

Zavarovalna Skupnost Triglav (Insurance Community Triglav Ltd.) Appellant;

and

Terrasses Jewellers Inc. and Bank of Montreal Respondents;

and

Attorney General of Canada and Attorney General of Quebec Intervenors.

File No.: 16980.

1982: December 14, 15; 1983: March 1.

Present: Chief Justice Laskin and Dickson, Beetz, Estey, McIntyre, Chouinard and Wilson JJ.

ON APPEAL FROM THE FEDERAL COURT OF APPEAL

Constitutional law — Marine insurance — Whether section 22(2)(r) of Federal Court Act ultra vires — Navigation and shipping — Whether Canadian marine insurance law exists — Constitution Act, 1867, s. 91(10) — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 22(2)(r).

Maritime law — Courts — Federal Court — Jurisdiction ratione materiae — Jurisdiction ratione personae — Action based on marine insurance contract — Federal Court, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 22(2)(r).

Respondent, Terrasses Jewellers Inc., a Quebec company, bought the required interest in an insurance policy issued by appellant, a Yugoslav company. This marine insurance contract, concluded in Yugoslavia between appellant and another Yugoslav company, applied to property shipped from that country. The property was bought by respondent and transported by sea to Montreal, where it was found not to contain a jewellery case worth \$1,100,000. Respondents claimed this sum from appellant, which denied any liability. In its first judgment, the Federal Court Trial Division allowed respondents' application for leave to serve the action outside the country, and in its second, dismissed appellant's application to set aside service of the action and to dismiss the action for want of jurisdiction both *ratione personae* and *ratione materiae*. The Court of Appeal affirmed both judgments: hence this appeal, which challenges (1) the constitutionality of s. 22(2)(r) of the *Federal Court Act* and (2) the jurisdiction of the Feder-

Zavarovalna Skupnost Triglav (Insurance Community Triglav Ltd.) Appellante;

et

Terrasses Jewellers Inc. et Banque de Montréal Intimées;

et

Le procureur général du Canada et le procureur général du Québec Intervenants.

N° du greffe: 16980.

1982: 14, 15 décembre; 1983: 1^{er} mars.

Présents: Le juge en chef Laskin et les juges Dickson, Beetz, Estey, McIntyre, Chouinard et Wilson.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE

Droit constitutionnel — Assurance maritime — L'alinéa 22(2)(r) de la Loi sur la Cour fédérale est-il ultra vires? — Navigation et expéditions par eau — Existe-t-il un droit d'assurance maritime canadien? — Loi constitutionnelle de 1867, art. 91(10) — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 22(2)(r).

Droit maritime — Tribunaux — Cour fédérale — Compétence ratione materiae — Compétence ratione personae — Demande née d'un contrat d'assurance maritime — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 22(2)(r).

L'intimée, Terrasses Jewellers Inc., une compagnie québécoise, a acquis l'intérêt requis dans une police d'assurance émise par l'appellante — une compagnie yougoslave. Ce contrat d'assurance maritime, intervenu en Yougoslavie entre l'appellante et une autre compagnie yougoslave, avait pour objet des biens expédiés de ce pays. Ces biens ont été achetés par l'intimée et transportés par navire à Montréal où l'on a constaté la disparition d'une caisse de bijoux d'une valeur de 1 100 000 \$. Les intimées réclament ce montant de l'appellante qui nie toute responsabilité. Dans un premier jugement, la Division de première instance de la Cour fédérale a accueilli la requête des intimées pour permission de signifier l'action hors du pays et dans un deuxième a rejeté la requête de l'appellante en annulation de la signification de l'action et en rejet de l'action pour défaut de compétence tant *ratione personae* que *ratione materiae*. La Cour d'appel a confirmé les deux jugements. D'où ce pourvoi qui met en question (1) la constitutionnalité de l'al. 22(2)(r) de la *Loi sur la Cour*

al Court over appellant.

Held: The appeal should be dismissed.

The Federal Court has concurrent jurisdiction regarding an application based on a marine insurance policy in respect of s. 22(2)(r) of the *Federal Court Act*. First, s. 22(2)(r) is valid federal legislation. Though strictly speaking marine insurance is a matter forming part of property and civil rights, it has nonetheless been assigned to Parliament as part of navigation and shipping, except as regards the part of this power which remains within provincial jurisdiction. It is not necessary for the purposes of this appeal to define the scope of provincial legislation and of the *Civil Code* in marine insurance. The latter, which preceded other forms of insurance by several centuries, originated as an integral part of maritime law. It is first and foremost a contract of maritime law, not an application of insurance to the maritime area. It is part of the maritime law over which s. 22 of the Act confers concurrent jurisdiction on the Federal Court. Second, Canadian marine insurance law exists and can be applied by the Federal Court.

The Federal Court of Appeal and the Trial Division held that the Federal Court had jurisdiction *ratione personae* in the case at bar. This Court has not been shown any error made by them that would justify its intervention to alter these concurrent findings.

Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Co., [1979] 2 S.C.R. 157; *Antares Shipping Corp. v. The Ship "Capricorn"*, [1980] 1 S.C.R. 553; *Associated Metals and Minerals Corp. v. The Ship "Evie W" and Aris Steamship Co.*, [1978] 2 F.C. 710; *Aris Steamship Co. v. Associated Metals & Minerals Corp.*, [1980] 2 S.C.R. 322; *MacMillan Bloedel Ltd. v. Canadian Stevedoring Co.*, [1969] 2 Ex. C.R. 375; *Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. v. B.C. Marine Shipbuilders Ltd.*, [1981] 1 S.C.R. 363; *R. v. Canadian Vickers Ltd.*, [1980] 1 F.C. 366; *McNamara Construction Western Ltd. v. The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654; *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.*, [1977] 2 S.C.R. 1054; *Green Forest Lumber Ltd. v. General Security Insurance Co.*, [1980] 1 S.C.R. 176; *Daneau v. Laurent Gendron Ltée*, [1964] 1 Lloyd's Rep. 220; *Intermunicipal Realty & Development Corp. v. Gore Mutual Insurance Co.*, [1978] 2 F.C. 691; *Construction Montcalm Inc. v. Minimum Wage Commission*, [1979] 1 S.C.R. 754; *Montreal City v. Montreal Harbour Commissioners*; *Tétreault v. Montreal Har-*

féderale et (2) la compétence de la Cour fédérale sur l'appelante.

Arrêt: Le pourvoi est rejeté.

La Cour fédérale a compétence concurrente relativement à une demande fondée sur une police d'assurance maritime en regard de l'al. 22(2)r) de la *Loi sur la Cour fédérale*. Premièrement, l'al. 22(2)r) constitue une législation fédérale valide. Même si, à proprement parler, l'assurance maritime est une matière qui relève de la propriété et des droits civils, elle a néanmoins été confiée au Parlement comme partie de la navigation et des expéditions par eau, sauf quant à la partie de ce pouvoir qui demeure de compétence provinciale. Il n'est toutefois pas nécessaire pour les fins de ce pourvoi de délimiter le champ d'application des législations provinciales et du *Code civil* en matière d'assurance maritime. Cette assurance, qui a précédé de plusieurs siècles les autres formes d'assurance, est née comme partie intégrante du droit maritime. Elle est avant tout un contrat de droit maritime et non une application de l'assurance au domaine maritime. Elle fait partie du droit maritime sur lequel l'art. 22 de la Loi confère à la Cour fédérale une compétence concurrente. Deuxièmement, il existe un droit d'assurance maritime canadien susceptible d'être appliqué par la Cour fédérale.

La Cour d'appel fédérale et la Division de première instance ont jugé que la Cour fédérale avait compétence *ratione personae* en l'espèce. Il n'a pas été démontré d'erreur de leur part qui justifierait l'intervention de cette Cour à l'égard de ces déterminations concordantes.

Jurisprudence: *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.*, [1979] 2 R.C.S. 157; *Antares Shipping Corp. c. Le navire "Capricorn"*, [1980] 1 R.C.S. 553; *Associated Metals and Minerals Corp. c. Le navire "Evie W" et Aris Steamship Co.*, [1978] 2 C.F. 710; *Aris Steamship Co. c. Associated Metals & Minerals Corp.*, [1980] 2 R.C.S. 322; *MacMillan Bloedel Ltd. v. Canadian Stevedoring Co.*, [1969] 2 R. C. de l'É. 375; *Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. c. B.C. Marine Shipbuilders Ltd.*, [1981] 1 R.C.S. 363; *R. v. Canadian Vickers Ltd.*, [1980] 1 C.F. 366; *McNamara Construction Western Ltd. c. La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654; *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée*, [1977] 2 R.C.S. 1054; *Green Forest Lumber Ltd. c. General Security Insurance Co.*, [1980] 1 R.C.S. 176; *Daneau v. Laurent Gendron Ltée*, [1964] 1 Lloyd's Rep. 220; *Intermunicipal Realty & Development Corp. c. Gore Mutual Insurance Co.*, [1978] 2 C.F. 691; *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum*, [1979] 1 R.C.S. 754; *Montreal City v. Montreal Harbour Commissioners*; *Tétreault v. Montreal Har-*

bour Commissioners, [1926] A.C. 299; *Citizens Insurance Co. of Canada v. Parsons* (1881), 7 App. Cas. 96; *Attorney-General for Canada v. Attorney-General for Alberta*, [1916] 1 A.C. 588; *Attorney-General for Ontario v. Reciprocal Insurers*, [1924] A.C. 328; *In re The Insurance Act of Canada*, [1932] A.C. 41; *Attorney-General for Canada v. Attorney-General for Ontario*, [1937] A.C. 355; *Reference as to Validity of Section 16 of the Special War Revenue Act*, [1942] S.C.R. 429; *Canadian Indemnity Co. v. Attorney-General of British Columbia*, [1977] 2 S.C.R. 504, referred to.

APPEAL from two judgments of the Federal Court of Appeal affirming two judgments of the Trial Division. Appeal dismissed.

Roland Chauvin, Q.C. and *Claude Bédard*, for the appellant.

Gerald P. Barry, for the respondents.

Raynold Langlois and *John G. O'Connor*, for the intervener the Attorney General of Canada.

Jean-K. Samson and *Odette Laverdière*, for the intervener the Attorney General of Quebec.

English version of the judgment of the Court delivered by

CHOUINARD J.—This appeal is from two judgments of the Federal Court of Appeal, dated February 3, 1982, which affirmed two judgments of the Trial Division.

The appeal challenges the constitutionality of s. 22 of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970, (2nd Supp.), c. 10, as amended, and in particular para. (r) of subs. (2), which gives the Trial Division of the Federal Court concurrent jurisdiction with the provincial courts over any claim arising out of or in connection with a contract of marine insurance.

The action also challenges the jurisdiction of the Federal Court over appellant, a Yugoslav company, in connection with a contract of marine insurance made in Yugoslavia between it and a Yugoslav insured, concerning goods shipped from Yugoslavia. Appellant stated that it has no assets or offices in Canada, that it does no business here and that, except for the purpose of receiving notice

bour Commissioners, [1926] A.C. 299; *Citizens Insurance Co. of Canada v. Parsons* (1881), 7 App. Cas. 96; *Attorney-General for Canada v. Attorney-General for Alberta*, [1916] 1 A.C. 588; *Attorney-General for Ontario v. Reciprocal Insurers*, [1924] A.C. 328; *In re The Insurance Act of Canada*, [1932] A.C. 41; *Attorney-General for Canada v. Attorney-General for Ontario*, [1937] A.C. 355; *Reference as to Validity of Section 16 of the Special War Revenue Act*, [1942] R.C.S. 429; *Canadian Indemnity Co. c. Procureur général de la Colombie-Britannique*, [1977] 2 R.C.S. 504.

POURVOI contre deux arrêts de la Cour d'appel fédérale qui ont confirmé deux jugements de la Division de première instance. Pourvoi rejeté.

Roland Chauvin, c.r., et *Claude Bédard*, pour l'appelante.

Gerald P. Barry, pour les intimées.

Raynold Langlois et *John G. O'Connor*, pour l'intervenant le procureur général du Canada.

Jean-K. Samson et *Odette Laverdière*, pour l'intervenant le procureur général du Québec.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE CHOUINARD—Le pourvoi attaque deux arrêts de la Cour d'appel fédérale en date du 3 février 1982 qui confirment deux jugements de la Division de première instance.

Le pourvoi met en question la constitutionnalité de l'art. 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, telle que modifiée, et plus particulièrement de l'al. r) du par. (2) qui confère à la Division de première instance de la Cour fédérale compétence concurrente avec les cours provinciales relativement à toute demande née d'un contrat d'assurance maritime ou y relative.

Est également mise en question la compétence de la Cour fédérale sur l'appelante, une compagnie yougoslave, relativement à un contrat d'assurance maritime intervenu en Yougoslavie entre elle et un assuré yougoslave et ayant pour objet des biens expédiés de Yougoslavie. L'appelante précise qu'elle n'a aucun bien au Canada, qu'elle n'y a pas de bureau, qu'elle n'y transige aucune affaire et

of a loss as provided in the contract, it has no representative here.

Respondents Terrasses Jewellers Inc. and the Bank of Montreal, which was subrogated in its rights and remedies, filed in the Federal Court a claim against appellant under the insurance policy issued by the latter.

The facts on which respondents based their claim are summarized by appellant as follows.

[TRANSLATION] Respondent Terrasses Jewellers Inc., a Quebec company, bought the required interest in an insurance policy issued by appellant, a Yugoslav company, to another Yugoslav company, Zlaterne Celje, or order.

This insurance policy applied to various property, namely 11 cases of items in crystal and one case of jewellery in gold, silver and platinum.

This property was purchased by respondent Terrasses Jewellers Inc. from Zlaterne Celje.

The property was placed in a container for transport from Celje, Yugoslavia, to a warehouse in Montreal, including transportation on the vessel "PRISTINA" from the port of Koper in Yugoslavia to the port of Montreal.

The policy guaranteed against various risks during this transportation, including theft and non-delivery.

The policy assigned an agreed value of U.S. \$845,543.00 to the property.

The container was opened on arrival at a warehouse in Montreal, and found not to contain the jewellery case.

Respondent Terrasses Jewellers Inc. gave verbal and written notice to the Montreal agents designated in the policy (Hayes, Stuart & Co. Ltd.) and produced the documents they were asked to provide.

The value of the jewellery items (a part of the agreed value for insurance purposes) was U.S. \$815,843.00, or Can. \$1,100,000.00

Appellant denied liability under the insurance policy.

Respondents filed an application for leave to serve the action outside the country (*ex juris*). Appellant filed an application to set aside service of the action on its agents in Montreal and to

que, sauf aux fins de recevoir un avis de perte tel que stipulé au contrat, elle n'y a aucun représentant.

Les intimées Terrasses Jewellers Inc. et la Banque de Montréal qui a été subrogée dans ses droits et recours, ont présenté en Cour fédérale une réclamation contre l'appelante en vertu de la police d'assurance émise par celle-ci.

Les faits sur lesquels les intimées appuient leur réclamation sont résumés de la façon suivante par l'appelante:

L'Intimée Terrasses Jewellers Inc., une compagnie québécoise, a acquis l'intérêt requis dans une police d'assurance émise par l'Appelante, une compagnie yougoslave, à une autre compagnie yougoslave, Zlaterne Celje, ou ordre.

Cette police d'assurance s'appliquait à divers biens, soit 11 caisses d'articles de cristal et une caisse d'articles de bijouterie en or, argent et platine.

Ces mêmes biens ont été acquis par l'Intimée Terrasses Jewellers Inc. de Zlaterne Celje.

Les biens ont été mis dans un conteneur («container») pour transport à partir de Celje, en Yougoslavie, jusqu'à un entrepôt à Montréal, y compris transport par le navire «PRISTINA» du port de Koper, en Yougoslavie, jusqu'au port de Montréal.

La police garantissait contre divers risques, dont le vol et le défaut de livraison, pendant ce transport.

La police stipulait une valeur agréée des biens de U.S. \$845,543.00.

Le conteneur, après transport, a été ouvert à un entrepôt à Montréal, et constatation a alors été faite qu'il y manquait la caisse de bijouterie.

L'Intimée Terrasses Jewellers Inc. a donné avis verbal et écrit aux agents montréalais de l'Appelante désignés dans la police (Hayes, Stuart & Co. Ltd.) et a produit les documents qui lui ont été demandés.

La valeur (part de la valeur agréée pour fins d'assurance) des articles de bijouterie était U.S. \$815,843.00, ou Can. \$1,100,000.00.

L'Appelante a nié responsabilité en vertu de la police d'assurance.

Les intimées, d'une part, ont présenté une requête pour permission de signifier l'action hors du pays (*ex juris*). L'appelante, d'autre part, a présenté une requête en annulation de la significa-

dismiss the action for want of jurisdiction both *ratione personae* and *ratione materiae*.

In his first judgment, the trial judge allowed respondents' application, and in his second he dismissed that of appellant. These are the two judgments which were affirmed by the judgments *a quo*.

On the motion for leave to serve *ex juris*, the outcome of the appeal will depend on the reply given to the question of the Court's jurisdiction. It goes without saying that if the Federal Court does not have jurisdiction the judgment authorizing service must be quashed. If it does, the judgment must be upheld. It will not be necessary to say anything further on this point.

It also goes without saying that if appellant is correct on the question of jurisdiction *ratione materiae*, it will not be necessary to deal with jurisdiction *ratione personae*. Otherwise, this must be dealt with.

Jurisdiction *ratione materiae* and the Constitutional Question

The constitutional question is stated as follows:

Is paragraph (r) of sub-section (2) of Section 22 of the Federal Court Act (R.S.C. 1970 c. 10, 2nd Supp., and Amendments) conferring upon the Trial Division of the Federal Court jurisdiction with respect to "any claim arising out of or in connection with a contract of marine insurance" *ultra-vires* and without effect on the grounds that marine insurance and more particularly the rights and obligations of the parties to and under contracts of marine insurance are outside the jurisdiction of the Parliament of Canada and consequently that there can be no "laws of Canada" to govern the matter in accordance with the provisions of Section 101 of the British North America Act, 1867?

If a negative answer is given to this question, appellant submitted a second question:

[TRANSLATION] Does Canadian marine insurance law exist, that can be applied by the Federal Court?

Subsection (1) of s. 22 of the *Federal Court Act*, and subs. (2) together with its para. (r), provide:

tion de l'action faite à ses agents de Montréal et en rejet de l'action pour défaut de compétence tant *ratione personae* que *ratione materiae*.

Par un premier jugement le juge de première instance a accueilli la requête des intimées et par un second il a rejeté celle de l'appelante. Ce sont ces deux jugements qui ont été confirmés par les arrêts attaqués.

En ce qui concerne la requête pour permission de signifier *ex juris*, le sort du pourvoi dépend de la réponse donnée quant à la compétence de la Cour. Il va de soi que si la Cour fédérale n'a pas compétence le jugement autorisant la signification doit être infirmé. Dans le cas contraire, il doit être confirmé. Il ne sera pas nécessaire d'en dire davantage à ce sujet.

Il va de soi également que si l'appelante a raison sur la question de la compétence *ratione materiae*, il ne sera pas nécessaire de traiter de la compétence *ratione personae*. Dans le cas contraire il faudra en disposer.

La compétence *ratione materiae* et la question constitutionnelle

La question constitutionnelle est ainsi énoncée:

La disposition contenue au sous-paragraphe (r) du paragraphe (2) de l'Article 22 de la Loi sur la Cour fédérale (S.R.C. 1970, chap. 10, 2e Supp., et Amendements) et conférant à la Division de première instance de la Cour fédérale compétence relativement à «toute demande née d'un contrat d'assurance maritime ou y relative» est-elle *ultra vires* et sans effet pour le motif que l'assurance maritime et plus précisément les droits et obligations des parties aux contrats d'assurance maritime ne relèvent pas de la compétence du Parlement du Canada et que par conséquent il ne peut exister de "Laws of Canada" dans cette matière suivant les dispositions de l'Article 101 de la Loi organique de 1867 (The British North America Act, 1867)?

Si la réponse à cette question est négative, l'appelante soumet une deuxième question:

Existe-t-il un droit d'assurance maritime canadien susceptible d'être appliqué par la Cour fédérale?

Le paragraphe (1) de l'art. 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, et le par. (2) de même que son al. r) stipulent:

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

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

(r) any claim arising out of or in connection with a contract of marine insurance;

Additionally, section 42 of this Act reads:

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

The phrase "Canadian maritime law" is defined in s. 2 of the Act:

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

A common principle emerges from the points and arguments presented by the parties and the interveners, namely that the only provision of the *Constitution Act, 1867* which could confer jurisdiction on Parliament in matters of marine insurance is subs. 10 of s. 91, navigation and shipping.

Respondents also relied on subs. 2 of s. 91, the regulation of trade and commerce, but without presenting arguments in support of this source of authority which, in my opinion, can safely be disregarded.

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

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

r) toute demande née d'un contrat d'assurance maritime ou y relative;

Par ailleurs, l'art. 42 de la même loi se lit:

42. Le droit maritime canadien existant immédiatement avant le 1^{er} juin 1971 reste en vigueur sous réserve des modifications qui peuvent y être apportées par la présente loi ou toute autre loi.

L'expression «droit maritime canadien» est définie à l'art. 2 de la Loi:

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

Des moyens et arguments mis de l'avant par les parties et les intervenants, il se dégage un principe commun, savoir que la seule disposition de la *Loi constitutionnelle de 1867* susceptible de conférer compétence au Parlement en matière d'assurance maritime, est le par. 10 de l'art. 91, la navigation et les bâtiments ou navires (*shipping*), ou la navigation et les expéditions par eau comme il est dit dans *Tropwood A. G. c. Sivaco Wire & Nail Co.*, [1979] 2 R.C.S. 157.

Les intimées ont aussi évoqué le par. 2 de l'art. 91, la réglementation du trafic et du commerce, mais sans argumenter cette source de pouvoir qu'à mon avis on peut, sans crainte d'erreur, laisser de côté.

The phrase "navigation and shipping" must be given a wide interpretation: *Montreal City v. Montreal Harbour Commissioners*; *Tétreault v. Montreal Harbour Commissioners*, [1926] A.C. 299, at pp. 312-13.

To this power must be added that over interprovincial and international maritime transport, under subs. 13 of s. 91 and subs. 10 of s. 92. These powers constitute the basis of Parliament's jurisdiction over maritime law reflected in the *Federal Court Act*.

The provinces also have jurisdiction over maritime law under subs. 10 of s. 92.

Ontario (*Marine Insurance Act*, R.S.O. 1980, c. 255), Quebec (arts. 2606 to 2692 C.C.), New Brunswick (*Marine Insurance Act*, R.S.N.B. 1973, c. M-1), British Columbia (*Insurance (Marine) Act*, R.S.B.C. 1979, c. 203), Manitoba (*The Marine Insurance Act*, R.S.M. 1970, c. M40) and Nova Scotia (*Insurance Act*, R.S.N.S. 1967, c. 148, ss. 184 to 273) have legislation on marine insurance. However, it is not necessary for the purposes of this appeal to define the scope of this provincial legislation and of the *Civil Code*. In the case at bar, the policy was issued in Yugoslavia and relates to goods purchased in Yugoslavia and then shipped to Montreal and delivered there, and appellant's arguments that marine insurance is a matter for provincial jurisdiction are based not on subs. 10 of s. 92, but on subs. 13: property and civil rights.

In *Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Co.*, [1979] 2 S.C.R. 157, Laskin C.J. wrote for the Court, at p. 160:

Admittedly, it was open to the Parliament of Canada to establish a federal Court, pursuant to s. 101 of the *British North America Act*, to administer its maritime law concurrently with provincial superior courts.

The question thus arises of whether marine insurance is part of this maritime law.

Appellant submitted, in brief, that in order for any economic activity to be regarded as forming

L'expression «la navigation et les expéditions par eau» doit recevoir une interprétation large: *Montreal City v. Montreal Harbour Commissioners*; *Tétreault v. Montreal Harbour Commissioners*, [1926] A.C. 299, aux pp. 312 et 313.

À ce pouvoir s'ajoute celui sur le transport maritime interprovincial et international selon le par. 13 de l'art. 91 et le par. 10 de l'art. 92. Ces pouvoirs constituent le fondement de la compétence du Parlement sur le droit maritime que vise la *Loi sur la Cour fédérale*.

Les provinces aussi ont une compétence en droit maritime par l'effet du par. 10 de l'art. 92.

L'Ontario (*Marine Insurance Act*, R.S.O. 1980, chap. 255), le Québec (art. 2606 à 2692 C.c.), le Nouveau-Brunswick (*Loi sur l'assurance maritime*, L.R.N.-B. 1973, chap. M-1), la Colombie-Britannique (*Insurance (Marine) Act*, R.S.B.C. 1979, chap. 203), le Manitoba (*The Marine Insurance Act*, R.S.M. 1970, chap. M40) et la Nouvelle-Écosse (*Insurance Act*, R.S.N.S. 1967, chap. 148, art. 184 à 273) ont des dispositions législatives en matière d'assurance maritime. Il n'est toutefois pas nécessaire pour les fins de ce pourvoi de délimiter le champ d'application de ces législations provinciales et du *Code civil*. En l'espèce il s'agit d'une police émise en Yougoslavie et qui se rapporte à des biens acquis en Yougoslavie pour être transportés et livrés à Montréal, et ce n'est pas sur le par. 10 de l'art. 92 que l'appelante appuie ses prétentions à l'effet que l'assurance maritime est de compétence provinciale mais sur le par. 13: la propriété et les droits civils.

Dans *Tropwood* (précité), le juge en chef Laskin écrit au nom de la Cour, à la p. 160:

Il est admis que le Parlement du Canada pouvait établir un tribunal fédéral, aux termes de l'art. 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, pour administrer son droit maritime concurremment avec les cours supérieures des provinces.

La question se pose donc de savoir si l'assurance maritime fait partie de ce droit maritime.

L'appelante soumet, en bref, que pour qu'une activité économique puisse être considérée comme

part of navigation and shipping, it will not suffice for that activity to be connected therewith and in some way related thereto, it must form a part of navigation and shipping, must constitute one component and must not involve work or undertakings of a local nature. An insurance contract, appellant submitted, is a contract of a financial nature which has its own definition and rules. Insurance contracts in general fall within the jurisdiction of provincial legislatures. Marine insurance does not form a part of the activities of navigation and shipping: though applied to these activities, it remains a part of insurance.

The Attorney General of Quebec, intervening in support of appellant, submitted first that marine insurance falls within the provincial jurisdiction over civil rights and property in the province. It is, he said, essentially a matter of insurance, a matter which has long been recognized as falling within provincial jurisdiction, and the latter covers any insurance contract, whether land or marine in nature, on persons or property, individual or collective. The Attorney General of Quebec added that his position is even stronger in the case at bar as the latter does not involve the liability of the marine carrier: rather, it is a case which concerns the respective rights and duties resulting from a contract of marine insurance between an insurer and the consignee of goods.

The Attorney General of Quebec submitted, secondly, that a contract of marine insurance, and especially s. 22(2)(r) of the *Federal Court Act*, are not within the federal jurisdiction over navigation or over interprovincial and international maritime transportation undertakings. He stated, *inter alia*:

[TRANSLATION] In the view of the Attorney General of Quebec, the federal powers over navigation (s. 91(10)) and over interprovincial and international marine carriers (s. 92(10)(a) and (b)) do not authorize the federal Parliament to legislate with respect to insurance contracts.

The federal jurisdiction over navigation and shipping in s. 91(10) has not been precisely defined by the courts. However, it may be regarded as applying essentially to

faisant partie de la navigation et des expéditions par eau, il ne suffit pas qu'elle y soit relative et qu'elle y soit de quelque façon reliée, elle doit en faire partie, en constituer un élément et ne pas constituer par ailleurs des travaux ou entreprises d'une nature locale. Le contrat d'assurance, soumet l'appelante, est un contrat d'ordre financier qui a sa définition et ses règles propres. Les contrats d'assurance en général sont du domaine de la compétence des législatures provinciales. L'assurance maritime ne fait pas partie des activités de la navigation et des expéditions par eau; elle demeure de l'assurance quoiqu'appliquée à ces activités.

Le procureur général du Québec, intervenant à l'appui de l'appelante, soumet en premier lieu que l'assurance maritime relève de la compétence provinciale sur les droits civils et la propriété dans la province. Il s'agit essentiellement, dit-il, d'une matière d'assurance, matière sur laquelle de longue date a été reconnue la compétence provinciale qui porte indifféremment sur tout contrat d'assurance, qu'il s'agisse d'assurance terrestre ou maritime, d'assurance de personnes ou de biens, ou d'assurance individuelle ou collective. Le procureur général du Québec ajoute que sa position est d'autant plus pertinente en l'espèce que le litige ne met pas en cause la responsabilité d'un transporteur maritime: il s'agit plutôt d'une affaire qui concerne les droits et obligations respectifs découlant d'un contrat d'assurance maritime entre un assureur et le destinataire de marchandises.

Le procureur général du Québec soumet en second lieu que le contrat d'assurance maritime et plus particulièrement l'al. 22(2)r) de la *Loi sur la Cour fédérale* ne relèvent pas de la compétence fédérale en matière de navigation ni en matière d'entreprises de transport maritime interprovinciales et internationales. Il énonce notamment:

De l'avis du procureur général du Québec, les compétences fédérales sur la navigation (a.91(10)) et sur les transporteurs maritimes interprovinciaux et internationaux (a.92(10)(a), (b)) n'autorisent pas le Parlement fédéral à légiférer relativement aux contrats d'assurances.

La compétence fédérale sur la navigation et les expéditions par eau de l'article 91(10) n'a pas été définie de manière précise par la jurisprudence. On peut toutefois

the technical aspects of navigation, intraprovincial as well as interprovincial and international. Thus, the regulation of marine traffic and conditions of seaworthiness, all measures justified by the necessities of navigation, are undoubtedly matters falling within s. 91(10). That is not the case, however, with contracts of marine insurance which essentially and substantially concern only questions of civil rights.

Relying on *Construction Montcalm Inc. v. Minimum Wage Commission*, [1979] 1 S.C.R. 754, the Attorney General of Quebec concluded:

[TRANSLATION] In the view of the Attorney General of Quebec, the marine insurance contract constitutes a matter far removed from navigation and is not an integral part thereof, in contrast with contracts of a marine nature such as contracts for the carriage of goods.

Respondents, on the other hand, argued that, under the insurance policy at issue, their claim is not a matter concerning "Civil Rights in the Province". They further stated that while in general insurance within a province falls within the scope of provincial jurisdiction, Parliament may nonetheless legislate regarding civil contracts, including insurance, which relate to matters within its jurisdiction. Marine insurance constitutes a vital part of the business of navigation, both for the owner of the vessel and for persons having an interest in the cargo. The jurisdiction of the Federal Court extends to all matters of admiralty and maritime law, and is not limited to matters covered by the power over navigation and shipping. Marine insurance is a maritime matter, and as such subject to the admiralty jurisdiction of the Federal Court. Finally, marine insurance claims are an admiralty matter.

The Attorney General of Canada, intervening in support of respondents, submitted that marine insurance is part of maritime law. Maritime law, including marine insurance, falls within the scope of navigation and shipping. Though marine insurance must be regarded as a matter forming part of property and civil rights, it has nonetheless been assigned to Parliament as part of navigation and

penser qu'elle vise essentiellement les aspects techniques de la navigation tant intraprovinciale qu'interprovinciale et internationale. Ainsi, la réglementation de la circulation maritime et des conditions de navigabilité, toutes mesures justifiées par les nécessités de la navigation, constituent certes des matières relevant de l'article 91(10). Il en est autrement toutefois des contrats d'assurance maritime qui essentiellement et substantiellement ne concernent que des questions de droits civils.

S'appuyant sur *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum*, [1979] 1 R.C.S. 754, le procureur général du Québec conclut:

De l'avis du procureur général du Québec, le contrat d'assurance maritime constitue une question éloignée de la navigation et n'en fait pas partie intégrante, contrairement aux contrats de nature maritime comme les contrats de transport de marchandises.

Les intimées plaident pour leur part que leur réclamation, en vertu de la police d'assurance en cause, ne constitue pas une matière de «droits civils dans la Province.» Elles ajoutent que si l'assurance à l'intérieur d'une province entre de façon générale dans le champ de compétence provinciale, le Parlement peut néanmoins légiférer en matière de contrats civils, y compris l'assurance, relativement à des matières de sa compétence. L'assurance maritime constitue une partie vitale de l'entreprise de navigation, tant pour le propriétaire du navire que pour les personnes intéressées dans la cargaison. La compétence de la Cour fédérale s'étend à toutes les matières d'amirauté et de droit maritime et n'est pas limitée aux matières visées par le pouvoir relatif à la navigation et aux expéditions par eau. L'assurance maritime est une matière maritime et comme telle soumise à la compétence de la Cour fédérale en matière d'amirauté. Enfin, les réclamations d'assurance maritime constituent une matière d'amirauté.

Le procureur général du Canada, intervenant à l'appui des intimées, soumet que l'assurance maritime fait partie du droit maritime. Le droit maritime, y compris l'assurance maritime, entre dans le champ de la navigation et des expéditions par eau. Si l'assurance maritime doit être qualifiée de matière relevant de la propriété et des droits civils, elle a néanmoins été confiée au Parlement comme

shipping, except as regards the part of this power which remains within provincial jurisdiction.

In my opinion, the Attorney General of Canada is correct in regarding marine insurance as a matter falling within property and civil rights, strictly speaking, but one which has nonetheless been assigned to Parliament as a part of navigation and shipping. The same is true, for example, of bills of exchange and promissory notes, which form part of property and civil rights, but jurisdiction over which was assigned to Parliament by subs. 18 of s. 91 of the *Constitution Act, 1867*.

Provincial jurisdiction over insurance matters has been recognized by a number of decisions of this Court and of the Privy Council:

- Citizens Insurance Co. of Canada v. Parsons* (1881), 7 App. Cas. 96;
- Attorney-General for Canada v. Attorney-General for Alberta*, [1916] 1 A.C. 588;
- Attorney-General for Ontario v. Reciprocal Insurers*, [1924] A.C. 328;
- In re The Insurance Act of Canada*, [1932] A.C. 41;
- Attorney-General for Canada v. Attorney-General for Ontario*, [1937] A.C. 355;
- Reference as to Validity of Section 16 of the Special War Revenue Act*, [1942] S.C.R. 429;
- Canadian Indemnity Co. v. Attorney-General of British Columbia*, [1977] 2 S.C.R. 504.

However, marine insurance was not involved in any of these cases.

The only judgment with supporting reasons to which the Court was referred, and which bears directly on the point, is that of the Trial Division of the Federal Court in *Intermunicipal Realty & Development Corp. v. Gore Mutual Insurance Co.*, [1978] 2 F.C. 691. For the purposes of the case at bar, that case dealt in part with an action against two insurance companies under two marine insurance policies. The Court held that it had jurisdiction to hear this action. In the course of his reasons Gibson J. stated, *inter alia*, at p. 694: "As to

partie de la navigation et des expéditions par eau, sauf quant à la partie de ce pouvoir qui demeure de compétence provinciale.

À mon avis le procureur général du Canada a raison de qualifier l'assurance maritime de matière relevant à proprement parler de la propriété et des droits civils mais qui a néanmoins été confiée au Parlement comme partie de la navigation et des expéditions par eau. Il en va de même par exemple des lettres de change et des billets promissaires qui sont matières de propriété et de droits civils, mais au sujet desquelles la compétence a été attribuée au Parlement par le par. 18 de l'art. 91 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

La compétence provinciale en matière d'assurance a été reconnue par de nombreux arrêts de cette Cour et du Conseil privé:

- Citizens Insurance Co. of Canada v. Parsons* (1881), 7 App. Cas. 96;
- Attorney-General for Canada v. Attorney-General for Alberta*, [1916] 1 A.C. 588;
- Attorney-General for Ontario v. Reciprocal Insurers*, [1924] A.C. 328;
- In re The Insurance Act of Canada*, [1932] A.C. 41;
- Attorney-General for Canada v. Attorney-General for Ontario*, [1937] A.C. 355;
- Reference as to Validity of Section 16 of the Special War Revenue Act*, [1942] R.C.S. 429;
- Canadian Indemnity Co. c. Procureur général de la Colombie-Britannique*, [1977] 2 R.C.S. 504.

En aucun cas cependant il ne s'agissait d'assurance maritime.

Le seul arrêt motivé que l'on nous a cité et qui porte directement sur la question est celui de la Division de première instance de la Cour fédérale dans *Intermunicipal Realty & Development Corp. c. Gore Mutual Insurance Co.*, [1978] 2 C.F. 691. Il s'agissait, pour la partie qui nous intéresse, d'une poursuite contre deux compagnies d'assurance en vertu de deux polices d'assurance maritime. La Cour a jugé qu'elle était compétente pour entendre cette poursuite. Dans le cours de ses motifs, le juge Gibson affirme notamment, à la

whether these policies are 'maritime contracts', apparently there is practically universal agreement".

This Court was further referred to its decision in *Green Forest Lumber Ltd. v. General Security Insurance Co.*, [1980] 1 S.C.R. 176, affirming the Federal Court of Appeal and the Trial Division. This was undoubtedly an action based on a marine insurance policy, which was dismissed. It appears, however, that at no stage was the jurisdiction of the Federal Court challenged. In my opinion this case, on which the Trial Division and the Federal Court of Appeal relied in the case at bar, is not in any way conclusive, since it does not rule on the question of the Federal Court's jurisdiction.

Respondents cited a judgment of the Exchequer Court for the Quebec Admiralty District, *Daneau v. Laurent Gendron Ltée*, [1964] 1 Lloyd's Rep. 220, which concerned a marine insurance policy, and in which the Court in fact ordered the insurer to compensate the insured. By an interlocutory judgment, the judge had first dismissed a preliminary objection to his jurisdiction, but without reasons.

Marine insurance, which preceded other forms of insurance by several centuries, originated as an integral part of maritime law.

It had its origin in bottomry and respondentia, which are defined as follows in art. 2693 of the *Civil Code*.

2693. Bottomry is a contract whereby the owner of a ship or his agent, in consideration of a sum of money loaned for the use of the ship, undertakes conditionally to repay the same with interest, and hypothecates the ship for the performance of his contract. The essential condition of the loan is that if the ship be lost by a fortuitous event or irresistible force, the lender shall lose his money; otherwise it is to be repaid with a certain profit for interest and risk.

In the *Encyclopaedia Britannica*, Macropaedia, 15th ed., 1981, vol. 9, under the heading "Insurance", it is stated at p. 657:

Insurance in some form has been used as long as man has lived in historical society. So-called bottomry contracts were known to merchants of Babylon as early as

p. 694: «Il y a un accord universel de fait pour considérer de telles polices comme des «contrats maritimes»».

L'on nous a cité par ailleurs l'arrêt de cette Cour *Green Forest Lumber Ltd. c. General Security Insurance Co.*, [1980] 1 R.C.S. 176 confirmant la Cour d'appel fédérale et la Division de première instance. Il s'agissait bien d'une action fondée sur une police d'assurance maritime, laquelle a été rejetée. Il appert cependant qu'à aucune étape la compétence de la Cour fédérale n'a été mise en question. Cet arrêt sur lequel se sont appuyées la Division de première instance et la Cour d'appel fédérale en l'espèce n'est, à mon avis, nullement déterminant, puisqu'il ne se prononce pas sur la compétence de la Cour fédérale.

Les intimées ont cité un jugement de la Cour de l'Échiquier pour le District d'amirauté de Québec, *Daneau v. Laurent Gendron Ltée*, [1964] 1 Lloyd's Rep. 220, où il s'agissait bien d'une police d'assurance maritime, et où la Cour a de fait condamné l'assureur à indemniser l'assuré. Par un jugement interlocutoire le juge avait au préalable rejeté, mais sans motifs, une objection préliminaire à sa compétence.

L'assurance maritime, qui a précédé de plusieurs siècles les autres formes d'assurance, est née comme partie intégrante du droit maritime.

Elle a son origine dans le prêt à la grosse dont on trouve la définition suivante à l'art. 2693 du *Code civil*.

2693. Le prêt à la grosse est un contrat par lequel le propriétaire d'un bâtiment, ou son agent, en considération d'une somme d'argent prêtée pour le besoin du bâtiment, s'engage conditionnellement à la restituer avec intérêt, et hypothèque le bâtiment pour l'exécution du contrat. La condition essentielle du prêt est que si le bâtiment est perdu par cas fortuit ou force majeure, le prêteur perd ses deniers; autrement il en est remboursé avec un certain profit pour l'intérêt et le risque.

Dans *Encyclopaedia Britannica*; Macropaedia, 15e éd., 1981, vol. 9 sous la rubrique «Insurance», on peut lire à la p. 657:

[TRADUCTION] Depuis que l'histoire nous présente l'homme vivant en société, l'assurance a existé sous une forme quelconque. Déjà vers les années 4000-3000 A.C.,

4000-3000 BC. Bottomry was also practiced by the Hindus in 600 BC, and was well understood in ancient Greece as early as the 4th century BC. Under a bottomry contract loans were granted to merchants with the provision that if the shipment was lost at sea the loan did not have to be repaid. The interest on the loan covered the insurance risk. Ancient Roman law recognized the bottomry contract in which an article of agreement was drawn up and funds were deposited with a money changer. Marine insurance became highly developed in the 15th century.

In Rome there were also burial societies that paid funeral costs of their members out of monthly dues.

The insurance contract also developed very early. It was known in ancient Greece and among other maritime nations in commercial contact with Greece.

In *A Handbook to Marine Insurance*, 5th ed., 1957, the writer Dover states at pp. 1 and 2:

Of the origin of marine insurance, all that can be said with certainty is that it is "veiled in antiquity and lost in obscurity." The concept of protection against loss by maritime perils has been traced back to B.C. 215 . . .

A little further on, at p. 2, he writes:

On the above evidence, *inter alia*, inferences have been drawn that the origins of marine insurance go back at least two millennia, and probably as far as to the great Levantine Empires, e.g., Rhodes. In support of the latter contention, the old Rhodian Law of general average is adduced as being so allied to marine insurance as to justify conclusions which are perhaps merely hypothetical and which are lacking in convincing corroborative evidence.

Bottomry.

It is certain, however, that bottomry (*foenus nauticum*), that is, an advance of money on the security of a vessel (not recoverable in the case of subsequent total loss of that vessel before arrival), was practised prior to A.D. 533.

Some writers even place the origin of bottomry as far back as 2250 B.C. At page 3, Dover mentions:

In his *Researches into the Origins of Marine Insurance*, Professor C. F. Trenerry places the origin of bottomry as early as B.C. 2250. He states that methods

les marchands de Babylone connaissaient ce qu'on appelle les contrats de prêt à la grosse. Le prêt à la grosse était également pratiqué par les Indous en 600 A.C. et était bien connu dans la Grèce antique au 4^e siècle A.C. En vertu d'un contrat de prêt à la grosse, des prêts étaient accordés à des marchands et, en vertu du contrat, si la cargaison était perdue en mer, le prêt n'avait pas à être remboursé. L'intérêt sur le prêt couvrait le risque assuré. L'ancien droit romain a reconnu le contrat de prêt à la grosse qui prévoyait un accord écrit et le dépôt des fonds chez un changeur. Au 15^e siècle, l'assurance maritime était très répandue.

Rome avait aussi des sociétés funéraires qui assumaient les frais funéraires de leurs membres à même des cotisations mensuelles.

Le contrat d'assurance s'est également répandu très tôt. Il était connu dans la Grèce antique et parmi les autres nations à vocation maritime qui avaient des contacts commerciaux avec la Grèce.

Dans *A Handbook to Marine Insurance*, 5^e éd., 1957, l'auteur Dover écrit aux pp. 1 et 2:

[TRADUCTION] Tout ce qu'on peut dire avec certitude de l'origine de l'assurance maritime, c'est qu'elle «remonte à la nuit des temps». On peut remonter en l'an 215 A.C. pour trouver le concept de la protection contre la perte due aux périls de la mer, [. . .]

Un peu plus loin, à la p. 2, il écrit:

[TRADUCTION] Compte tenu, entre autres, des preuves qui précèdent, on peut déduire que l'origine de l'assurance maritime remonte au moins à deux mille ans, et probablement aussi loin que les grands empires du Levant, par exemple Rhodes. À l'appui de cette dernière prétention, on invoque que l'ancien droit de l'avarie commune de Rhodes s'apparente tellement à l'assurance maritime qu'il justifie des conclusions qui sont probablement simplement hypothétiques et qui manquent de preuve corroborante.

Le prêt à la grosse.

Il est certain cependant que le prêt à la grosse (*foenus nauticum*), c'est-à-dire un prêt d'argent garanti par le navire (non recouvrable en cas de perte totale de ce navire avant son arrivée), se pratiquait avant 533 A.C.

Certains auteurs situent même l'origine du prêt à la grosse aussi loin qu'en l'an 2250 av. J.-C. Dover écrit, en effet, à la p. 3:

[TRADUCTION] Dans son ouvrage *Researches into the Origins of Marine Insurance*, le professeur C. F. Trenerry situe l'origine du prêt à la grosse aussi loin qu'en

of financing commercial activities indistinguishable from the practice of bottomry were employed by the Babylonians.

In his *Droit maritime*, 4th ed., 1953, at vol. 3, Title II, under the heading "L'Assurance Maritime", p. 329, Ripert writes, at p. 333:

[TRANSLATION] **2347. The origin of marine insurance.**—Marine insurance is the only type of insurance that was known to our old law. The nineteenth Century witnessed an astonishing proliferation of types of insurance. Some date back to the early years of the nineteenth century and near the end of the eighteenth; others are of recent creation. Whatever their date of origin, all these types of insurance are many years junior to marine insurance. At a time when men accepted misfortune without attempting to protect themselves against such disasters as fire or accident, shipowners and merchants, perpetually subject to the risk of their vessels being destroyed and their goods swallowed up at sea, had looked for some means of protecting themselves against a hostile fate. In the fifteenth century, prosperous marine commerce gave rise to a regular practice of insurance.

In Holdsworth, *A History of English Law*, vol. VIII, we read at p. 274:

The Origin of the Contract of Marine Insurance

Insurance has been defined as a contract by which one party (the insurer) in consideration of a premium, undertakes to indemnify another (the insured) against loss. The researches of M. Bensa have proved that the earliest variety of this contract was the contract of marine insurance; that as a separate and independent contract it dates from the early years of the fourteenth century; and that it was evolved, like many other of our modern mercantile institutions, in the commercial cities of Italy.

In *Halsbury's Laws of England*, 4th ed., vol. 25, the author states at p. 9, para. 1:

1. Development and sources of insurance law. The concept of insurance, in England as elsewhere, arose out of the mercantile adventure of transporting goods across the sea, the adventure consisting in early times of the enormous fortune to be made if the project turned out to be successful, as contrasted with the disastrous loss, even ruin, which resulted if the project foundered amid the perils of the seas.

2250 A.C. Il affirme que des méthodes de financement des activités commerciales qu'on ne peut distinguer de la pratique du prêt à la grosse étaient employées par les Babyloniens.

Dans son *Droit maritime*, 4^e éd., 1953, au vol. 3, Titre II, sous la rubrique «L'Assurance Maritime», p. 329, Ripert écrit, à la p. 333:

2347. Origine de l'assurance maritime.—L'assurance maritime est le seul type d'assurance que notre Ancien droit ait connu. Le XIX^e siècle a vu une floraison merveilleuse de variétés d'assurances. Les unes remontent aux premières années du XIX^e siècle et touchent presque la fin du précédent; les autres sont de création récente. Quelle que soit leur date de naissance, toutes ces assurances sont de jeunes contrats à côté de l'assurance maritime. À une époque où les hommes subissaient les coups du sort sans chercher à se garantir contre la mauvaise fortune des incendies ou des accidents, les propriétaires de navires et les commerçants, perpétuellement exposés aux risques de mer qui brisaient leurs bâtiments et engloutissaient leurs marchandises, avaient songé à se couvrir contre ces fortunes ennemies. Au XV^e siècle, un commerce maritime prospère nous présente une pratique constante de l'assurance.

Dans Holdsworth, *A History of English Law*, vol. VIII, on peut lire à la p. 274:

[TRANSLATION] *L'origine du contrat d'assurance maritime*

On a défini l'assurance comme étant un contrat suivant lequel une partie (l'assureur), moyennant une prime, s'engage à indemniser une autre partie (l'assuré) contre une perte. Les recherches de M. Bensa ont prouvé que le plus ancien contrat du genre était le contrat d'assurance maritime; qu'en tant que contrat distinct et indépendant, il remonte aux premières années du quatorzième siècle; et qu'il s'est répandu, comme plusieurs de nos institutions commerciales modernes, dans les villes commerciales de l'Italie.

Dans *Halsbury's Laws of England*, 4^e éd., vol. 25, l'auteur écrit à la p. 9, au par. 1:

[TRANSLATION]

I. Création et sources du droit des assurances. La notion de l'assurance, en Angleterre et ailleurs, est née de l'aventure commerciale du transport de marchandises par mer, l'aventure consistant à l'origine en une fortune énorme qui pouvait être faite si le projet réussissait, contre la perte désastreuse, et même la ruine, si le projet échouait en raison des périls de la mer.

The writers consider that Colbert's *Ordonnance sur la Marine*, 1681, constitutes a true codification of the maritime law of that time, and is the basis for the maritime law adopted and subsequently developed both by England and by France and the other continental countries. The codifiers of the *Civil Code of Lower Canada*, who drafted the provisions relating to maritime law, wrote in their Seventh Report, 1865, at p. 224:

[The Colbert ordinance] has in a great measure furnished the principles of marine law to a large portion of the continent and is the chief basis upon which the courts in England, by a series of decisions confirmed and aided by careful legislation, have built up the present system.

The table of contents of the *Ordonnance sur la Marine* contains in Book Three, under the heading "Des contrats maritimes", Title VI: "Des assurances".

In Title Two of Book One, which defines the jurisdiction of the judges of Admiralty, their powers are stated in s. II to extend to [TRANSLATION] "all actions arising ... out of policies of insurance, obligations of bottomry or respondentia, and in general all contracts concerning maritime trade, [...]".

In an article titled "La Législation maritime canadienne et le Code civil québécois", (1968) 14 McGill L.J. 26, commenting on the work of the codifiers, Professor Jean Pineau writes at p. 31:

[TRANSLATION] The same was true for everything concerning Title Three, regarding "affreightment" [chartering]; as the rules were identical in all maritime countries, the codifiers relied on the Colbert ordinance and the solutions derived from that ordinance by British legal theory and precedent. This was facilitated as they were dealing with customs embodied in legislation, and the latter was in most cases supplementary in nature. Chartering was therefore a matter dealt with just as it had been at the time of the codification. This assessment also applies to the carriage of passengers, and to marine insurance which is the subject of Chapter II of Title Five.

On the same page, he adds the following footnote:

L'Ordonnance sur la Marine de Colbert, 1681, constitue selon les auteurs une véritable codification des lois maritimes de l'époque et le fondement du droit maritime adopté et développé par la suite tant par l'Angleterre que par la France et les autres pays continentaux. Les codificateurs du *Code civil du Bas Canada*, qui ont rédigé les dispositions relatives au droit maritime, écrivent dans leur Septième Rapport, 1865, à la p. 225:

[L'Ordonnance de Colbert] a fourni en grande partie les principes du droit maritime d'une grande partie du continent et est la principale base sur laquelle les tribunaux de l'Angleterre, au moyen d'une série de discussions confirmées et aidées d'une législation prudente, ont établi son système actuel.

Dans la table des matières de *L'Ordonnance sur la Marine*, on retrouve au Livre Troisième, sous la rubrique «Des contrats maritimes», le Titre VI «Des assurances».

Au Titre Deux du Livre Premier qui définit la compétence des juges de l'Amirauté, on peut voir à l'art. II que sont déclarées de leur compétence «toutes actions qui procèdent [...] des polices d'assurance, obligations à la grosse aventure, ou à retour de voyage, et généralement de tous contrats concernant le commerce de la mer, [...]».

Le professeur Jean Pineau, dans un article intitulé «La Législation maritime canadienne et le Code civil québécois», (1968) 14 McGill L. J. 26, commentant le travail des codificateurs, écrit à la p. 31:

Il en était de même pour tout ce qui concernait le Titre Troisième consacré à l'affrètement; les règles étant identiques dans tous les pays maritimes, les codificateurs se sont appuyés sur l'Ordonnance de Colbert et les solutions tirées de cette ordonnance par la doctrine et la jurisprudence anglaises. Cela était d'autant plus aisé qu'il s'agissait là d'usages consacrés par les textes et que ces dispositions avaient, le plus souvent, un caractère supplétif. L'affrètement fut donc une question traitée tout à fait comme elle devait l'être à l'époque de la codification. Cette appréciation est également valable pour le transport des passagers, ainsi que pour l'assurance maritime qui fait l'objet du Chapitre II du Titre Cinquième.

Au bas de la même page, il ajoute la note suivante:

[TRANSLATION] 27. It should be noted that we do not propose to analyse the provisions relating to marine insurance, as in view of the importance of this area a special study would be necessary, and this would go beyond our objective here. We will simply mention that insurance originated in a marine context and that its ancestor is the contract of bottomry;

The same note continues:

[TRANSLATION] this is why we are amazed to see the codifiers devote Title VI to this institution, which had already disappeared in their time. However, great attention was given to questions of insurance and a considerable effort of synthesis led the Commissioners to prepare a text which, though complex, was very up to date on the eve of Confederation.

This text which was "very up to date on the eve of Confederation" embodies certain characteristics peculiar to marine insurance, which make the latter an integral part of maritime law. An illustration of this is provided by abandonment, which is not found in the other forms of insurance. According to art. 2663 C.C.:

2663. The insured may make an abandonment to the insurer of the thing insured in all cases of its constructive loss and may thereupon recover as for a total loss. Without abandonment he is entitled in such cases to recover as for a partial loss only.

Again by way of illustration, art. 2383 C.C. creates a privilege on ships for the payment of premiums of insurance upon the ship for the last voyage; and art. 2385 C.C. creates a privilege on the cargo for premiums of insurance on the things insured.

In his *Traité du droit commercial maritime* No. 29, Bonnecasse, as cited by counsel for the respondents in their factum, describes and explains the close and indissoluble link between chartering and insurance:

[TRANSLATION] Marine insurance is an institution without which maritime trade and navigation would be almost inconceivable; we would go so far as to say that in the absence of insurance it would be meaningless to speak of the ownership of vessels and their operation. In view of the large sums committed by participants in an ocean voyage and the frequency and seriousness of maritime risks, the merchant shipping industry would be at an end, and with it sea transportation, if persons

27. Notons que nous n'entreprendrons pas l'analyse des dispositions relatives à l'assurance maritime, car, compte tenu de l'importance de ce domaine, une étude particulière serait nécessaire, ce qui dépasserait de beaucoup le but que nous nous sommes fixé. Nous nous contenterons de rappeler que l'assurance est née dans le milieu maritime et qu'elle a pour ancêtre le prêt à la grosse aventure:

La même note poursuit:

c'est pourquoi nous nous étonnons de voir les codificateurs consacrer un Titre VI à cette institution qui a déjà complètement disparu à leur époque. Toutefois, une grande attention a été portée aux questions d'assurance et un effort considérable de synthèse a conduit les commissaires à rédiger un texte complexe, mais très à jour à la veille de la Confédération.

Ce texte «très à jour à la veille de la Confédération» consacre certaines caractéristiques propres à l'assurance maritime qui font de celle-ci une partie intégrante du droit maritime. À titre d'illustration, il en est ainsi du délaissement que l'on ne retrouve pas dans les autres formes d'assurance. Suivant l'art. 2663 C.c.:

2663. L'assuré peut faire à l'assureur le délaissement de la chose assurée dans tous les cas où la perte en est implicite, et peut en conséquence recouvrer comme si la perte était totale. S'il ne fait pas le délaissement dans ces cas, il a droit de recouvrer à titre d'avarie seulement.

Par ailleurs, et encore à titre d'illustration, l'art. 2383 C.c. crée un privilège sur les bâtiments pour le paiement des primes d'assurance sur le bâtiment pour le dernier voyage. Et l'art. 2385 C.c. crée un privilège sur la cargaison pour les primes d'assurance sur la marchandise.

Bonnecasse dans son *Traité du droit commercial maritime*, n° 29, tel que cité par les procureurs des intimées dans leur mémoire, décrit et explique ce lien étroit, indissoluble qui rattache l'affrètement à l'assurance:

L'assurance maritime est une institution sans laquelle le commerce et la navigation maritime ne sont pas concevables pratiquement; nous irons jusqu'à dire qu'en l'absence de l'assurance la propriété des navires et leur exploitation seraient des vains mots. En présence de l'importance des valeurs exposées par les participants à une expédition maritime et de la fréquence comme de la gravité des risques de mer, c'en serait fait de l'industrie de l'armement, et avec elle de celle de l'exploitation par

engaging in them felt they were threatened without compensation with loss of the ship and of the cargo. That in brief accounts for the close and indissoluble link between chartering and insurance; and for the dependence of a prosperous maritime trade on an effective insurance system.

Many other writers were cited but it is not necessary to refer to them all.

It is wrong in my opinion to treat marine insurance in the same way as the other forms of insurance which are derived from it, and from which it would be distinguishable only by its object, a maritime venture. It is also incorrect to say that marine insurance does not form part of the activities of navigation and shipping, and that, although applied to activities of this nature, it remains a part of insurance.

Marine insurance is first and foremost a contract of maritime law. It is not an application of insurance to the maritime area. Rather, it is the other forms of insurance which are applications to other areas of principles borrowed from marine insurance.

I am of the opinion that marine insurance is part of the maritime law over which s. 22 of the *Federal Court Act* confers concurrent jurisdiction on that Court. It is not necessary to determine what other courts may have jurisdiction concurrent with the Federal Court, nor to determine the scope of their jurisdiction. I am further of the opinion that marine insurance is contained within the power of Parliament over navigation and shipping, and that accordingly a negative answer must be given to the constitutional question.

However, appellant further argued that no Canadian law regarding marine insurance exists, so that if the Federal Court does have jurisdiction, it has no law to administer, and accordingly should not decide the matter. It contended that there is no applicable federal legislation over which Parliament can give the Federal Court jurisdiction. See *McNamara Construction Western Ltd. v. The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654, and *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.*, [1977] 2 S.C.R. 1054.

mer, si les intéressés se sentaient éventuellement menacés, sans compensation, de la perte du navire et de celle de la cargaison. De là, en un mot, le lien étroit, indissoluble qui rattache l'affrètement à l'assurance; de là, la dépendance par rapport à une bonne organisation des assurances, de la prospérité du commerce maritime.

De nombreux autres auteurs ont été cités mais il n'est pas nécessaire de les mentionner tous.

Il est inexact, à mon avis, de qualifier l'assurance maritime au même titre que les autres formes d'assurance qui en sont dérivées et dont elle ne se distinguerait que par son objet, l'aventure maritime. Il est inexact aussi de dire que l'assurance maritime ne fait pas partie des activités de la navigation et des expéditions par eau et qu'elle demeure de l'assurance quoiqu'appliquée à des activités de cette nature.

L'assurance maritime est avant tout un contrat de droit maritime. Ce n'est pas une application de l'assurance au domaine maritime. Ce sont plutôt les autres formes d'assurance qui sont des applications à d'autres domaines de principes empruntés à l'assurance maritime.

Je suis d'avis que l'assurance maritime fait partie du droit maritime sur lequel l'art. 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* confère à celle-ci une compétence concurrente. Il n'est pas nécessaire de déterminer quels autres tribunaux peuvent avoir une compétence concurrente avec la Cour fédérale ni de déterminer l'étendue de leur compétence. Je suis également d'avis que l'assurance maritime est comprise dans le pouvoir du Parlement relatif à la navigation et aux expéditions par eau et qu'en conséquence il doit être répondu non à la question constitutionnelle.

Cependant, plaide encore l'appelante il n'existe pas de droit canadien en matière d'assurance maritime de sorte que si la Cour fédérale a compétence elle n'a aucun droit à administrer et ne saurait donc décider du litige. Il n'y a pas, dit-elle, de législation fédérale applicable sur laquelle le Parlement peut donner compétence à la Cour fédérale. Voir: *McNamara Construction Western Ltd. c. La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654 et *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée*, [1977] 2 R.C.S. 1054.

This question of the existence and scope of Canadian maritime law has been the subject of elaborate analyses in several decisions of the Exchequer Court, the Federal Court and this Court. To date, the jurisdiction of the Federal Court under s. 22(1) of the *Federal Court Act*, and in particular over the claims referred to in the paragraphs of s. 22(2), indicated in the list that follows, has been confirmed by the cases cited:

—(a) any claim as to title, possession or ownership of a ship or any part interest therein or with respect to the proceeds of sale of a ship or any part interest therein; *Antares Shipping Corp. v. The Ship "Capricorn"*, [1980] 1 S.C.R. 553.

—(d) any claim for damage or for loss of life or personal injury caused by a ship either in collision or otherwise; *MacMillan Bloedel Ltd. v. Canadian Stevedoring Co.*, [1969] 2 Ex.C.R. 375; this decision preceded the *Federal Court Act*, but it concerns a claim of the type now covered by this paragraph.

—(e) any claim for damage sustained by, or for loss of, a ship including, without restricting the generality of the foregoing, damage to or loss of the cargo or equipment of or any property in or on or being loaded on or off a ship; *Tropwood (supra)*.

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

—(i) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to the use or hire of a ship whether by charter party or otherwise; *Tropwood (supra)*; *Associated Metals and Minerals Corp. v. The Ship "Evie W" and Aris Steamship Co.*, [1978] 2 F.C. 710; *Aris Steamship Co. v. Associated Metals & Minerals Corp.*, [1980] 2 S.C.R. 322.

—(m) any claim in respect of goods, materials or services wherever supplied to a ship for her operation or maintenance including, without restricting the gener-

Cette question de l'existence d'un droit maritime canadien et de son étendue a fait l'objet d'études élaborées dans plusieurs arrêts de la Cour de l'Échiquier, de la Cour fédérale et de cette Cour. À ce jour, la compétence de la Cour fédérale en vertu du par. 22 (1) de la *Loi sur la Cour fédérale* et de façon plus particulière sur les demandes visées aux alinéas du par. 22 (2) indiqués dans la liste qui suit, a été confirmée par les arrêts cités:

—a) toute demande portant sur le titre, la possession ou la propriété d'un navire ou d'un droit de propriété partiel y afférent ou relative au produit de la vente d'un navire ou d'un droit de propriété partiel y afférent; *Antares Shipping Corp. c. Le navire «Capricorn»*, [1980] 1 R.C.S. 553.

—d) toute demande pour avaries ou pour perte de vie ou pour blessures corporelles causées directement ou indirectement par un navire soit par collision soit autrement; *MacMillan Bloedel Ltd. v. Canadian Stevedoring Co.*, [1969] 2 R.C. de l'É. 375; cet arrêt est antérieur à la *Loi sur la Cour fédérale*, mais il porte sur une demande de la nature de celles maintenant visées par cet alinéa.

—e) toute demande pour l'avarie ou la perte d'un navire, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, l'avarie ou la perte de la cargaison ou de l'équipement d'un navire ou de tout bien à bord d'un navire ou en train d'y être chargé ou d'en être déchargé; *Tropwood (précité)*.

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

—i) toute demande née d'une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire, à l'utilisation ou au louage d'un navire soit par charte-partie, soit autrement; *Tropwood (précité)*; *Associated Metals and Minerals Corp. c. Le navire «Evie W» et Aris Steamship Co.*, [1978] 2 C.F. 710; *Aris Steamship Co. c. Associated Metals & Minerals Corp.*, [1980] 2 R.C.S. 322.

—m) toute demande relative à des marchandises, fournitures ou services fournis à un navire, où que ce soit, pour son exploitation ou son entretien, et notamment,

ality of the foregoing, claims in respect of stevedoring and lighterage;

Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. v. B.C. Marine Shipbuilders Ltd., [1981] 1 S.C.R. 363.

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

R. v. Canadian Vickers Ltd., [1980] 1 F.C. 366; *Wire Rope (supra)*.

In *Antares Shipping (supra)*, Ritchie J., delivering the unanimous judgment of the Court, wrote at p. 559:

With all respect, I am [. . .] of opinion that the provisions of s. 22(2)(a) of the Act constitute existing federal statutory law coming within the class of subject of navigation and shipping and expressly designed to confer jurisdiction on the Federal Court for claims of the kind here advanced by the appellant.

Then, after a review of the case law, and relying on the unanimous judgment of the Court given by Laskin C.J. in *Tropwood (supra)*, Ritchie J. wrote at pp. 560-61:

In the *Tropwood* case jurisdiction was found to reside in the trial division of the Federal Court by reason of the specific claims referred to in s. 22(2)(e), (h) and (i) of the Act by subs. 2(h) of which it is declared that the trial division has jurisdiction with respect to any claim or question arising out of

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

The same reasoning leads me to the conclusion that the claim here being one as to the appellant's entitlement to possession of a ship, it is within the jurisdiction of the Federal Court pursuant to s. 22(2)(a).

In *Aris Steamship (supra)*, in the Federal Court, Jackett C.J. wrote for the Court, at pp. 716-17:

The nature and history of admiralty is not easy to define or relate. For present purposes, I am happy to adopt the review thereof contained in the judgment of the Associate Chief Justice in *The Queen v. Canadian*

sans restreindre la portée générale de ce qui précède, les demandes relatives à l'aconage ou gabarage;

Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. c. B.C. Marine Shipbuilders Ltd., [1981] 1 R.C.S. 363.

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

R. c. Canadian Vickers Ltd., [1980] 1 C.F. 366; *Wire Rope (précité)*.

Dans l'affaire *Antares Shipping (précitée)*, le juge Ritchie qui rend le jugement unanime de la Cour écrit à la p. 559:

Avec égards, je suis d'avis, [. . .] que les dispositions de l'al. 22(2)a) de la Loi constituent une loi fédérale applicable qui entre dans la catégorie de sujets, «La navigation et les bâtiments ou navires» et qui est expressément conçue pour accorder compétence à la Cour fédérale sur des demandes de la nature de celle présentée ici par l'appelante.

Puis, après une revue de la jurisprudence et s'appuyant sur le jugement unanime de la Cour rendu par le juge en chef Laskin dans l'affaire *Tropwood (précitée)*, le juge Ritchie écrit aux pp. 560 et 561:

Dans l'arrêt *Tropwood* la Division de première instance a été jugée compétente en raison des demandes spécifiques énumérées aux al. 22(2)e), h) et i) de la Loi dont l'al. (2)h) déclare que la Division de première instance a compétence relativement à toute demande ou à tout litige de la nature de ceux qui sont ci-après mentionnés:

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

Le même raisonnement m'amène à conclure que, puisque la demande porte ici sur le droit de l'appelante à la possession d'un navire, elle relève de la compétence de la Cour fédérale en vertu de l'al. 22(2)a).

Dans l'affaire *Aris Steamship (précitée)*, en Cour fédérale, le juge en chef Jackett écrit au nom de la Cour, aux pp. 716 et 717:

Il n'est pas facile de définir l'amirauté et de faire son historique. Aux fins du présent procès, il suffirait de reprendre l'étude du juge en chef adjoint dans *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.*, [1978] 2 C.F. 675, complétée

Vickers Ltd., [1978] 2 F.C. 675, as supplemented by the additional material contained in the judgment of Gibson J. in *Intermunicipal Realty & Development Corp. v. Gore Mutual Insurance Company*, [1978] 2 F.C. 691.

Without being more precise and realizing that there are many aspects of admiralty law that are obscure, I am of opinion that the better view is

(a) that there is, in Canada, a body of substantive law known as admiralty law, the exact limits of which are uncertain but which clearly includes substantive law concerning contracts for the carriage of goods by sea;

(b) that admiralty law is the same throughout Canada and does not vary from one part of Canada to another according to where the cause of action arises;

(c) that admiralty law and the various bodies of "provincial" law concerning property and civil rights co-exist and overlap and, in some cases at least, the result of litigation concerning a dispute will differ depending on whether the one body of law or the other is invoked; and

(d) that admiralty law is not part of the ordinary municipal law of the various provinces of Canada and is subject to being "repealed, abolished or altered" by the Parliament of Canada.

I am further of the view that, if a Canadian statute was necessary to give Canada a body of admiralty law during the period, from 1934 to 1971, *The Admiralty Act, 1934*, must be read as having had that effect.

In this Court, the judgment was rendered by Ritchie J., who wrote at p. 324:

In the Court of Appeal Chief Justice Jackett found that there was jurisdiction in the Federal Court, and it is really not necessary in my opinion to explore the point further because the appeal was heard before Chief Justice Laskin had rendered the unanimous judgment of this Court in *Tropwood A.G., and the Owners of the Vessel Tropwood v. Sivaco Wire & Nail Company and Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*, [1979] 2 S.C.R. 157, 99 D.L.R. (3d) 235, wherein he explored the recent cases dealing with the jurisdiction of the Federal Court and concluded his comments of s. 22 by saying (at p. 161):

What is important to notice is that the heads of jurisdiction specified in s. 22(2) are nourished, so far as applicable law is concerned, by the ambit of Canadian maritime law or any other existing law of Canada relating to any matter coming within the class of navigation and shipping.

par les documents supplémentaires mentionnés par le juge Gibson dans *Intermunicipal Realty & Development Corp. c. Gore Mutual Insurance Company*, [1978] 2 C.F. 691.

Sans autre précision et tout en me rappelant que bien des aspects du droit de l'amirauté restent obscurs, je suis d'avis que:

a) il y a au Canada un ensemble de droit positif appelé droit de l'amirauté dont nous ne sommes pas sûrs des limites exactes, mais ledit droit englobe évidemment un droit positif régissant les contrats de transport des marchandises par mer;

b) le droit de l'amirauté est le même pour tout le Canada et ne change pas d'une province à l'autre selon le lieu où les causes de l'action sont survenues;

c) le droit de l'amirauté coexiste avec d'autres législations «provinciales» relatives à la propriété et aux droits civils, et parfois les chevauche, et, au moins dans certains cas, l'issue des procès varie suivant qu'on invoque l'une ou l'autre législation; et

d) le droit de l'amirauté ne fait pas partie intégrante du droit municipal ordinaire des diverses provinces, et il est susceptible d'être «révoqué, aboli ou modifié» par le Parlement du Canada.

Je suis également d'avis que, si l'on avait besoin d'une loi canadienne pour donner au Canada une législation de l'amirauté pour la période allant de 1934 à 1971, la *Loi d'amirauté, 1934* doit être interprétée comme produisant cet effet.

En cette Cour, le jugement est rendu par le juge Ritchie qui écrit à la p. 324:

En Cour d'appel fédérale, le juge en chef Jackett a conclu que la Cour fédérale était compétente. Il ne me semble pas vraiment nécessaire d'étudier plus à fond cette question car l'appel a été entendu avant que le juge en chef Laskin rende le jugement unanime de cette Cour dans l'affaire *Tropwood A.G., et les propriétaires du navire Tropwood c. Sivaco Wire & Nail Company et Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*, [1979] 2 R.C.S. 157, 99 D.L.R. (3d) 235. Il y examine la jurisprudence récente relative à la compétence de la Cour fédérale et termine ses commentaires sur l'art. 22 comme suit (à la p. 161):

Il est important de remarquer que les chefs de compétence énumérés au par. 22(2) sont alimentés, dans le cadre du droit applicable, par le droit maritime canadien ou toute autre loi du Canada en matière de navigation et de marine marchande.

In light of this judgment I am satisfied that Chief Justice Jackett reached the correct conclusion as to jurisdiction.

I likewise conclude that the Federal Court has jurisdiction regarding the application made in the case at bar over a marine insurance policy in respect of s. 22(2)(r) of the *Federal Court Act*, which confers on that Court concurrent jurisdiction over any claim arising out of or in connection with a contract of marine insurance.

Jurisdiction *ratione personae*

Both the Federal Court of Appeal and the Trial Division held that the Federal Court has jurisdiction *ratione personae* in the case at bar. In my view, this Court has not been shown any error made by them that would justify its intervention to alter these concurrent findings.

For these reasons, I would dismiss the appeal with costs to respondents. There will be no award of costs for or against the interveners.

Appeal dismissed with costs.

Solicitors for the appellant: Desjardins, Ducharme, Desjardins & Bourque, Montreal.

Solicitors for the respondents: McMaster, Meighen, Montreal.

Solicitor for the intervener the Attorney General of Canada: R. Tassé, Ottawa.

Solicitors for the intervener the Attorney General of Quebec: Jean-K. Samson and Odette Laverdière, Ste-Foy.

Vu cet arrêt, je suis convaincu que la conclusion du juge en chef Jackett sur la question de la compétence est bien fondée.

Je conclus pareillement que la Cour fédérale a compétence relativement à la demande fondée en l'espèce sur une police d'assurance maritime en regard de l'al. 22(2)r) de la *Loi sur la Cour fédérale* qui confère à celle-ci compétence concurrente sur toute demande née d'un contrat d'assurance maritime ou y relative.

La compétence *ratione personae*

Tant la Cour d'appel fédérale que la Division de première instance ont jugé que la Cour fédérale a, en l'espèce, compétence *ratione personae*. À mon avis il ne nous a pas été démontré d'erreur de leur part qui justifie l'intervention de cette Cour à l'égard de ces déterminations concordantes.

Pour ces motifs je suis d'avis de rejeter le pourvoi avec dépens en faveur des intimées. Il n'y aura pas d'adjudication de dépens pour ou contre les intervenants.

Pourvoi rejeté avec dépens.

Procureurs de l'appelante: Desjardins, Ducharme, Desjardins & Bourque, Montréal.

Procureurs des intimées: McMaster, Meighen, Montréal.

Procureur de l'intervenant le procureur général du Canada: R. Tassé, Ottawa.

Procureurs de l'intervenant le procureur général du Québec: Jean-K. Samson et Odette Laverdière, Ste-Foy.