for her use.

1716. A mandatary who acts in his own name is liable to the third party with whom he contracts, without prejudice to the rights of the latter against the mandator also.

2395. The master is personally liable to third persons for all obligations contracted by him respecting the ship, unless by express terms the credit is given to the owners only.

Subject to the exceptions in art. 1715, arts. 1715 and 1716 establish symmetrical and exhaustive rules of contractual liability. A mandatary acting "in his own name" is not a mandatary "acting in the name of the mandator" and vice versa. The source of the disagreement between the majority and the minority in the court below is that the Code does not specify whether a mandatary who has revealed its status as mandatary but not the

affaires de droit maritime qui soulèvent des questions de mandat dépend de la manière dont il faut caractériser les rapports existant entre le capitaine et le propriétaire du navire: voir, par exemple, *The «Lanarkshire»* (1855), 2 Sp. Ecc. & Ad. 189, 164 E.R. 380 (une affaire qui avait pris naissance au Québec), *The «Milan»* (1861), Lush. 388, 167 E.R. 167, et *The Onward* (1873), L.R. 4 A. & E. 38.

Il est donc remarquable que l'une des exceptions au régime général du mandat prévu à l'art. 1715 du *Code civil* est le «cas de contrats faits par le maître pour l'usage de son bâtiment». Je me propose d'examiner la nature de cette exception dans le but de comprendre le rôle joué par les principes du mandat de droit civil et du mandat de *common law* dans le droit maritime canadien, et de clarifier la portée de la règle générale de droit civil en définissant l'exception.

a) Divulgence par un mandataire de l'identité de son mandant en vertu du *Code civil*

Par souci de commodité, je reproduis les art. 1715, 1716 et 2395 du Code:

1715. Le mandataire agissant au nom du mandant et dans les limites de son mandat n'est pas responsable personnellement envers les tiers avec qui il contracte, excepté dans le cas du facteur ci-après spécifié en l'article 1738, et dans le cas de contrats faits par le maître pour l'usage de son bâtiment.

1716. Le mandataire qui agit en son propre nom est responsable envers les tiers avec qui il contracte, sans préjudice aux droits de ces derniers contre le mandant.

2395. Le maître est personnellement responsable envers les tiers pour toutes les obligations qu'il contracte à l'égard du bâtiment, à moins que le crédit n'ait été donné en termes exprès au propriétaire seul.

Sauf les exceptions prévues à l'art. 1715, les art. 1715 et 1716 établissent des règles symétriques et exhaustives en matière de responsabilité contractuelle. Un mandataire agissant «en son propre nom» n'est pas un mandataire «agissant au nom du mandant», et vice versa. Le désaccord entre la majorité et la minorité en Cour d'appel dans la présente affaire vient de ce que le Code ne précise pas si un mandataire qui a révélé sa qualité de

name of the mandator acts "in its own name". As Owen J.A. rightly observed (at pp. 438-39):

A combination of Art. 1715 C.C. and Art. 1716 C.C. *might* have read:

The mandatary if he names or sufficiently identifies his mandator and acts within the bounds of his mandate is not personally liable toward the third person with whom he contracts but if he acts in his own name he is personally liable.

In fact, art. 1715 and Art. 1716 read otherwise.

To demonstrate that the Code did not mean what the majority claimed it did, the learned judge borrowed the interpretation of the phrase "acting in the name of the mandator" suggested by Nolan J.A. (e.g., at p. 420). Owen J.A.'s point was that the Code did not specifically provide that the mandatary should be liable for failure to name or sufficiently identify the mandator. He went on to suggest that the phrase "acting in the name of the mandator" was best interpreted to mean "acting in his quality as mandatary". Of course, that language could just as readily have been substituted into the Code but was not.

The difference between the majority and the minority therefore comes to this. The majority interprets the phrase "acting in the name of the mandator" as creating a series of contractual formalities protecting the third party and thus interprets the phrase "in his own name" restrictively. The minority interprets the phrase "in his own name" as creating the sole contractual formality through which the mandatary can be rendered liable and thus interprets the phrase "acting in the name of the mandator" restrictively. Simply put, arts. 1715 and 1716 are ambiguous. The task becomes to determine whether greater or lesser contractual formalism best serves the conceptual scheme of the Code.

In case of ambiguity, the Code itself must be the first point of inquiry. In his book setting out the principles for interpreting the Code, principles

mandataire mais non l'identité de son mandant agit «en son propre nom». Le juge Owen fait remarquer avec justesse (aux pp. 438 et 439):

[TRANSDUCTION] Une fusion de l'art. 1715 C.c. et l'art. 1716 C.c. *aurait pu* porter:

Le mandataire, s'il nomme ou identifie d'une manière suffisante son mandant et s'il agit dans les limites de son mandat, n'est pas personnellement responsable envers les tiers avec qui il contracte, mais, s'il agit en son propre nom, il engage sa responsabilité personnelle.

Mais, en réalité, ce n'est pas ce que disent les art. 1715 et 1716.

Afin de démontrer que le Code ne voulait pas dire ce que prétendait la majorité, le juge a emprunté l'interprétation de l'expression «agissant au nom du mandant» proposée par le juge Nolan (par ex., à la p. 420). D'après le juge Owen, le Code ne prévoit pas expressément que le mandataire doit être responsable s'il ne nomme pas son mandant ou s'il ne l'identifie pas d'une manière suffisante. Il est préférable, a-t-il ajouté, de donner à l'expression «agissant au nom du mandant» le sens de [TRANSDUCTION] «agissant en sa qualité de mandataire». Évidemment, ces termes auraient tout aussi facilement pu être inclus dans le Code, mais ils ne l'ont pas été.

La différence entre la majorité et la minorité revient donc à ceci: la majorité interprète l'expression «agissant au nom du mandant» comme créant un ensemble de formalités contractuelles destinées à protéger les tiers et donne en conséquence une interprétation restrictive à l'expression «en son propre nom». La minorité, par contre, interprète l'expression «en son propre nom» comme créant l'unique formalité contractuelle par laquelle la responsabilité du mandataire puisse être engagée et donne en conséquence une interprétation restrictive à l'expression «agissant au nom du mandant». Les articles 1715 et 1716 sont tout simplement ambigus. Cela étant, notre tâche consiste à déterminer si l'économie du Code est mieux servie par un formalisme contractuel plus grand ou moins grand.

En cas d'ambiguïté, il faut commencer par examiner le Code lui-même. Dans son livre énonçant les principes d'interprétation du Code, lesquels,

which remain, in the words of Professor Tancelin (Foreword to the 1980 edition, at p. iii) "every bit as valid today as they were in 1907", Dean Frederick Walton discusses the proper approach to take in such a case (*op. cit.*, at p. 100):

Rule Six.

When the Code is ambiguous or uncertain it must be interpreted.

Rule Seven.

For such interpretation the best guide will be the Code itself.

By comparing other articles of the Code with the one of which the meaning is disputed the true sense of the doubtful article may be demonstrated.

These rules require one to seek a principled resolution of the ambiguity based on a coherent interpretation of the Code as a whole. In the *Traité de Droit civil du Québec* (1952), t. 13, Roch and Paré make a useful observation comparing arts. 1715 and 2395 (at p. 66):

[TRANSLATION] However, in this article the Code provides for two exceptions. We ascribe the first to art. 1738 C.C. The other is part of maritime law and the question it raises is answered by art. 2395 C.C.: a ship's master is a mandatary of the owner; his powers are by custom very wide and they are governed by the rules of mandate. It is precisely because of his great freedom of action and the fact that he can easily trifle with third parties that the law is more strict with a ship's master and denies him the benefit of art. 1715 C.C.

When one contrasts the rules in arts. 1715 and 2395, one sees that the two rules establish opposite presumptive liability rules, rules around which the parties must bargain. But they do not establish public order formalities (such as, for example, the requirement that all hypothecs must be in notarial form: see art. 2040 C.C.L.C.) which limit the parties' freedom of contract (see art. 13 C.C.L.C.) Articles 1715 and 2395 are designed to serve freedom of contract, not restrict it. Thus, where a third party wishes to engage the personal responsibility of an ordinary mandatary acting "in the name of the mandator", that mandatary must agree to be bound by the contract. On the other hand, where a master wishes to avoid personal liability, the third party must agree to an exclusion

selon le professeur Tancelin (avant-propos de l'édition de 1980, à la p. iii), «ont gardé toute leur actualité», le doyen Frederick Walton parle de la méthode qu'il convient d'employer dans un tel cas (*op. cit.*, à la p. 100):

Sixième règle

Lorsque le code présente une ambiguïté ou une incertitude, il faut l'interpréter.

b Septième règle

Le meilleur guide pour faire cette interprétation est le code lui-même.

c On peut trouver le sens d'un article dont la signification est douteuse en le confrontant avec d'autres articles du code.

Suivant ces règles, on doit chercher, par l'application de certains principes, à dissiper l'ambiguïté en donnant une interprétation cohérente à l'ensemble du Code. Roch et Paré, dans le *Traité de Droit civil du Québec* (1952), t. 13, font des observations utiles en comparant les art. 1715 et 2395 (à la p. 66):

e Le code sous le présent article prévoit cependant deux exceptions. Nous référons la première à l'article 1738 c.c. L'autre relève du droit maritime et la question qu'elle soulève est résolue par l'article 2395 c.c.: le maître d'un bâtiment est le mandataire du propriétaire; ses pouvoirs sont, suivant l'usage, très étendus et ils sont régis par les règles du mandat. C'est précisément à cause de sa vaste capacité d'agir et du fait qu'il pourrait facilement se jouer des tiers que la loi se montre plus sévère à l'endroit du maître de bâtiment et lui dénie le bénéfice de l'article 1715 c.c.

g Si on compare les règles énoncées aux art. 1715 et 2395, on se rend compte qu'elles créent des présomptions opposées en matière de responsabilité, présomptions dont les parties doivent tenir compte *h* en négociant leur contrat. Ces règles n'établissent toutefois pas de formalités d'ordre public (telles que l'exigence que toutes les hypothèques soient en forme notariée: voir l'art. 2040 C.c.B.-C.) qui viennent restreindre la liberté contractuelle des parties (voir l'art. 13 C.c.B.-C.) Les articles 1715 et 2395 visent à favoriser la liberté contractuelle et non à la restreindre. Donc, lorsqu'une tierce personne désire que soit engagée la responsabilité personnelle d'un mandataire ordinaire «agissant au nom du mandant», ce mandataire doit consentir à être lié par le contrat. Par contre, lorsqu'un capi-

of responsibility. So in the case of contracts which come under the terms of art. 1715, once informed that the agent is acting "in the name of the mandator", the onus is on the third party to procure the mandatary's agreement to be held personally liable. The difference between these two presumptive rules does not turn on the identity of the mandator. Rather, it turns on the characterization of the powers of the mandatary and the relative degree of control by the mandator. In *The Rebecca*, *supra*, at p. 380, Ware J. described the old view of the ship's master as "the chief and the acting and responsible head of a maritime adventure"; that is, a mandatary with a great deal of power and subject to little control by the mandator. Roch and Paré correctly note that the rationale for art. 2395 was the perceived [TRANSLATION] "great freedom of action" of the master. While that may be less true of the modern-day ship's master, it nonetheless points to the crucial element underlying the difference between the liability regimes.

In shifting the presumptive rule, the Code adds to the contractual formalities the mandatary must bargain for if it is to escape liability. In a sense, the exception in art. 2395 is a precursor of the technique employed in consumer protection statutes. Where a contracting party is judged to require particular protection, usually because of unequal bargaining positions, the law often has recourse to greater contractual formalism. In the case of art. 2395, the third party dealing with the ship's master is judged to require additional protection because of the master's unusually large role in the success or failure of the contract.

The other exception to art. 1715, art. 1738, also imposes greater contractual formalism for the benefit of third parties judged to need additional protection. It provides:

taine ne veut pas que sa responsabilité personnelle soit engagée, la tierce personne doit consentir à l'exclusion de sa responsabilité. Il en résulte, dans le cas de contrats qui relèvent de l'art. 1715, qu'une fois qu'elle a été informée que le mandataire agit «au nom du mandant», la tierce personne doit obtenir le consentement du mandataire à ce qu'il soit tenu personnellement responsable. La différence entre ces deux présomptions n'a rien à voir avec l'identité du mandant. La différence tient plutôt à la caractérisation des pouvoirs du mandataire et du degré de contrôle relatif exercé par le mandant. Dans la décision *The Rebecca*, précitée, à la p. 380, le juge Ware a énoncé l'ancienne conception selon laquelle le capitaine d'un navire était le [TRADUCTION] «chef responsable d'une entreprise maritime», c'est-à-dire un mandataire investi d'un grand pouvoir qui n'est soumis qu'à un contrôle limité de la part de son mandant. Roch et Paré soulignent, avec justesse, que la raison d'être de l'art. 2395 a été ce qu'on percevait comme la «vaste capacité d'agir» du capitaine. Bien que cette affirmation puisse être moins exacte dans le cas du capitaine de navire à l'époque moderne, elle fait néanmoins ressortir l'élément crucial qui sous-tend la différence entre les deux régimes de responsabilité.

En déplaçant la présomption, le Code ajoute au nombre des formalités que le mandataire doit négocier s'il veut éviter que sa responsabilité ne soit engagée. Dans un sens, l'exception énoncée à l'art. 2395 est le précurseur de la technique employée dans les lois portant sur la protection du consommateur. Lorsqu'on juge qu'une partie contractante a besoin d'une protection particulière, généralement en raison de l'inégalité des pouvoirs de négociation des parties, la loi a souvent recours à un plus grand formalisme contractuel. Dans le cas de l'art. 2395, la tierce personne faisant affaire avec le capitaine d'un navire est considérée comme nécessitant une protection supplémentaire à cause du rôle exceptionnellement vaste que joue le capitaine dans le succès ou l'échec du contrat.

L'article 1738, qui est l'autre exception à l'art. 1715, impose lui aussi un plus grand formalisme contractuel en faveur des tierces personnes considérées comme ayant besoin d'une protection accrue. L'article 1738 est ainsi rédigé:

1738. A factor whose principal resides in another country is personally liable to third persons with whom he contracts, whether the name of the principal be known or not. The principal is not liable on such contracts to the third parties, unless it is proved that the credit was given to both principal and factor, or to the principal alone.

As in the case of art. 2395, the mandatary in question, one who buys or sells goods for a mandator residing in another country, is judged to have an unusually large role in the success or failure of the contract. Interestingly enough, the contractual formality added by the Code is not that the whereabouts of the mandator must be identified specifically. Rather, the Code forces the mandatary to bargain for exclusion of liability. As Roch and Paré comment (at p. 120):

[TRANSLATION] The provision is justified on the basis of the assumption that a third party, who has dealt with an agent he knows, has extended credit to the latter rather than to the foreign principal, whom he does not know and who is not subject to the laws nor compellable as a party in the courts where the contract was made. However it has been held that, although the agent is legally presumed to be liable when he acts for a foreign principal, he may escape such liability by the terms of the contract or the surrounding circumstances.

Mignault's comments are to the same effect (*Le droit civil canadien* (1909), t. 8, at p. 85).

The difference between the presumptive liability rules in art. 1715 and the exceptions to it helps to identify the proper interpretation of the phrase "in the name of the mandator". If the Code establishes exceptional rules adding contractual formalities where the third party is judged to need protection, the general rule should be interpreted to impose minimal formalism on the parties. Under the general regime, parties are deemed to have equivalent bargaining power and to be able to protect themselves by negotiating for contractual safeguards. Of course, the third party cannot negotiate for additional protection if it is unaware that it is dealing with a mandatary and not someone acting in their own name. The minimal formality imposed by art. 1715, then, is that the third party be informed of this fact. This is consonant

1738. Le facteur qui a son principal dans un autre pays est responsable personnellement envers les tiers avec qui il contracte, soit que le nom du principal soit connu ou ne le soit pas. Le principal n'est pas responsable envers les tiers sur semblables contrats, à moins qu'il ne soit établi que le crédit a été donné également au principal comme au facteur, ou au principal seul.

Comme dans le cas de l'art. 2395, le mandataire en question, celui qui achète ou qui vend des biens pour un mandant résidant dans un autre pays, est considéré comme ayant un rôle exceptionnellement vaste dans le succès ou l'échec du contrat. Fait intéressant, la formalité contractuelle ajoutée par le Code n'est pas une obligation de préciser où se trouve le mandant. Le Code oblige plutôt le mandataire à négocier en vue d'obtenir l'exclusion de sa responsabilité. Comme l'affirment Roch et Paré (à la p. 120):

On justifie la disposition en disant que l'on doit présumer que le tiers qui a traité avec l'agent qu'il connaît, a donné crédit à celui-ci plutôt qu'au commettant étranger qu'il ne connaît pas et qui n'est pas soumis aux lois ni justiciable des tribunaux de l'endroit où le contrat a été fait. On a décidé toutefois, que quoique la responsabilité du facteur soit présumée par la loi quand il agit pour un principal étranger, il peut s'en décharger par les termes du contrat ou par les circonstances qui l'ont accompagné.

Mignault fait des observations qui vont dans le même sens (*Le droit civil canadien* (1909), t. 8, à la p. 85).

La différence entre la présomption de responsabilité qu'établit l'art. 1715 et les exceptions à cette présomption nous aide à déterminer la façon dont l'expression «au nom du mandant» doit s'interpréter. Si le Code établit des règles exceptionnelles qui ajoutent des formalités contractuelles lorsqu'on juge que la tierce personne a besoin de protection, la règle générale doit être interprétée de manière à imposer aux parties le moins de formalisme possible. Sous ce régime général, les parties sont réputées disposer d'un pouvoir de négociation équivalent et capables de se protéger en faisant inclure dans le contrat des clauses protectrices. Bien entendu, la tierce personne ne peut négocier en vue d'obtenir une protection supplémentaire si elle ignore qu'elle fait affaire avec un mandataire plutôt qu'avec quelqu'un qui agit en son propre

with art. 1030 on the effect of contracts with regard to third parties, which provides:

1030. A person is deemed to have stipulated for himself, his heirs and legal representatives, unless the contrary is expressed, or result from the nature of the contract.

Under the *Civil Code*, parties are generally free to stipulate that a contract is undertaken on behalf of another, but the presumption to the contrary must be rebutted. The Code prescribes no formality as to the method by which the presumption is to be rebutted. That is to be determined according to the will of the parties.

If the rules created by arts. 1715 and 1716 are designed to facilitate the will of the mandatory and third party, two parties deemed to have equivalent bargaining power, and not so much designed to protect third parties deemed to be in a weaker bargaining position, Owen J.A.'s interpretation of the rules is the better one (at p. 438):

There should not be read into the words «acting in the name of the mandator» a formal requirement that the mandatory must, without being asked, disclose the name or the identity of his mandator to the third person with whom he contracts in order to avoid personal liability toward such third person.

If the mandatory is asked by the third party to name or identify his mandator and the mandatory is evasive or conceals the name or identity of his mandator the situation might be different. Similarly if the mandatory names as his mandator one who is not his mandator the situation might be different.

Once a mandatory has revealed, as in this case, that it is acting «on behalf of our principals» and «as managing operators only», both parties are in a position to bargain for the contractual protection they desire. If both parties are prepared to contract on the basis that the existence of a mandator is disclosed but the specific mandator is left unidentified, they can do so. This may be useful to both parties for example, where the identity of the mandator changes from time to time because the mandatory is acting as intermediary on behalf of a

nom. L'article 1715 impose donc comme formalité minimale que la tierce personne soit informée de ce fait. Cela est conforme à l'art. 1030 portant sur l'effet relatif des contrats. En voici le texte:

1030. On est censé avoir stipulé pour soi et pour ses héritiers et représentants légaux, à moins que le contraire ne soit exprimé, ou ne résulte de la nature du contrat.

Sous le régime du *Code civil*, les parties sont généralement libres de stipuler qu'elles contractent au nom d'autrui, mais la présomption contraire doit être réfutée. Le Code ne prescrit toutefois aucune formalité quant à la manière de la réfuter. C'est là un point qui doit se régler selon la volonté des parties.

Si les règles qu'établissent les art. 1715 et 1716 visent moins à protéger les tiers dont le pouvoir de négociation est jugé plus faible qu'à aider le mandataire et la tierce personne, deux parties qui sont réputées négocier à armes égales, à arriver à un accord des volontés, c'est l'interprétation donnée à ces règles par le juge Owen qu'il faut préférer (à la p. 438):

[TRADUCTION] On ne devrait pas prêter à l'expression «agissant au nom du mandant» une exigence formelle que le mandataire révèle, sans qu'on lui en fasse la demande, le nom ou l'identité de son mandant à la tierce personne avec qui il contracte s'il ne veut pas que sa responsabilité personnelle soit engagée envers cette tierce personne.

Si le tiers demandait au mandataire de nommer ou d'identifier son mandant et que le mandataire répondait d'une manière évasive ou ne révélait pas le nom ni l'identité du mandant, il pourrait en être autrement. De même, si le mandataire disait que son mandant est quelqu'un qui n'a pas cette qualité, la situation pourrait être différente.

Du moment qu'un mandataire divulgue, ainsi qu'on l'a fait en l'espèce, qu'il agit «au nom de [ses] mandants» et «en qualité d'exploitant-gérant uniquement», l'une et l'autre partie est en mesure de négocier en vue d'obtenir la protection contractuelle qu'elle souhaite. Si les deux parties sont prêtes à contracter sur la base de la divulgation de l'existence d'un mandant, sans que celui-ci ne soit nommé, libre à elles de le faire. Cela peut être utile pour les deux parties, par exemple lorsque l'identité du mandant change à l'occasion parce

number of mandators, or where the relations among the various intermediaries follow a well-defined custom of the trade: for a description of the function of "managing operators" like Chartwell, see L. Gorton, R. Ihre and A. Sandevärn, *Shipbroking and Chartering Practice* (2nd ed. 1984), at pp. 79-80 and 92-94; for a description of the function of local "ship's agents", such as Q.N.S., see D. J. Hill, *Freight Forwarders* (1972), at p. 49. The Code does not stand in the way of such bargains. To require that the mandatary be identified would make such bargains impossible or more cumbersome and thus thwart the will of the parties. On the other hand, where the mandatary fails to reveal the existence of a mandator, causes the third party to believe that it is acting in its own name, misleads the third party as to the existence of the mandator, or does not make it possible for the third party to identify the mandator, the third party was not in a position to bargain for its own protection and the mandatary will be held personally liable (see, for example, *Pearson v. Lighthall* (1895), 7 C.S. 201 and *Conroy v. Peden* (1921), 32 K.B. 476, as well as Owen J.A.'s discussion in the court below at pp. 441-49). In short, the agreement must be examined as a whole to determine whether it was the will of the parties that the mandatary be bound in its own name or, rather, contract only as mandatary.

Thus, the interpretation favoured by Owen J.A. in the court below accords best with the conceptual scheme of the Code. It is unnecessary to review the case law and doctrine so ably discussed by the Court of Appeal. Suffice it to say that a harmonious interpretation of the Code leads to the conclusion I have outlined, and I am not persuaded to take a contrary view by reasoning to the opposite effect found in certain doctrinal writings and judicial decisions. Where, as here, a comparison of codal provisions provides a principled resolution of an ambiguity, one's inquiry into the Code is at an end (see Mignault, "Le Code civil de la province

que le mandataire sert d'intermédiaire à un certain nombre de mandants ou lorsque les rapports entre les différents intermédiaires sont organisés selon une coutume bien établie dans le domaine en question: pour une description du rôle des «exploitants-gérants» comme Chartwell, voir L. Gorton, R. Ihre et A. Sandevärn, *Shipbroking and Chartering Practice* (2^e éd. 1984), aux pp. 79 et 80, 92 à 94; pour une description du rôle des «agents maritimes» locaux comme Q.N.S., voir D. J. Hill, *Freight Forwarders* (1972), à la p. 49. Le Code ne vient pas faire obstacle à de tels accords. Exiger que le mandataire soit identifié rendrait la conclusion de tels accords impossible ou plus difficile, ce qui contrecarrerait la volonté des parties. Par ailleurs, si le mandataire omet de révéler l'existence d'un mandant, s'il fait croire à la tierce personne qu'il agit en son propre nom, s'il induit la tierce personne en erreur quant à l'existence du mandant ou s'il ne fait pas en sorte que la tierce personne puisse identifier le mandant, cette tierce personne n'est pas en mesure de négocier en vue d'assurer sa propre protection et la responsabilité personnelle du mandataire sera engagée (voir, par exemple, *Pearson v. Lighthall* (1895), 7 C.S. 201 et *Conroy v. Peden* (1921), 32 B.R. 476, ainsi que l'analyse du juge Owen de la Cour d'appel dans la présente affaire, aux pp. 441 à 449). Bref, on doit examiner l'ensemble de l'accord afin de déterminer si les parties ont voulu que le mandataire soit personnellement lié ou qu'il contracte uniquement en qualité de mandataire.

Ainsi, l'interprétation préférée par le juge Owen de la Cour d'appel s'accorde le mieux avec l'économie du Code. Il n'est pas nécessaire de passer en revue la jurisprudence et la doctrine qui ont été si bien analysées par la Cour d'appel. Qu'il suffise de dire qu'une interprétation harmonieuse du Code mène à la conclusion que je viens d'exposer et le raisonnement allant dans le sens contraire que l'on trouve dans certains écrits doctrinaux et dans des décisions judiciaires ne me convainc pas d'adopter un point de vue opposé. Lorsque, comme c'est le cas en l'espèce, la comparaison de dispositions du Code nous permet de lever une ambiguïté d'une manière conforme aux principes, cela met fin à l'examen du Code (voir Mignault, «Le Code civil de la province de Québec et son interprétation»

de Québec et son interprétation" (1935), 1 *U. of T.L.J.* 104, and Walton, *op. cit.*, at pp. 101 ff.)

(1935), 1 *U. of T.L.J.* 104, et Walton, *op. cit.*, aux pp. 101 et suiv.)

I would only add that I am reinforced in my conclusion by the position taken in other civilian jurisdictions. Although the ambiguity with respect to acting "in one's own name" is reproduced in other civil codes (see K. Zweigert and H. Kötz, *An Introduction to Comparative Law* (1977), t. 2, at pp. 106 ff., and W. Müller-Freienfels, "Comparative Aspects of Undisclosed Agency" (1955), 18 *Mod. L. Rev.* 33), the general rule is that there is no [TRANSLATION] "legal relationship" between a mandatary and third parties (see Mazeaud and Mazeaud, *Leçons de droit civil* (5th ed. 1980), t. 3, at p. 872, and Aubry and Rau, *Droit civil français* (7th ed. 1975), t. 6, at p. 269). Furthermore, [TRANSLATION] "fitting-out officers and merchant shipping assistants" are not treated as subject to any special formalities in contracting on behalf of their mandators (see R. Rodière, *Traité général de droit maritime: affrètements & transports* (1970), t. 3, at pp. 44 ff., and *Traité général de droit maritime: introduction & armement* (1976), at pp. 531 ff.) Nevertheless, there has been some controversy in the doctrine as to whether certain maritime contracts signed simply "as agent" exclude liability of the mandatary (see A. Moussa, *Le consignataire du navire en droit français et égyptien* (1983), at pp. 318 ff., and A. Chao, "Réflexions sur la "Identity of Carrier Clause"" (1967), 19 *D.M.F.* 12). This only serves to demonstrate that the problem remains a live one.

J'ajoute simplement que je suis renforcée dans ma conclusion par la position adoptée dans d'autres juridictions civilistes. Quoique l'ambiguïté que comporte l'expression agissant «en son propre nom» se retrouve dans d'autres codes civils (voir K. Zweigert et H. Kötz, *An Introduction to Comparative Law* (1977), t. 2, aux pp. 106 et suiv., et W. Müller-Freienfels, «Comparative Aspects of Undisclosed Agency» (1955), 18 *Mod. L. Rev.* 33), la règle générale veut qu'il n'y ait pas de «rapport juridique» entre un mandataire et des tiers (voir Mazeaud et Mazeaud, *Leçons de droit civil* (5^e éd. 1980), t. 3, à la p. 872, ainsi qu'Aubry et Rau, *Droit civil français* (7^e éd. 1975), t. 6, à la p. 269). En outre, les «agents de l'armement et auxiliaires de l'exploitation commerciale du navire» ne sont pas considérés comme soumis à des formalités particulières lorsqu'ils contractent pour leurs mandants (voir R. Rodière, *Traité général de droit maritime: affrètements & transports* (1970), t. 3, aux pp. 44 et suiv., et *Traité général de droit maritime: introduction & armement* (1976), aux pp. 531 et suiv.) Néanmoins, la question de savoir si certains contrats maritimes signés simplement [TRANSLATION] «en qualité de mandataire» écartent la responsabilité du mandataire a suscité quelque controverse dans la doctrine (voir A. Moussa, *Le consignataire du navire en droit français et égyptien* (1983), aux pp. 318 et suiv., ainsi que A. Chao, «Réflexions sur la «Identity of Carrier Clause»» (1967), 19 *D.M.F.* 12). Ces exemples ne font que démontrer l'actualité du problème.

(b) The Disclosure by an Agent of its Principal Under the Common Law

b) Divulgarion par un mandataire de l'identité de son mandant en vertu de la common law

In *Paterson Steamships Ltd. v. Aluminum Co. of Canada Ltd.*, [1951] S.C.R. 852, this Court was confronted with a situation analogous to that in the instant case. In the clause of a bill of lading reserved for the signature, the following appeared:

Dans l'affaire *Paterson Steamships Ltd. v. Aluminum Co. of Canada Ltd.*, [1951] R.C.S. 852, notre Cour se trouvait devant une situation analogue à celle qui se présente en l'espèce. La partie d'un connaissement où devait être apposée la signature contenait la mention suivante:

In witness whereof, the Master, or agent on behalf of the Master of the said vessel has affirmed to 2 Bills of

[TRANSLATION] En foi de quoi, le capitaine dudit navire, ou le mandataire du capitaine, a signé deux

Lading, all of this tenor and date, one of which accomplished, the others stand void.

Sprostons Limited,
Bruce Brebner,
Master, or Agents.

When the cargo upon which the bill was issued did not arrive, the respondent company, the consignee and holder of the bill, sued the appellant shipowner and operator. The appellant argued that it was not liable under the bill because there was no contractual link between it and the respondent. There was nothing on the face of the bill to say that it was signed for the appellant.

A unanimous Court rejected the appellant's submissions and dismissed the appeal. Writing for the plurality, Rand J. noted (at pp. 854-55):

It is, I think, too late in the day to call in question the relation of the time charterer or his or the ship's agent towards cargo. The charterer has purchased the benefit of the carrying space of the ship; he is the only person interested in furnishing cargo; and the captain is bound to sign the bills of lading as presented, assuming them not to be in conflict with the terms of the charter party. The practical necessities involved in that situation were long ago appreciated by the courts and the authority of the charterer to sign for the captain confirmed.

For the purpose of committing cargo to carriage, the captain, the charterer and the ship's agent are all agents of the owner, acting in the name of the captain; and where the charterer has the authority, as here, to sign for the captain, that he may appoint and act by agent would seem to me to be unquestionable. To hold him to personal performance would, under modern conditions of traffic, be an intolerable restriction.

That Sproston's Limited were authorized by the charterers to act as they did in signing the bills of lading is not seriously questioned. The argument against their authority is really that neither the owner nor the captain had anything to do with their appointment; but that contention overlooks the point that the owner has

connaissements, tous les deux ayant la même teneur et portant la même date, l'un ayant été exécuté, l'autre étant nul.

Sprostons Limited
Bruce Brebner
Capitaine, ou ses
mandataires.

La cargaison visée par le connaissance n'ayant pas été livrée, la société intimée, qui était à la fois consignataire et titulaire du connaissance, a poursuivi l'appelante qui était la propriétaire et l'exploitante du navire. L'appelante a soutenu qu'elle n'était pas responsable en vertu du connaissance parce qu'il n'existait pas de lien contractuel entre elle et l'intimée. Il n'y avait rien dans le connaissance qui disait qu'il avait été signé au nom de l'appelante.

La Cour a écarté à l'unanimité les moyens de l'appelante et a rejeté le pourvoi. S'exprimant au nom de deux de ses collègues, le juge Rand fait remarquer (aux pp. 854 et 855):

[TRADUCTION] À mon avis, il est trop tard pour mettre en doute les obligations de l'affrètement à temps ou de son mandataire ou de celui du navire quant à la cargaison. L'affrètement a acheté le privilège de se servir de l'espace destiné au transport sur le navire; il est la seule personne intéressée à fournir une cargaison; et le capitaine est tenu de signer les connaissances qu'on lui présente, en tenant pour acquis qu'ils sont conformes aux termes de la charte-partie. Les nécessités pratiques issues de cette situation ont depuis longtemps été reconnues par les tribunaux et le pouvoir de l'affrètement de signer au nom du capitaine est depuis longtemps confirmé.

Aux fins du transport d'une cargaison, le capitaine, l'affrètement et l'agent maritime sont tous des mandataires du propriétaire qui agissent au nom du capitaine; et lorsque l'affrètement est autorisé, comme c'est le cas en l'espèce, à signer pour le capitaine, il me paraît ne faire aucun doute qu'il peut nommer un mandataire et agir par son intermédiaire. L'astreindre à l'exécution personnelle constituerait, dans les conditions qui règnent à l'heure actuelle dans le domaine du transport maritime, une restriction intolérable.

On ne conteste pas sérieusement que Sproston's Limited ait été autorisée par l'affrètement à agir comme elle l'a fait en signant les connaissances. L'argument invoqué contre son pouvoir d'agir est en réalité qu'elle n'avait été nommée ni par la propriétaire ni par le capitaine; mais cet argument ne tient pas compte du fait que la proprié-

authorized the charterers to sign and that they in turn can do so by agents.

Locke J., with whom Taschereau J. concurred, also found that the bill was signed for the shipowner, despite the fact that the shipowner was not specifically named as a party. The necessary corollary of the Court's decision was that the signatory was only an agent and not the principal. More recently, in *Aris Steamship Co. v. Associated Metals & Minerals Corp.*, [1980] 2 S.C.R. 322, Ritchie J. noted (at p. 329) that "[t]he charter party considered in the *Paterson* case was indeed virtually identical with that which is at issue here" and went on simply to apply *Paterson*.

In *Wolfe Stevedores (1968) Ltd. v. Joseph Salter's Sons Ltd.* (1970), 2 N.S.R. (2d) 269, by contrast, (a case cited extensively in *Sabb, supra*) the Appeal Division of the Nova Scotia Supreme Court, found an agent personally liable on a contract undertaken for a principal who subsequently went bankrupt. That case, much like the instant case, involved a stevedore and a shipping agent. However, unlike in the instant case, the contract between the stevedore and the shipping agent was entirely oral and no mention was ever made by the shipping agent that it was acting in that capacity and not as principal. Indeed, the stevedore's accounts were paid directly out of freight, and freight was collected by the agent. The Court reviewed the applicable principles from the law of agency to arrive at the rule that the question whether the agent contracted personally or solely in the capacity of agent depends on the intention of the parties and is to be deduced from the nature and terms of the particular contract and the surrounding circumstances, including any binding custom (see *Bowstead on Agency* (15th ed. 1985), at pp. 426 and 451; and *Fridman, The Law of Agency* (5th ed. 1983), at p. 211). Cooper J.A., for a unanimous court, was unable to find that there was a custom of the port of Halifax according to which a ship's agent would enter into oral contracts on behalf of its principal without specifically informing the stevedore that it was acting as agent. Cooper J.A. therefore concluded that the

taire a autorisé l'affréteur à signer, ce qu'il peut faire par l'intermédiaire de mandataires.

Le juge Locke, à l'opinion duquel le juge Taschereau a souscrit, conclut en outre que le connaissance avait été signé pour la propriétaire du navire, en dépit du fait que celle-ci n'était pas expressément nommée comme partie. Il découlait nécessairement de la décision de la Cour que le signataire n'était qu'un mandataire et qu'il n'agissait pas en son propre nom. Plus récemment, dans l'arrêt *Aris Steamship Co. c. Associated Metals & Minerals Corp.*, [1980] 2 R.C.S. 322, le juge Ritchie souligne (à la p. 329) que «[l]a charte-partie examinée dans l'affaire *Paterson* était de fait virtuellement identique à celle en litige ici» et il a simplement appliqué l'arrêt *Paterson*.

Par contre, dans l'arrêt *Wolfe Stevedores (1968) Ltd. v. Joseph Salter's Sons Ltd.* (1970), 2 N.S.R. (2d) 269 (un arrêt abondamment cité dans la décision *Sabb*, précitée), la Division d'appel de la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse a jugé un mandataire personnellement responsable en vertu d'un contrat conclu pour un mandant qui a par la suite fait faillite. Cette affaire, tout comme la présente, mettait en cause un acconier et un agent maritime. À la différence du cas qui nous occupe cependant, le contrat intervenu entre l'acconier et l'agent maritime était entièrement oral et l'agent maritime n'a jamais mentionné qu'il agissait en qualité de mandataire plutôt qu'en son propre nom. De fait, les comptes de l'acconier ont été payés à même le fret et le fret a été perçu par le mandataire. La cour a passé en revue les principes applicables du droit en matière de mandat et en a dégagé la règle selon laquelle la question de savoir si le mandataire a contracté personnellement ou uniquement en qualité de mandataire doit être tranchée en fonction de l'intention des parties, intention qui doit être déduite de la nature et des termes du contrat en cause et des circonstances qui l'ont entouré, y compris l'existence d'une coutume liant les parties (voir *Bowstead on Agency* (15^e éd. 1985), aux pp. 426 et 451, et *Fridman, The Law of Agency* (5^e éd. 1983), à la p. 211). Le juge Cooper, exprimant l'opinion unanime de la cour, n'a pu conclure qu'il existait au port d'Halifax une coutume suivant laquelle un agent maritime passait

agent had acted in its own name and was personally liable.

In the course of his reasons, Cooper J.A. relied heavily on the decision of Brandon J. in *The "Swan"*, *supra*, at p. 12, a case that was also relied upon a great deal by Desaulniers J. when rendering the trial judgment in the instant case. The case was also applied by Moir J.A., for the majority, in *Holt Renfrew and Co. v. Henry Singer Ltd.*, [1982] 4 W.W.R. 481 (Alta. C.A.), at p. 511. The following remarks of Brandon J. are particularly pertinent for the purposes of the instant case. They rely in part on the distinction between a "named principal" and a "disclosed principal" (see Fridman, *op. cit.*, at p. 187)—the latter term embracing a principal whose existence has been revealed, but whose exact identity remains unknown (at pp. 12-13):

Where A contracts with B on behalf of a disclosed principal C, the question whether both A and C are liable on the contract or only C depends on the intention of the parties. That intention is to be gathered from (1) the nature of the contract, (2) its terms and (3) the surrounding circumstances

Where it is stated in the contract that a person makes it "as agent for", or "on account of", or "on behalf of", or simply "for", a principal, or where words of that kind are added after such person's signature, he is not personally liable: *Gadd v. Houghton and Another*, (1876) 1 Ex. D. 357; *Universal Steam Navigation Company, Ltd. v. James McKelvie & Co.*, [1923] A.C. 492; *Kimber Coal Company, Ltd. v. Stone and Rolfe, Ltd.*, [1926] A.C. 414; (1926) 24 Ll.L.Rep. 429

Where such words are not used but the person is merely stated to be an agent, or the word "agent" is just added after his signature, the result is uncertain, because it is not clear whether the word is used as a qualification or merely as a description

Although too much emphasis should not be placed on the use of particular formulations deemed to

des contrats oraux pour le compte de son mandant sans informer expressément l'acconier qu'il agissait en tant que mandataire. Le juge Cooper a donc conclu que le mandataire avait agi en son propre nom et qu'il était ainsi personnellement responsable.

Dans ses motifs, le juge Cooper s'est appuyé fortement sur la décision du juge Brandon dans l'affaire *The "Swan"*, précitée, à la p. 12, une décision sur laquelle le juge Desaulniers s'est lui aussi fondé dans une large mesure en statuant en première instance dans la présente affaire. Elle a été appliquée également par le juge Moir, au nom de la majorité, dans l'arrêt *Holt Renfrew and Co. v. Henry Singer Ltd.*, [1982] 4 W.W.R. 481 (C.A. Alb.), à la p. 511. Les observations du juge Brandon, reproduites ci-après, sont particulièrement pertinentes en l'espèce. Elles reposent en partie sur la distinction entre un «mandant nommé» et un «mandant ayant fait l'objet d'une divulgation» (voir Fridman, *op. cit.*, à la p. 187), ce dernier terme comprenant un mandant dont l'existence a été révélée, mais dont l'identité exacte demeure inconnue (aux pp. 12 et 13):

[TRADUCTION] Lorsque A contracte avec B pour le compte du mandant C qui a fait l'objet d'une divulgation, la réponse à la question de savoir si le contrat engage la responsabilité de A et C ou seulement celle de C dépend de l'intention des parties. Cette intention doit être déduite (1) de la nature du contrat, (2) de ses termes et (3) des circonstances l'ayant entouré . . .

Lorsque le contrat stipule qu'une personne le conclut «en qualité de mandataire de», ou «pour le compte de», ou «au nom de» ou simplement «pour» un mandant, ou lorsque des mots de ce genre sont ajoutés après la signature de ladite personne, celle-ci n'est pas personnellement responsable: *Gadd v. Houghton and Another*, (1876) 1 Ex. D. 357; *Universal Steam Navigation Company, Ltd. v. James McKelvie & Co.*, [1923] A.C. 492; *Kimber Coal Company, Ltd. v. Stone and Rolfe, Ltd.*, [1926] A.C. 414; (1926) 24 Ll.L.Rep. 429.

Quand on n'emploie pas ces mots et qu'on dit simplement que la personne est un mandataire ou qu'on se contente d'ajouter le mot «mandataire» après sa signature, le résultat est incertain parce qu'il n'est pas clair si le mot est employé comme restriction ou simplement à titre descriptif . . .

Bien qu'on doive se garder d'attacher trop d'importance à l'emploi de certaines formulations qui

exclude liability, nevertheless the terms chosen, interpreted in light of the contractual relationship as a whole, help to identify the roles the parties envisaged for themselves. In the instant case, given the contractual context of a managing operator for the charterer contracting with a stevedore, the phrases "as Managing Operators only" and "on behalf of our principals" suggest that the parties intended to relieve Chartwell of personal liability on the contract.

This conclusion is buttressed by the reasons of the Court of Appeal in *The "Santa Carina"*, *supra*. That case involved facts quite similar to the ones at hand. In interpreting the intention of the parties, Lord Denning, M.R., distinguished between two kinds of situations (at p. 481):

It may be that the other contracting party knows that the man is only an agent, but, as he does not know who the principal is, it is to be inferred that he does not rely on the credit of the principal but looks to the agent. That, I think, is the thought underlying the dictum of Mr. Justice Salter in *Benton v. Campbell, Parker & Co. Ltd.*, [1925] 2 K.B. 410 at p. 414, and the American Restatement on Agency in the comment to par. 321. But in other cases that may not be the proper inference. There are cases where, although the man who supplied the goods knows that the other is an agent and does not know his principal, nevertheless he is content to look to the credit of that principal whoever he may be.

Lord Denning was prepared to conclude that the case before him fell into the second category because: (1) the agents in question were brokers who had filled that function before; (2) the accounts had always been paid by the principals either directly or through the brokers; and (3) in the circumstances, the suppliers would look to the charterers or the owners as the people to be relied upon.

Lord Roskill, in his concurring judgment, cited the same dictum of Salter J. referred to by Lord Denning, M.R., but only to criticize it (at p. 484):

sont réputées exclure la responsabilité, il reste que les termes choisis, interprétés à la lumière des relations contractuelles dans leur ensemble, nous aident à déterminer les rôles que les parties ont envisagés pour elles-mêmes. Dans la présente instance, étant donné le contexte contractuel d'une exploitante-gérante pour l'affrèteur qui a contracté avec un acconier, les expressions «en qualité d'exploitante-gérante uniquement» et «au nom de nos mandataires» laissent entendre que les parties ont voulu dégager Chartwell de toute responsabilité personnelle relativement au contrat.

Cette conclusion est étayée par les motifs de la Cour d'appel dans l'affaire *The «Santa Carina»*, précitée, dont les faits se rapprochent beaucoup de ceux de l'espèce. En interprétant l'intention des parties, le maître des rôles lord Denning fait une distinction entre deux types de situations (à la p. 481):

[TRADUCTION] Il se peut que l'autre partie contractante sache qu'il s'agit simplement d'un mandataire, mais, comme elle ignore l'identité du mandant, on doit en déduire qu'elle se fie non pas au crédit du mandant, mais à celui du mandataire. Voilà, selon moi, l'idée qui sous-tend l'opinion exprimée par le juge Salter dans l'affaire *Benton v. Campbell, Parker & Co. Ltd.*, [1925] 2 K.B. 410, à la p. 414, et qui sous-tend également le commentaire portant sur l'art. 321 du *Restatement on Agency* des États-Unis. Dans d'autres cas, toutefois, cette déduction pourrait ne pas être justifiée. Il existe en fait des cas où, bien qu'il sache qu'il a affaire à un mandataire et bien qu'il ne connaisse pas le mandant de celui-ci, le fournisseur des marchandises est néanmoins satisfait de se fier au crédit de ce mandant, qui qu'il soit.

Lord Denning était disposé à conclure que l'affaire dont il se trouvait saisi tombait dans la seconde catégorie parce que: (1) les mandataires en question étaient des courtiers qui avaient déjà rempli la fonction de mandataire, (2) les comptes avaient toujours été acquittés par les mandants, soit directement, soit par l'intermédiaire des courtiers, et (3) dans les circonstances, c'est sur les affrêteurs ou les propriétaires qu'auraient compté les fournisseurs.

Lord Roskill, dans ses motifs concordants, a cité l'opinion du juge Salter à laquelle s'était référé le maître des rôles lord Denning, mais seulement pour la critiquer (à la p. 484):

Where an agent purports to make a contract for a principal disclosing the fact that he is acting as an agent, but not naming his principal, the rule is that, unless a contrary intention appears, he makes himself personally liable on the authorized contract.

No other authorities have been cited in support of that wide proposition which that learned Judge there laid down . . . I think that it is out of line with the general tenor of the English authorities. It is much too wide if it were intended to be of general application and it ought not to be relied upon . . .

Lord Roskill's approach is the right one. To add a burden of proof on the mandatary would blur the focus of analysis: the goal is to identify the intention of the parties (see *Bowstead on Agency*, op. cit., at pp. 432-35; Fridman, op. cit., at pp. 206-11; *Carver's Carriage by Sea* (13th ed. 1982), vol. 1, at pp. 429-35; however, for some important possible qualifications, see W. Tetley, *Marine Cargo Claims* (2nd ed. 1978), at pp. 88 ff.; and F. M. B. Reynolds, "The Demise Clause (*The Jalamohan*)," [1988] *Lloyd's Mar. & Com. L.Q.* 285). If, for example, an examination of the contractual relationship reveals that the third party was relying on the credit of the agent, not its principal, this is as much as to say the third party intended to contract with the agent *qua* principal, not *qua* agent.

Paragraph 321 of the *Restatement of the Law (Second): Agency 2d* (1958), vol. 2, at p. 70, to which Lord Denning, M.R., refers; together with par. 4(2) (vol. 1, at p. 17), provide as follows:

§4. Disclosed Principal; Partially Disclosed Principal; Undisclosed Principal

(2) If the other party has notice that the agent is or may be acting for a principal but has no notice of the principal's identity, the principal for whom the agent is acting is a partially disclosed principal.

§321. Principal Partially Disclosed

Unless otherwise agreed, a person purporting to make a contract with another for a partially disclosed principal is a party to the contract.

[TRADUCTION] Lorsqu'un mandataire prétend conclure un contrat pour un mandant en signalant qu'il agit en qualité de mandataire, mais sans nommer son mandant, la règle veut que, sauf indication d'une intention contraire, il engage sa responsabilité personnelle relativement au contrat autorisé.

Aucune autre décision n'a été citée à l'appui de la proposition de portée générale qu'y énonce le juge [. . .] Je crois qu'elle ne s'accorde pas avec la teneur générale de la jurisprudence anglaise. Sa portée est bien trop large si l'on voulait qu'elle soit d'application générale et elle ne devrait pas être invoquée . . .

L'approche de lord Roskill est la bonne. Imposer au mandataire un fardeau supplémentaire en matière de preuve détournerait l'analyse de son objet, qui est de déterminer l'intention des parties (voir *Bowstead on Agency*, op. cit., aux pp. 432 à 435, Fridman, op. cit., aux pp. 206 à 211, *Carver's Carriage by Sea* (13^e éd. 1982), vol. 1, aux pp. 429 à 435; toutefois, pour d'importantes restrictions possibles, voir W. Tetley, *Marine Cargo Claims* (2^e éd. 1978), aux pp. 88 et suiv., et F. M. B. Reynolds, «The Demise Clause (*The Jalamohan*)», [1988] *Lloyd's Mar. & Com. L.Q.* 285). Si, par exemple, il se dégage d'un examen des relations contractuelles que la tierce personne se fiait au crédit du mandataire et non pas à celui du mandant, cela revient à dire que l'intention du tiers a été de contracter avec le mandataire personnellement et non pas avec le mandataire en sa qualité de mandataire.

L'article 321 du *Restatement of the Law (Second): Agency 2d* (1958), vol. 2, à la p. 70, auquel s'est référé le maître des rôles lord Denning, et le par. 4(2) (vol. 1, à la p. 17) sont ainsi rédigés:

[TRADUCTION] **Art. 4.** Mandant faisant l'objet d'une divulgation; mandant faisant l'objet d'une divulgation partielle; mandant ne faisant l'objet d'aucune divulgation

(2) Si l'autre partie est informée que le mandataire agit ou qu'il se peut qu'il agisse pour un mandant, sans que l'identité de celui-ci ne lui soit signalée, le mandant pour lequel le mandataire agit est un mandant qui fait l'objet d'une divulgation partielle.

Art. 321. Mandant faisant l'objet d'une divulgation partielle

Sauf accord contraire, une personne qui prétend contracter au nom d'un mandant faisant l'objet d'une divulgation partielle est une partie au contrat qu'elle conclut.

This rule is framed on the assumption that where the principal is partially disclosed, the third party is in a weaker bargaining position than the agent, as the commentary following § 321 makes clear (vol. 2, at p. 70):

The inference of an understanding that the agent is a party to the contract exists unless the agent gives such complete information concerning his principal's identity that he can be readily distinguished. If the other party has no reasonable means of ascertaining the principal, the inference is almost irresistible and prevails in the absence of an agreement to the contrary.

The commentary fails to make clear why the third party is not in a position to bargain for whatever additional information it requires once it knows it is dealing with a mandatary. Under this rule, a third party could even have an incentive not to seek additional information, because it potentially might hold both the agent and the principal liable, and could thus procure additional security. The better understanding is that the contract relationship itself should be analysed to determine what degree of information the parties sought and were prepared to disclose. It is true that fully informed parties can always bargain around the rule formulated in the *Restatement*. They can add clauses specifying that the agent of the partially disclosed principal has the status of an agent for the purposes of the contract. But uninformed parties risk having their intentions frustrated.

Nevertheless, the Fifth, Seventh and Tenth Circuits have all recently applied the rule as formulated by the *Restatement* § 321 (see *Lubbock Feed Lots, Inc. v. Iowa Beef Processors Inc.*, 630 F.2d 250 (5th Cir. 1980), at p. 257; *Powers v. Coffeyville Livestock Sales Co.*, 665 F.2d 311 (10th Cir. 1981), at p. 312; and *Evans Products Co. v. Interstate Commerce Commission*, 729 F.2d 1107 (7th Cir. 1984), at p. 1113). However, there is an exception to the *Restatement* precisely in the area of maritime law. Where the agent has identified the vessel and identified itself as the agent of the

Cette règle tient pour acquis que, dans le cas où le mandant fait l'objet d'une divulgation partielle, la tierce personne se trouve désavantagée par rapport au mandataire dans la négociation du contrat; c'est ce qui ressort nettement du commentaire qui suit l'art. 321 (vol. 2, à la p. 70):

[TRADUCTION] On peut déduire qu'il est entendu que le mandataire est partie au contrat, à moins que ce mandataire ne donne concernant l'identité de son mandant des renseignements assez complets pour que celui-ci puisse être reconnu aisément. Si l'autre partie ne dispose d'aucun moyen raisonnable de déterminer l'identité du mandant, cette déduction devient presque impérieuse et l'emporte en l'absence d'un accord contraire.

Ce commentaire ne précise pas pourquoi la tierce personne n'est pas en mesure de négocier en vue d'obtenir le complément d'information dont elle a besoin, du moment qu'elle sait qu'elle a affaire à un mandataire. Suivant cette règle, une tierce personne pourrait même être incitée à ne pas demander d'autres renseignements du fait qu'elle pourrait éventuellement faire engager la responsabilité et du mandataire et du mandant, s'assurant ainsi une garantie supplémentaire. Le point de vue préférable est celui selon lequel les relations contractuelles elles-mêmes doivent être analysées pour déterminer quels renseignements les parties ont demandés et ont été prêtes à fournir. Il est vrai que des parties disposant de renseignements complets peuvent toujours négocier de manière à écarter la règle formulée dans le *Restatement*. Elles peuvent ajouter des clauses précisant que le mandataire d'un mandant faisant l'objet d'une divulgation partielle a qualité de mandataire pour les fins du contrat. Toutefois, les parties non renseignées risquent de voir leurs intentions déjouées.

Néanmoins, les Cinquième, Septième et Dixième circuits ont tous, dans des décisions récentes, appliqué la règle énoncée à l'art. 321 du *Restatement* (voir *Lubbock Feed Lots, Inc. v. Iowa Beef Processors Inc.*, 630 F.2d 250 (5th Cir. 1980), à la p. 257, *Powers v. Coffeyville Livestock Sales Co.*, 665 F.2d 311 (10th Cir. 1981), à la p. 312, et *Evans Products Co. v. Interstate Commerce Commission*, 729 F.2d 1107 (7th Cir. 1984), à la p. 1113). Le *Restatement* souffre toutefois une exception précisément dans le domaine du droit maritime. En effet, lorsque le mandataire

owner, it will be taken to have identified the owners sufficiently. The third party will be able to find the name of the owner, if it so chooses, by those means used in the maritime industry, such as Lloyd's Shipping Index: see *Golten Marine Co. v. World Tide Shipping Corp.*, 1975 A.M.C. 160 (N.Y. Civ. Ct.); *Valkenburg, K.-G. v. The S.S. Henry Denny*, 295 F.2d 330 (7th Cir. 1961); and *Instituto Cubano de Estabilizacion del Azucar v. The SS Theotokos*, 155 F. Supp. 945 (S.D.N.Y. 1957). While it is perhaps odd that the third party is deemed able to gain information by consulting a register but not deemed able to request information from the agent, the effect of this exception is to render the Canadian and American rules not far different in practice at least as concerns maritime law.

(c) Disclosure by an Agent of its Principal Under Canadian Maritime Law

The foregoing analysis of the general principles governing disclosure under the law of mandate and agency was pursued in order to identify the rule applicable under Canadian maritime law. This analysis was necessary because, as I have already observed, the High Court on its Admiralty side would not, in 1934, have had admiralty jurisdiction encompassing the stevedoring contract, and hence the agency relationship, at issue here. The contract is in relation to services that were not necessities for the ship and thus in England falls to be interpreted within the jurisdiction of the common law courts. Furthermore, there is no Canadian admiralty statute governing the agency relationship in question. Nevertheless, in Canada this contract, and the agency relationship central to its interpretation, fall within Canadian maritime law. Under such circumstances, *Buenos Aires Maru* confirms that s. 2 of the *Federal Court Act* requires the following inquiry: what law would have been administered had the High Court on its Admiralty side had unlimited jurisdiction respecting this contract? A review of the history of the High Court of Admiralty, especially when it was granted expanded jurisdiction, reveals that when-

identifie le navire et s'identifie lui-même comme le mandataire du propriétaire, cela est considéré comme une identification suffisante du propriétaire. La tierce partie pourra alors, si elle le veut, découvrir le nom du propriétaire en ayant recours aux moyens propres à l'industrie du transport maritime, tels que le Lloyd's Shipping Index: voir les décisions *Golten Marine Co. v. World Tide Shipping Corp.*, 1975 A.M.C. 160 (N.Y. Civ. Ct.), *Valkenburg, K.-G. v. The S.S. Henry Denny*, 295 F.2d 330 (7th Cir. 1961), et *Instituto Cubano de Estabilizacion del Azucar v. The SS Theotokos*, 155 F. Supp. 945 (S.D.N.Y. 1957). Bien qu'il puisse sembler étrange que la tierce partie soit réputée pouvoir obtenir des renseignements par la consultation d'un registre mais ne soit pas réputée pouvoir en demander au mandataire, l'effet de cette exception est de rendre les règles canadiennes et américaines peu différentes en pratique, du moins en ce qui concerne le droit maritime.

c) Divulgence par un mandataire de l'identité de son mandant en droit maritime canadien

L'analyse qui précède des principes généraux régissant la divulgation sous le régime du mandat en droit civil et en *common law* a été entreprise afin d'identifier la règle qui s'applique en droit maritime canadien. Cette analyse s'imposait parce qu'en 1934, comme je l'ai déjà fait observer, la division d'amirauté de la Haute Cour n'aurait pas eu compétence en matière d'amirauté relativement au contrat d'acconage ni, par conséquent, relativement au mandat ici en cause. Il s'agit d'un contrat pour des services qui ne constituaient pas des approvisionnements nécessaires du navire, et ainsi un contrat dont l'interprétation serait du ressort des tribunaux de *common law* en Angleterre. De plus, il n'existe pas de loi canadienne en matière d'amirauté qui régisse le mandat en question. Néanmoins, au Canada, ce contrat et le mandat qui est fondamental pour son interprétation relèvent du droit maritime canadien. Dans ces circonstances, l'arrêt *Buenos Aires Maru* vient confirmer que l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* exige qu'on se demande quelles règles de droit la Haute Cour en sa juridiction d'amirauté aurait appliquées si elle avait possédé une compétence illimitée relativement au contrat en litige. Si on examine

ever that Court sought to find general principles underlying maritime law, its method was to look to a variety of sources, including the civil law and the common law. That comparative method was in keeping with the nature of maritime law, which is, after all, international in character. It is a method which remains appropriate today in those cases where courts have no specific body of rules to apply to a matter falling within Canadian maritime law.

The general principle gleaned from the *Civil Code* is that, absent an exceptional regime to the contrary, there is no prescribed formality respecting contracts between a mandatary and a third party. Whether the mandatary is acting "in his own name" or "in the name of the mandator" depends on the will of the parties as reflected in their contractual relationship. Canadian common law cases confirm this general principle and allow for its more detailed application in the domain of maritime law. A comparative examination of the law in other jurisdictions reveals that there is as yet no unified approach to this set of issues. But the inquiry also makes clear that general principles of mandate and agency are increasingly subject to specific maritime rules, both international and domestic, which in some domains all but oust general civil law and common law principles (see W. Tetley, "Responsibility of Freight Forwarders," [1987] *Eur. Trans. L.* 79; P. F. M. Jones, "The Forwarder—Principal or Agent, a Carrier or Not?", in *Meredith Memorial Lectures 1986* (1987); and, for example, 46 C.F.R. § 510.23(a)(1985)).

Nevertheless, absent a specific derogation to the contrary, the general principles of mandate and agency are applicable in Canadian maritime law and are, appropriately enough, neutral as between

l'historique de la Haute Cour d'amirauté, surtout au moment où sa compétence a été élargie, on constate que, chaque fois qu'elle a tenté de dégager des principes généraux sous-tendant le droit maritime, sa méthode consistait à se reporter à diverses sources dont le droit civil et la *common law*. Cette méthode comparative était conforme à la nature du droit maritime qui, après tout, revêt un caractère international. Il s'agit d'une méthode à laquelle il convient d'avoir recours encore aujourd'hui dans les affaires où les tribunaux ne disposent pas d'un ensemble précis de règles pouvant être appliquées à une question relevant du droit maritime canadien.

Le principe général qui se dégage du *Code civil* est celui selon lequel, en l'absence d'un régime d'exception prévoyant le contraire, il n'y a aucune formalité particulière à respecter dans le cas de contrats entre un mandataire et une tierce personne. Quant à savoir si le mandataire agit «en son propre nom» ou «au nom du mandant», cela dépend de la volonté manifestée par les parties dans leurs relations contractuelles. La jurisprudence canadienne en matière de *common law* confirme ce principe général et permet qu'il reçoive une application plus détaillée en droit maritime. Un examen comparatif des règles de droit en vigueur dans d'autres juridictions révèle qu'il n'existe pas encore d'approche unifiée pouvant être appliquée à cet ensemble de questions. Mais il ressort également de cet examen que les principes généraux du mandat de droit civil et du mandat de *common law* sont de plus en plus soumis à des règles, tant internationales que nationales, propres au domaine maritime, lesquelles règles supplantent presque totalement à certains égards les principes généraux du droit civil et de la *common law* (voir W. Tetley, "Responsibility of Freight Forwarders", [1987] *Eur. Trans. L.* 79; P. F. M. Jones, "The Forwarder—Principal or Agent, a Carrier or Not?", dans *Conférences commémoratives Meredith 1986* (1987), et, par exemple, 46 C.F.R. § 510.23(a)(1985)).

Quoi qu'il en soit, à moins d'une dérogation expresse, les principes généraux du mandat de droit civil et du mandat de *common law* s'appliquent en droit maritime canadien et sont, comme il

the mandatary and third party. The Canadian maritime law rule is that there is no prescribed formality for disclosure and that the responsibility of an agent or mandator to those with whom it contracts depends on the will of the contracting parties. A comparative analysis thus reveals the common principle incorporated into Canadian maritime law.

E. The Application of Canadian Maritime Law to the Instant Case

Applying this rule to the instant case, and given the facts previously outlined, I conclude that Chartwell contracted with Q.N.S. as a mandatary and was not personally liable under the contract. The contract entered into by the parties made it clear that Chartwell was acting as "managing operators only" and "on behalf of our principals". Q.N.S., through its course of conduct with Chartwell, always dealt with Chartwell on the basis that Chartwell was acting as agent. If it did not want to deal with Chartwell on that basis, it could have bargained to put the relationship on a different footing. There is no evidence here, for example, that Chartwell resisted requests by Q.N.S. to have the name of its principals revealed or was otherwise in bad faith. Q.N.S. cannot, therefore, succeed in its claim against Chartwell.

VI—Disposition

For the foregoing reasons, I would allow the appeal, quash the judgment of the Court of Appeal and reinstate the judgment of the Superior Court, the whole with costs throughout.

Appeal allowed with costs.

Solicitors for the appellant: Marler, Sproule & Pilote, Montréal.

Solicitors for the respondent: Clarkson, Tétrault, Montréal.

se doit, neutres en ce qui concerne le mandataire et la tierce personne. La règle en droit maritime canadien porte qu'il n'y a pas de formalité particulière à respecter relativement à la divulgation et que la responsabilité d'un mandataire ou d'un mandant envers ceux avec qui il contracte dépend de la volonté des parties contractantes. Une analyse comparative permet donc de dégager le principe commun qui a été incorporé dans le droit maritime canadien.

E. L'application du droit maritime canadien à l'espèce

Appliquant cette règle à la présente affaire et tenant compte des faits précédemment exposés, je conclus que c'est en tant que mandataire que Chartwell a contracté avec Q.N.S. et que sa responsabilité personnelle n'a pas été engagée en vertu du contrat. Il ressort nettement du contrat intervenu entre les parties que Chartwell agissait «en qualité d'exploitante-gérante uniquement» et «au nom de [ses] mandants». Dans tous ses rapports avec Chartwell, Q.N.S. a toujours traité avec celle-ci en tenant pour acquis qu'elle agissait comme mandataire. Si elle n'avait pas voulu traiter avec Chartwell en tenant cela pour acquis, elle aurait pu négocier sur un pied différent. Il n'y a en l'espèce aucun élément de preuve établissant, par exemple, que Chartwell a refusé d'obtempérer à des demandes de Q.N.S. de révéler le nom de son mandant ou qu'elle a de quelque autre manière fait preuve de mauvaise foi. L'action intentée par Q.N.S. contre Chartwell doit donc être rejetée.

VI—Dispositif

Pour les motifs qui précèdent, je suis d'avis d'accueillir le pourvoi, d'infirmer le jugement de la Cour d'appel et de rétablir la décision de la Cour supérieure, avec dépens dans toutes les cours.

Pourvoi accueilli avec dépens.

Procureurs de l'appelante: Marler, Sproule & Pilote, Montréal.

Procureurs de l'intimée: Clarkson, Tétrault, Montréal.