

**Antares Shipping Corporation** (*Plaintiff*)  
*Appellant;*

and

**The Ship "Capricorn" (also known as the Ship "Alliance"), Portland Shipping Company Inc. and Delmar Shipping Limited**  
*(Defendants) Respondents.*

1979: February 6 and 7; 1979: December 13.

Present: Laskin C.J. and Martland, Ritchie, Pigeon, Dickson, Beetz, Estey, Pratte and McIntyre JJ.

ON APPEAL FROM THE FEDERAL COURT OF APPEAL

*Maritime law — Courts — Federal Court jurisdiction — Claim for specific performance of contract for sale of ship — Whether claim based on any existing federal law — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 22(1), 22(2)(a), 42, 44 — British North America Act, s. 91(10).*

The appellant's action is for the enforcement of a contract for the sale of the respondent ship. On October 1, 1973, a judge of the Trial Division of the Federal Court held that the Federal Court was clothed with original jurisdiction over a claim such as this. On February 24, 1978, the Federal Court of Appeal set aside the judgment of the Trial Division. The Court of Appeal invoked the judgments in *Quebec North Shore Co. v. Canadian Pacific Ltd.*, [1977] 2 S.C.R. 1054, and *McNamara Construction (Western) Ltd. et al. v. The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654, in which the Supreme Court held that in order for the Federal Court to have jurisdiction a case must involve the application of some existing federal law, whether statute or regulation or common law. The Court of Appeal saw no such existing federal law as providing the foundation for claims of the kind asserted by appellant's action. Hence the appeal to this Court.

*Held:* The appeal should be allowed.

The provisions of s. 22(2)(a) of the *Federal Court Act* which provides that the Trial Division has jurisdiction with respect to "any claim as to title, possession or ownership of a ship" 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 advanced by the appellant. The claim here being one as to the appellant's entitlement to possession of a ship, it is

**Antares Shipping Corporation**  
*(Demanderesse) Appelante;*

et

**Le navire «Capricorn» (alias le navire «Alliance»), Portland Shipping Company Inc. et Delmar Shipping Limited**  
*(Défendeurs) Intimés.*

1979: 6 et 7 février; 1979: 13 décembre.

Présents: Le juge en chef Laskin et les juges Martland, Ritchie, Pigeon, Dickson, Beetz, Estey, Pratte et McIntyre.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE

*Droit maritime — Tribunaux — Compétence de la Cour fédérale — Demande en vue de l'exécution intégrale d'un contrat de vente d'un navire — La demande est-elle fondée sur l'existence d'une législation fédérale? — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 10, art. 2, 22(1), 22(2)a), 42, 44 — Acte de l'Amérique du Nord britannique, art. 91(10).*

L'action de l'appelante vise l'exécution d'un contrat de vente du navire intimé. Le 1<sup>er</sup> octobre 1973, un juge de la Division de première instance de la Cour fédérale a conclu que cette dernière était compétente pour connaître d'une réclamation semblable. Le 24 février 1978, la Cour d'appel fédérale infirmait la décision de la Division de première instance. La Cour d'appel a invoqué les arrêts *Quebec North Shore Co. c. Canadien Pacifique Ltée*, [1977] 2 R.C.S. 1054, et *McNamara Construction (Western) Ltd. et autre c. La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654, où la Cour suprême a conclu que la Cour fédérale n'est compétente que dans les cas impliquant l'existence d'une législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou la *common law*. La Cour d'appel a conclu que le fondement des demandes de la nature de celle qui fait valoir l'appelante dans son action ne peut se trouver dans l'existence d'une législation fédérale, d'où le présent pourvoi devant cette Cour.

*Arrêt:* Le pourvoi doit être accueilli.

Les dispositions de l'al. 22(2)a) de la *Loi sur la Cour fédérale* selon lesquelles la Division de première instance a compétence relativement à toute demande portant sur «le titre, la possession ou la propriété d'un navire» 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 par l'appelante. Puisque la

within the jurisdiction of the Federal Court. When the Federal Court of Appeal concluded that s. 22(2)(a) should not be construed as including an action for the specific performance of a contract of sale, that conclusion reflected the strong influence which the American authorities had on the Federal Court of Appeal's approach to the problem. The adoption of the American doctrine was contrary to the English practice which forms the foundation of Canadian maritime law. The express authority conferred on the Federal Court by s. 44 of the *Federal Court Act* to grant an order for specific performance is a further circumstance which puts the jurisdiction of the Federal Court in this action beyond question.

*Quebec North Shore Co. v. Canadian Pacific Ltd.*, [1977] 2 S.C.R. 1054, 71 D.L.R. (3d) 111; *McNamara Construction (Western) Ltd. et al. v. The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654 distinguished: *R. v. Canadian Vickers Ltd.*, [1978] 2 F.C. 675, 77 D.L.R. (3d) 241; *MacMillan Bloedel Ltd. v. Canadian Stevedoring Co. Ltd.*, [1969] 2 Ex. C.R. 375; *Tropwood et al. v. Sivaco Wire & Nail Co. et al.*, [1979] 2 S.C.R. 157, aff'g [1978] 2 F.C. 720, 78 D.L.R. (3d) 529; *Silver v. The Sloop Silver Cloud* (1966), 259 F. Supp. 187; *Hart v. Herwig* (1873), L.R. 8 Ch. App. 860; *Robillard v. The Sailing Sloop St. Roch and Charland* (1921), 21 Ex. C.R. 132, referred to.

APPEAL from a judgment of the Federal Court of Appeal<sup>1</sup> setting aside an order of the Trial Division<sup>2</sup>. Appeal allowed.

*Guy Vaillancourt* and *Raynold Langlois*, for the appellants.

*Gilles de Billy, Q.C.*, for the respondents *Capricorn* and *Portland Shipping*.

*Sean Harrington*, for the respondent *Delmar Shipping*.

The judgment of the Court was delivered by

RITCHIE J.—This is an appeal from a judgment of the Federal Court of Appeal dated February 24, 1978 which set aside an order made by the Trial Division of that Court on October 1, 1973 and ordered that the Statement of Claim be struck out and the action dismissed on the ground that the

<sup>1</sup> [1978] 2 F.C. 834.

<sup>2</sup> [1973] F.C. 955.

demande porte ici sur le droit de l'appelante à la possession d'un navire, elle relève de la compétence de la Cour fédérale. La conclusion de la Cour d'appel fédérale que l'al. 22(2)a ne doit pas être interprété comme englobant une action pour l'exécution intégrale d'un contrat de vente reflète la forte influence de la jurisprudence américaine sur la façon dont la Cour d'appel fédérale a abordé le problème. L'adoption de la doctrine américaine va à l'encontre de la pratique anglaise qui est à la base du droit maritime canadien. Le pouvoir exprès prévu à l'art. 44 de la *Loi sur la Cour fédérale* qui permet à la Cour fédérale d'accorder une ordonnance d'exécution intégrale est un autre point qui dissipe tout doute quant à la compétence de la Cour fédérale.

*Jurisprudence*: distinction faite avec les arrêts *Quebec North Shore Co. c. Canadien Pacifique Ltée*, [1977] 2 R.C.S. 1054, 71 D.L.R. (3d) 111 et *McNamara Construction (Western) Ltd. et autre c. La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654; *R. c. Canadian Vickers Ltd.*, [1978] 2 C.F. 675, 77 D.L.R. (3d) 241; *MacMillan Bloedel Ltd. c. Canadian Stevedoring Co. Ltd.*, [1969] 2 R.C.É. 375; *Tropwood et autres c. Sivaco Wire & Nail Co. et autre*, [1979] 2 R.C.S. 157, confirmant [1978] 2 C.F. 720, 78 D.L.R. (3d) 529; *Silver v. The Sloop Silver Cloud* (1966), 259 F. Supp. 187; *Hart v. Herwig* (1873), L.R. 8 Ch. App. 860; *Robillard c. Le voilier St. Roch et Charland* (1921), 21 R.C.É. 132.

POURVOI à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel fédérale<sup>1</sup> qui a infirmé une ordonnance de la Division de première instance<sup>2</sup>. Pourvoi accueilli.

*Guy Vaillancourt* et *Raynold Langlois*, pour l'appelante.

*Gilles de Billy, c.r.*, pour les intimés *Capricorn* et *Portland Shipping*.

*Sean Harrington*, pour l'intimée *Delmar Shipping*.

Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE RITCHIE—Il s'agit d'un pourvoi à l'encontre de l'arrêt du 24 février 1978 de la Cour fédérale, Division d'appel, qui a infirmé une ordonnance prononcée par sa Division de première instance le 1<sup>er</sup> octobre 1973 et a ordonné que la déclaration soit radiée et que l'action soit rejetée

<sup>1</sup> [1978] 2 C.F. 834.

<sup>2</sup> [1973] C.F. 955.

Federal Court was without jurisdiction to entertain the claim of the plaintiff (appellant) herein.

This action was originally instituted as an action *in rem* against the ship *Capricorn* seeking a declaration that the sale of that ship from Delmar Shipping Inc. (hereinafter referred to as Delmar) to Portland Shipping Co. Inc. (hereinafter referred to as Portland) registered on June 5, 1973 with the Liberian Registrar of Shipping in New York while the ship was at sea, was null and void on the ground that the ship was then the subject of a concluded sale from Delmar to the appellant Antares Shipping Corporation evidenced by a Norwegian Sale Form dated May 3, 1973 whereby and whereunder the appellant became entitled to delivery and possession of the ship.

At the hearing of this appeal it was agreed by all concerned that as the sole issue herein relates to the jurisdiction of the Court, the matter should proceed on the assumption that allegations of fact contained in the second amended declaration filed by the appellant on November 7, 1973 were true and the statements contained in that document which appear to me to be most relevant in the consideration of this appeal may be summarized as follows:

1. An agreement by Delmar to sell the ship to the appellant Antares Shipping Corporation was entered into on April 7, 1973 and a memorandum of that agreement was, as I have indicated, issued in London on May 3, 1973 on a Norwegian Sales Form setting out *inter alia* a price in U.S. dollars and the requirement of a deposit of 10 per cent of that price by the purchaser.
2. It was also provided that the buyers, *i.e.* Antares, "have right to declare the sale finalized or not within midnight London time, Thursday 17th of May 1973" and the appellant declared the sale finalized by telex sent to the agents of Delmar at about 20:34 hours on that date.
3. On the 21st of May, 1973, the appellant's bankers transferred 10 per cent of the purchase price stipulated for the vessel to the National Bank of North America in New York for the joint account of Delmar and Antares, but on the

pour le motif que la Cour fédérale n'était pas compétente pour connaître de la réclamation de la demanderesse (appelante) en l'espèce.

Cette action a été initialement intentée *in rem* contre le navire *Capricorn* pour obtenir une déclaration que la vente de ce navire par Delmar Shipping Inc. (ci-après appelée «Delmar») à Portland Shipping Co. Inc. (ci-après appelée «Portland»), enregistrée le 5 juin 1973 auprès du Liberian Registrar of Shipping à New York, pendant que le navire était en mer, était nulle et non avenue pour le motif que ce navire faisait alors l'objet d'une vente conclue entre Delmar et l'appelante Antares Shipping Corporation comme en fait foi un contrat type dit Norwegian Sale Form en date du 3 mai 1973 en vertu duquel l'appelante était en droit d'obtenir la livraison et la possession du navire.

A l'audition de ce pourvoi, toutes les parties ont admis que, puisque la seule question en litige porte sur la compétence de la Cour, il y avait lieu de présumer que les allégations de faits contenues dans la deuxième déclaration amendée de l'appelante, produite le 7 novembre 1973, étaient exactes. Dans ce document, les affirmations qui me paraissent les plus pertinentes à l'examen de ce pourvoi, peuvent se résumer comme suit:

1. Une convention de vente du navire par Delmar à l'appelante Antares Shipping Corporation a été signée le 7 avril 1973 et en fait foi, comme je l'ai indiqué, un document délivré à Londres le 3 mai 1973 selon le contrat type dit Norwegian Sale Form, qui fixe notamment un prix en dollars américains et exige un dépôt de 10 pour cent de ce prix par l'acheteur.
2. Il était également stipulé que les acheteurs, *c.-à-d.* Antares, [TRADUCTION] «ont le droit de déclarer la vente conclue ou non avant minuit, heure de Londres, le jeudi 17 mai 1973» et l'appelante a déclaré la vente conclue par télex envoyé aux agents de Delmar vers 20h34 ce jour-là.
3. Le 21 mai 1973, les banquiers de l'appelante ont transféré 10 pour cent du prix d'achat fixé pour le navire à la National Bank of North America à New York, pour le compte conjoint de Delmar et Antares, mais le même jour l'appe-

same day the appellant was advised that Delmar had withdrawn the ship from the market and this was followed by advice that Delmar refused to carry out its obligations under the agreement for sale and that the 10 per cent deposit made by the appellant had been refused on instructions from Delmar. Within a few days (June 5, 1973) it became apparent that Delmar had sold the ship to Portland which was either owned or controlled by the same interests as Delmar for the sum of \$10 and that the sale had been registered with the Registrar of Shipping of the Republic of Liberia in New York.

Based on these and many other allegations, the appellant claimed for a declaration that the sale to Portland was null and void and that the ship belongs to Delmar. The order sought by the appellant in its declaration contains the following paragraphs:

DECLARING THAT the sale of the DEFENDANT SHIP to the PORTLAND SHIPPING COMPANY INC. registered on June 5, 1973, with the Liberian Registrar of Shipping in New York is null and void, and THAT said DEFENDANT SHIP belongs to DELMAR SHIPPING LIMITED;

DECLARING THAT the sale of the DEFENDANT SHIP to the PLAINTIFF has been concluded under the NORWEGIAN SALEFORM (revised 1966) issued at London on May 3, 1973, as amended, between DELMAR SHIPPING LIMITED as SELLERS and SEBASTIANO RUSSOTTI for the account of PLAINTIFF as Buyers;

DECLARING THAT the PLAINTIFF has made good and sufficient payment of the 10% deposit of the purchase price or MAKING such other Order regarding payment as the Court may deem just in the circumstances;

ORDERING THAT the owners of the DEFENDANT SHIP Messrs. DELMAR SHIPPING LIMITED deliver the duplicate copy of the memorandum of agreement as amended and duly signed, deliver the DEFENDANT SHIP to the PLAINTIFF within eight (8) days of the Order and, in exchange of the payment of the purchase money by the PLAINTIFF, furnish the PLAINTIFF with legal Bill of Sale of the LIBERIAN MOTOR TANKER CAPRICORN, registered in Monrovia, REPUBLIC OF LIBERIA, together with a certificate of deletion from the Ship's register, failing which the judgment to intervene is to take the place of a deed of sale in favour of the PLAINTIFF of the said DEFENDANT SHIP, free and clear of all encumbrances

lante a été informée que Delmar avait retiré le navire du marché, puis elle a reçu un avis que Delmar refusait d'exécuter ses obligations en vertu du contrat de vente et que le dépôt de 10 pour cent qu'elle avait versé avait été refusé conformément aux directives de Delmar. Quelques jours plus tard (le 5 juin 1973), il est devenu évident que Delmar avait, pour la somme de \$10, vendu le navire à Portland qui est la propriété ou sous le contrôle des mêmes intérêts que Delmar et que la vente avait été enregistrée auprès du Liberian Registrar of Shipping à New York.

En s'appuyant sur ces allégations et sur plusieurs autres, l'appelante a demandé une déclaration portant que la vente à Portland était nulle et non avenue et que le navire appartenait à Delmar. L'ordonnance recherchée par l'appelante dans sa déclaration contient les alinéas suivants:

[TRADUCTION] DÉCLARANT QUE la vente du NAVIRE DÉFENDEUR à la PORTLAND SHIPPING COMPANY INC., vente enregistrée le 5 juin 1973 auprès du Liberian Registrar of Shipping à New York, est nulle et non avenue, et QUE ledit NAVIRE DÉFENDEUR appartient à la DELMAR SHIPPING CO. LTD.;

DÉCLARANT QUE la vente du NAVIRE DÉFENDEUR à la DEMANDERESSE a été conclue conformément au contrat type dit NORWEGIAN SALEFORM (révisé en 1966) émis à Londres le 3 mai 1973 et modifié entre la DELMAR SHIPPING CO. LTD. comme VENDERESSE et SEBASTIANO RUSSOTTI comme acheteur pour le compte de la DEMANDERESSE;

DÉCLARANT QUE la DEMANDERESSE a bien et complètement versé le dépôt de 10 pour cent du prix d'achat, ou RENDANT toute autre ordonnance relative au paiement que la Cour jugera équitable en l'espèce;

ORDONNANT QUE les propriétaires du NAVIRE DÉFENDEUR DELMAR SHIPPING CO. LTD. délivrent en duplicata une copie de l'accord modifié et dûment signé, délivrent le NAVIRE DÉFENDEUR à la DEMANDERESSE dans les huit (8) jours de l'ordonnance et, en contrepartie du versement du prix d'achat par la DEMANDERESSE, lui remettent l'acte légal de vente du LIBERIAN MOTOR TANKER CAPRICORN, enregistré à Monrovia, RÉPUBLIQUE DU LIBÉRIA, avec un certificat de radiation délivré par le registraire du navire, faute de quoi le jugement à rendre tiendra lieu d'acte de vente dudit NAVIRE DÉFENDEUR à la DEMANDERESSE, franc et quitte de toute charge après versement à la Cour par la DEMANDE-

upon payment being made into Court by PLAINTIFF of the purchase money less any amount required to discharge the registered encumbrances.

The question which lies at the heart of this appeal is whether or not the Federal Court is clothed with jurisdiction to entertain an action for the enforcement of a concluded contract for the sale of a ship by delivery and by the execution of a bill of sale thereof.

The effect of the judgment of the learned trial judge was to order Delmar and Portland to be joined as defendants in the action against *Capricorn* subject to the pleadings in that action being served on those companies, the head offices of both of which were outside of Canada. Upon application being made for service *ex juris* on these companies, the Federal Court, in the Trial Division and the Court of Appeal thereof, denied the application but on appeal to this Court those judgments were reversed. These steps in the action are described in the reasons for judgment of Mr. Justice LeDain as follows:

Following their order Antares applied to the Trial Division for leave to serve Delmar and Portland out of the jurisdiction but leave was refused. This order was confirmed by the Court of Appeal. On appeal to the Supreme Court of Canada the judgments of the Trial Division and Court of appeal were set aside, and it was directed that an order for service *ex juris* be issued. An order was issued by the Trial Division, and Delmar and Portland were served. They have appeared and have taken part in *what is now an action in personam as well as in rem*. (The italics are my own.)

The learned trial judge adopted the view that a claim such as this falls within the exclusive legislative authority of Parliament under s. 91(10) of the *British North America Act* which assigns the subject of "navigation and shipping" to that authority and he found also that the claim was one for relief made "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" within the meaning of s. 22(1) of the *Federal Court Act* (hereinafter referred to as the "Act") so that the Trial Division was

RESSE du prix d'achat diminué de tout montant requis pour la libération des charges enregistrées.

La question principale dans ce pourvoi est de savoir si la Cour fédérale est compétente pour connaître d'une action visant l'exécution d'un contrat de vente d'un navire par la livraison et par la signature d'un acte de vente.

Le jugement du savant juge de première instance avait pour effet d'ordonner que Delmar et Portland soient jointes comme défenderesses à l'action contre le *Capricorn* à la condition que les procédures écrites dans cette action soient signifiées à ces compagnies dont les sièges sociaux respectifs sont situés à l'extérieur du Canada. La Division de première instance et la Cour d'appel fédérale ont refusé la demande de permission d'effectuer la signification à ces compagnies hors du pays, mais, sur pourvoi devant cette Cour, ces jugements ont été infirmés. Dans ses motifs, le juge LeDain décrit comme suit ces procédures:

À la suite de cette ordonnance, l'Antares a demandé à la Division de première instance la permission de procéder à la notification à Delmar et à Portland en dehors de la juridiction, mais la demande a été rejetée. L'ordonnance a été confirmée par la Cour d'appel. Sur appel devant la Cour suprême du Canada, les jugements rendus par la Division de première instance et par la Cour d'appel ont été infirmés et la Cour suprême a ordonné que soit rendue une ordonnance de notification *ex juris*. La Division de première instance a rendu l'ordonnance, et notification en a été faite à la Delmar et à la Portland. Ces dernières ont comparu et ont participé à l'action qui est maintenant à la fois *in personam et in rem*. (J'ai mis des mots en italique.)

Le savant juge de première instance était d'avis qu'une demande de cette nature relève de la compétence législative exclusive du Parlement en vertu du par. 91(10) de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique qui lui attribue le sujet de «la navigation et les bâtiments ou navires» et il a également conclu qu'il s'agissait d'une demande de redressement faite «en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande» au sens du par. 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* (ci-après appelée la «Loi») de sorte que la Division de pre-

clothed with original jurisdiction over it. In this regard the learned trial judge said:

... the jurisdiction of this Court in maritime matters under section 22(1) is co-extensive with the legislative power of Parliament over 'navigation and shipping'; it is not limited to the matters coming within that subject on which Parliament has actually legislated.

In setting aside the judgment based on this reasoning, Mr. Justice LeDain, speaking on behalf of the Court of Appeal, invoked the judgments of this Court in *Quebec North Shore Company v. Canadian Pacific Limited*<sup>3</sup>, and *McNamara Construction (Western) Limited et al. v. The Queen*<sup>4</sup>, saying:

As a result of the judgments of the Supreme Court of Canada in the *Quebec North Shore Paper Company and McNamara Construction* cases, the conclusion of the Trial Division on the question of jurisdiction can no longer be supported on the ground that was relied on by the learned trial Judge, namely, that the subject matter of the action falls within the legislative competence of the Parliament of Canada. The Supreme Court has held in these cases that in order for the Federal Court to have jurisdiction a case must involve the application of some 'existing federal law, whether statute or regulation or common law'.

Section 22(1) of the Act to which reference is made in the reasoning of the learned trial judge, reads as follows:

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.

This section must be read in light of s. 2 which defines Canadian maritime law as follows:

2. In this Act

'Canadian maritime law' means the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other

mière instance avait compétence en première instance sur cette demande. A cet égard le savant juge a dit:

... en matière maritime, la compétence de la Cour en vertu de l'article 22(1) va de pair avec le pouvoir législatif du Parlement relatif à «la navigation et les bâtiments ou navires»; cette compétence de la Cour ne se limite pas aux sujets de cette catégorie à l'égard desquels le Parlement a déjà légiféré.

Infirmant le jugement fondé sur ce raisonnement, le juge LeDain, au nom de la Cour d'appel, a invoqué les arrêts de cette Cour dans *Quebec North Shore Company c. Canadien Pacifique Limitée*<sup>3</sup> et *McNamara Construction (Western) Limited et autre c. La Reine*<sup>4</sup>, disant:

A la suite des arrêts de la Cour suprême du Canada *Quebec North Shore Paper Company* et *McNamara Construction*, les conclusions de la Division de première instance ne peuvent plus se fonder sur les motifs invoqués par le savant juge précité, à savoir que la matière faisant l'objet de l'action relève de la compétence législative du Parlement du Canada. Dans les arrêts ci-dessus, la Cour suprême a conclu que la Cour fédérale n'est compétente que dans les cas impliquant l'«existence d'une législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou la *common law*».

Voici le texte du par. 22(1) de la Loi dont fait mention, dans son raisonnement, le juge de première instance:

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.

Il faut rapprocher ce paragraphe de l'art. 2 qui définit comme suit le droit maritime canadien:

2. Dans la présente loi

«droit maritime canadien» désigne le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté*

<sup>3</sup> [1977] 2 S.C.R. 1054, 71 D.L.R. (3d) 111.

<sup>4</sup> [1977] 2 S.C.R. 654.

<sup>3</sup> [1977] 2 R.C.S. 1054, 71 D.L.R. (3d) 111.

<sup>4</sup> [1977] 2 R.C.S. 654.

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; . . .

Section 42 of the Act is also relevant in that it provides that:

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.

After citing these sections of the Act, Mr. Justice LeDain observed:

By these provisions Canadian maritime law is recognized as existing federal law applicable in the exercise of the Court's admiralty jurisdiction. It is unnecessary here to go over the historical ground that has been covered in recent decisions which have considered the nature of Canadian maritime law and when it may be considered to have first become part of the law of Canada. The question in the present case is whether this body of law recognizes the kinds of claim that are asserted by Antares' action. We have not been referred to 'any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping' as providing the foundation for claims of this kind.

With all respect, I am on the contrary 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. That section 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 claim or question arising out of one or more of the following:

(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; . . . (The italics are my own.)*

Like Mr. Justice LeDain, I do not find it necessary to go over the historical ground covered in the

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;

L'article 42 de la Loi est également pertinent car il dispose que:

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

Après avoir cité ces articles de la Loi, le juge LeDain a fait remarquer:

Le droit maritime canadien est aussi reconnu comme législation fédérale applicable dans l'exercice de la compétence d'amirauté de la Cour. Il n'est pas nécessaire de reproduire ici l'évolution historique évoquée dans des décisions récentes analysant la nature du droit maritime canadien et déterminant à quel moment ledit droit est devenu partie intégrante du droit du Canada. En l'espèce, le problème consiste à déterminer si cette législation reconnaît le genre de réclamation faite par l'Antares dans son action. On n'a pas invoqué à l'appui de la demande toute «autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande».

Avec égards, je suis d'avis, au contraire, 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. Voici le texte de cet alinéa:

22. (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:

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; . . . (J'ai mis des mots en italique.)*

A l'instar du juge LeDain, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de revenir sur l'aspect historique

recent decisions to which he refers. These decisions include the judgment of Thurlow A.C.J., in *R. v. Canadian Vickers Limited*<sup>5</sup>, and that of Chief Justice Jockett in *MacMillan Bloedel Limited v. Canadian Stevedoring Company Limited*<sup>6</sup>, and a further historical review is to be found in the judgment of Mr. Justice Walsh in *Sivaco Wire and Nail Company v. Atlantic Lines & Navigation Company Inc.*<sup>7</sup>, which latter judgment was expressly affirmed in the reasons for judgment of the Chief Justice of this Court delivered when that case was appealed under the name of *Tropwood A.G. and the Owners of the Vessel Tropwood v. Sivaco Wire & Nail Company and Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*<sup>8</sup>, and wherein the Chief Justice again reviewed the admiralty jurisdiction of the Federal Court in finding that it was within that Court's jurisdiction to entertain an action framed both in contract and in tort arising out of damage to an inbound cargo shipped by sea from France to Montreal. I respectfully adopt what the Chief Justice said in this regard in that case and note particularly that he finally concluded that as the case was admittedly governed by the *Federal Court Act*

... it is that Act to which we must look to determine whether the jurisdiction now reposed in the Federal Court to try what I may compendiously call admiralty matters relates to a body of law, which can be attributed to federal competence, upon which the jurisdiction can operate.

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 or damage to goods carried in or upon a ship including without restricting the generality of the foregoing loss of or damage to passengers' baggage or personal effects.

examiné dans les arrêts récents auxquels il se réfère. Ces arrêts comprennent le jugement du juge en chef adjoint Thurlow, dans *R. c. Canadian Vickers Limited*<sup>5</sup>, et celui du juge en chef Jockett dans *MacMillan Bloedel Limited c. Canadian Stevedoring Company Limited*<sup>6</sup>, et l'on trouve un autre examen historique dans le jugement du juge Walsh dans *Sivaco Wire and Nail Company v. Atlantic Lines & Navigation Company Inc.*<sup>7</sup>, jugement qui a été expressément confirmé par les motifs que le Juge en chef de cette Cour a rendus lorsqu'un pourvoi a été interjeté sous l'intitulé *Tropwood A.G. et les propriétaires du navire Tropwood c. Sivaco Wire & Nail Company et Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*<sup>8</sup>; le Juge en chef y a fait un autre examen de la compétence de la Cour fédérale en matière d'amirauté et a conclu que cette cour était compétente pour entendre une action fondée à la fois sur la responsabilité contractuelle et délictuelle pour un dommage subi par une cargaison transportée par mer de la France à Montréal. Avec égards, j'endors l'opinion exprimée par le Juge en chef à ce sujet dans cette affaire et je note particulièrement qu'il a conclu finalement que puisque l'affaire était, de l'avis de tous, régie par la *Loi sur la Cour fédérale*

... c'est cette loi qu'il faut examiner pour décider si la juridiction conférée actuellement à la Cour fédérale de connaître de ce que je qualifierai succinctement d'affaires maritimes, est liée à un ensemble de règles de droit que l'on peut attribuer à la compétence fédérale et sur lequel cette juridiction peut s'exercer.

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;

<sup>5</sup> [1978] 2 F.C. 675, 77 D.L.R. (3d) 241.

<sup>6</sup> [1969] 2 Ex. C.R. 375.

<sup>7</sup> [1978] 2 F.C. 720, 78 D.L.R. (3d) 529.

<sup>8</sup> [1979] 2 S.C.R. 157.

<sup>5</sup> [1978] 2 C.F. 675, 77 D.L.R. (3d) 241.

<sup>6</sup> [1969] 2 R.C.É. 375.

<sup>7</sup> [1978] 2 C.F. 720, 78 D.L.R. (3d) 529.

<sup>8</sup> [1979] 2 R.C.S. 157.



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 the course of his reasons for judgment in the Court of Appeal, Mr. Justice LeDain stated the matter at issue as he saw it in the following paragraph:

The question of jurisdiction is whether these claims or any of them may be said to be a 'claim as to title, possession or ownership'. What Antares seeks, broadly speaking, by its claim for specific performance is to obtain the ownership and possession of the ship. As such, it may appear to be asserting a claim as to ownership and possession within the meaning of s. 22(2)(a). *The issue, as I see it, is whether s. 22(2)(a) should be construed as contemplating only petitory and possessory actions, strictly speaking, or whether it should be construed as including an action for the specific performance of a contract of sale.* (The italics are my own.)

The learned judge concluded that the subsection should not be construed "as including an action for the specific performance of a contract of sale". This conclusion, which is basic to the reasoning of the Court of Appeal, appears to me to reflect the strong influence which the American authorities on admiralty jurisdiction had upon Mr. Justice LeDain's whole approach to the problem. This is made plain in the succeeding paragraphs of the reasons for judgment in the Court of Appeal where it is said:

The American courts of admiralty have long held that they have jurisdiction with respect to petitory and possessory actions, which were defined by Story J. in *The "Tilton"*, 5 Mason 465, Fed. Cas. No. 14054 (C.C. Me 1855, as follows:

Suits in the admiralty, touching property in ships, are of two kinds: one called 'petitory' suits, in which the mere title to the property is litigated, and sought to be enforced, independently of any possession, which has previously accompanied or sanctioned that title; the other called 'possessory' suits, which seek to restore to the owner the possession of which he had been unjustly deprived. When that possession has followed a legal title, or as it is sometimes phrased, when there has

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

Dans les motifs de jugement qu'il a rendus en Cour d'appel, le juge LeDain a énoncé comme suit la question en litige:

La question de compétence consiste à déterminer si ces réclamations, ou l'une quelconque d'entre elles, peuvent être considérées comme des «demandes portant sur le titre, la possession ou la propriété». De façon générale, l'Antares, en réclamant l'exécution intégrale, cherche à obtenir la propriété et la possession du navire. Ainsi, elle peut sembler revendiquer la propriété et la possession au sens de l'article 22(2)a. *Suivant mon interprétation, le litige consiste à déterminer s'il faut entendre l'article 22(2)a) comme envisageant des actions pétitoires et possessoires, au sens strict de ces expressions, ou comme englobant une action pour l'exécution intégrale d'un contrat de vente.* (J'ai mis des mots en italique.)

Le savant juge a conclu qu'il ne fallait pas interpréter l'alinéa «comme englobant une action pour l'exécution intégrale d'un contrat de vente». Cette conclusion, qui est fondamentale au raisonnement de la Cour d'appel, me paraît refléter la forte influence qu'a eue la jurisprudence américaine relative à la compétence en matière d'amirauté sur toute la façon dont le juge LeDain a abordé le problème. Cela se dégage clairement des alinéas ultérieurs de ses motifs où il dit:

Depuis longtemps, les cours d'amirauté des États-Unis ont confirmé leur compétence relativement aux actions pétitoires et possessoires, définies par le juge Story, dans *Le «Tilton»*, 5 Mason 465, Fed. Cas. No. 14054 (C.C. Me 1855), de la façon suivante:

[TRADUCTION] Les poursuites en matière d'amirauté, concernant la propriété des navires, sont de deux sortes: d'un côté, des actions «pétitoires» où seul le titre de propriété fait l'objet de contestation et de mesures d'exécution, indépendamment de toute possession ayant, antérieurement, accompagné ou sanctionné ledit titre; et de l'autre, des actions «possessoires», cherchant à rendre au propriétaire la possession dont il a été injustement privé, lorsque cette posses-

been a possession under a claim of title with a constat of property.

At the same time it is well established that the American courts of admiralty do not have power to order specific performance of a contract or to enforce equitable interests. It has been further held that a contract for the sale of a ship is not a maritime matter within the jurisdiction of admiralty, and this doctrine has been applied to decline admiralty jurisdiction in actions for damages for breach of contract.

The Court of Appeal further cited at length from the case of *Silver v. The Sloop Silver Cloud*<sup>9</sup>, which is to the same effect.

I have been unable to find any Canadian authority adopting the approach taken by the American courts in this regard although there is a considerable body of opinion in the United States itself which does not subscribe to the exclusion of a contract for the sale of a ship from admiralty jurisdiction. Mr. Justice LeDain however, expressed himself as follows, after quoting a substantial body of American case law:

The question, as I see it, is whether there is anything in the history and content of Canadian Maritime law and in the language and statutory context of section 22(2)(a) that require us to give a broader meaning to the claims specified in that head of jurisdiction so as to include the claim for specific performance in the present case.

In finding that s. 22(2)(a) does not have the effect of including a claim such as the one for specific performance in the present case, Mr. Justice LeDain has, as I have indicated, based his reasoning in great measure upon the American authorities which he appears to me to adopt in the following excerpt from his reasons for judgment:

Despite the criticism of the American doctrine that a contract for the sale of a ship is not a maritime matter I am not persuaded that there are compelling reasons for adopting a contrary view.

This adoption of the American doctrine appears to me to run contrary to the English practice which, as I have indicated, forms the foundation of Canadian maritime law.

sion a fait suite à un titre légal, ou, suivant l'expression parfois employée, lorsqu'il y a eu possession en vertu d'une réclamation de titre légal accompagnée d'un constat de propriété.

En même temps, il est bien établi que les cours d'amirauté des États-Unis n'ont pas le pouvoir d'ordonner l'exécution intégrale d'un contrat ou de donner effet à des droits légitimes. Il a aussi été statué que le contrat de vente d'un navire n'est pas une matière maritime relevant de la compétence d'amirauté, et cette doctrine a été appliquée pour soustraire à ladite compétence des actions en dommages-intérêts pour rupture de contrat.

La Cour d'appel a de plus cité de longs extraits de la décision *Silver v. The Sloop Silver Cloud*<sup>9</sup> qui va dans le même sens.

J'ai été incapable de trouver une décision canadienne qui aborde la question comme le font les cours américaines bien qu'il y ait un fort courant d'opinion aux États-Unis mêmes qui s'oppose à ce qu'un contrat de vente de navire soit exclu de la compétence en matière d'amirauté. Cependant, après avoir cité beaucoup de jurisprudence américaine, le juge LeDain s'exprime comme suit:

A mon avis, la question consiste à déterminer si quelque élément de l'histoire et du contenu du droit maritime canadien, du texte ou du contexte statutaire de l'article 22(2)(a) exige que soit donné un sens plus large aux réclamations spécifiées dans cette rubrique de compétence, de façon à englober la réclamation d'exécution intégrale introduite dans la présente espèce.

En concluant que l'al. 22(2)(a) n'a pas l'effet d'inclure une demande comme celle qui, en l'espèce, vise l'exécution intégrale, le juge LeDain a, comme je l'ai déjà dit, fondé son raisonnement en grande partie sur la jurisprudence américaine qu'il me paraît adopter dans le passage suivant de ses motifs:

En dépit des critiques faites par la doctrine américaine selon laquelle un contrat de vente de navire n'est pas une matière maritime, je ne suis pas convaincu qu'il y ait des raisons impérieuses d'adopter une vue contraire.

L'adoption de la doctrine américaine me paraît aller à l'encontre de la pratique anglaise qui, comme je l'ai dit, est à la base du droit maritime canadien.

<sup>9</sup> (1966), 259 F. Supp. 187.

<sup>9</sup> (1966), 259 F. Supp. 187.

In this regard it is pointed out in Roscoe's work on *The Admiralty Jurisdiction and Practice of High Court of Justice*, 5th ed. 1931 (at p. 39) that:

This jurisdiction is now, by the Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, vested in the High Court, and is assigned to the Probate Division. In pursuance of the authority thus conferred upon it, the Court of Admiralty acquired ample jurisdiction to adjudicate upon all questions of title, *and wherever it became necessary it would inquire into the validity of an alleged sale, or concerning any other circumstances which affected the right of the property in the ship.* (The italics are my own.)

This is the jurisdiction administered by the Federal Court under the provisions of the *Federal Court Act* to which I have referred.

It is interesting from an historical point of view to consider the admiralty jurisdiction administered by the Court of Chancery in England in earlier days. This is exemplified by the case of *Hart v. Herwig*<sup>10</sup>, the head note of which reads:

A shipowner of *Hamburg* made, at *Hamburg*, an agreement with a domiciled Englishman for the sale to the Englishman of a *Hamburg* ship whenever she might return from the voyage on which she then was. The ship returned and was by the owner ordered to proceed to *Sunderland*. The master of the ship, who was authorized by the shipowner to act as his agent in the sale, refused to deliver the ship except on certain terms. The purchaser filed a bill against the owner and the master for specific performance. He obtained leave to substitute service on the master for the owner, and moved for an injunction to restrain the Defendants from removing the ship out of the jurisdiction:

*Held*, that substituted service on the master was effectual and proper:

*Held*, that the Court had jurisdiction to restrain the Defendants from removing the ship, and injunction granted.

Order of *Malins*, V.C. affirmed.

In the concluding paragraph of his reasons for judgment Mellish, L.J. had this to say:

I am clearly of opinion that we are not in the least degree infringing any rule of the law of nations by saying that this Court, *which is the only Court which can compel the actual specific performance of the con-*

<sup>10</sup> (1873), L.R. 8. Ch. App. 860.

A cet égard, on fait remarquer dans l'ouvrage de Roscoe *The Admiralty Jurisdiction and Practice of High Court of Justice*, 5<sup>e</sup> éd. 1931 (à la p. 39) que:

[TRADUCTION] En vertu de la Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925, cette compétence appartient maintenant à la High Court et est attribuée à la Probate Division. En vertu de l'autorité qui lui est ainsi conférée, la Court of Admiralty a acquis une compétence suffisante pour statuer sur toutes les questions de titre, *et, au besoin, elle fait enquête sur la validité d'une vente alléguée, ou toute autre circonstance qui touche le droit de propriété sur un navire.* (J'ai mis des mots en italique.)

Telle est la compétence de la Cour fédérale en vertu des dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale* que j'ai mentionnées.

Il est intéressant, d'un point de vue historique, d'examiner la compétence en matière d'amirauté exercée autrefois par la Court of Chancery en Angleterre. Elle est illustrée par l'affaire *Hart v. Herwig*<sup>10</sup> dont le sommaire se lit ainsi:

[TRADUCTION] Un armateur de *Hambourg* a signé, à *Hambourg*, avec un Anglais domicilié une convention de vente d'un navire de *Hambourg* au retour du voyage que le navire effectuait alors. Au retour du navire l'armateur a ordonné qu'il se rende à *Sunderland*. Le capitaine du navire, qui était autorisé à agir comme mandataire de l'armateur pour la vente, a refusé de livrer le navire sauf à certaines conditions. L'acheteur a déposé contre l'armateur et le capitaine une requête visant l'exécution intégrale. Il a obtenu permission d'effectuer la signification au capitaine plutôt qu'à l'armateur et a présenté une demande d'injonction visant à empêcher les défendeurs de conduire le navire en dehors de la juridiction:

*Jugé*, la signification au capitaine est bonne et valable:

*Jugé*, la Cour est compétente pour interdire au défendeur de conduire le navire en dehors de la juridiction et l'injonction est accordée.

L'ordonnance du V.C. *Malins* est confirmée.

Au dernier alinéa des motifs de son jugement, le lord juge Mellish s'est exprimé comme suit:

[TRADUCTION] Je suis nettement d'avis que nous ne violons absolument aucune règle de droit international en disant que cette Cour, *qui est la seule cour qui puisse ordonner l'exécution intégrale du contrat, a compétence*

<sup>10</sup> (1873), L.R. 8. Ch. App. 860.

*tract, has jurisdiction in this case.* It is peculiarly a case for the interference of this Court, inasmuch as if specific performance were denied to the Plaintiff he, practically, would get no justice at all, . . . (The italics are my own.)

The Canadian position as of 1921 was reviewed by Mr. Justice MacLennan in *Robillard v. The Sailing Sloop St. Roch and Charland*<sup>11</sup>, where possession of the ship was ordered to be delivered to the plaintiff and existing bill of sale set aside. The learned judge there said:

The first important question to be decided is:—Is it the Maritime Law of England or the Canadian Law which governs the rights of the parties in respect to plaintiff's claim for title and possession of the sailing sloop *St. Roch*? The Exchequer Court of Canada as a Court of Admiralty is a court having and exercising all the jurisdiction, powers and authority conferred by the Colonial Courts of Admiralty Act, 1890 (Imp.), over the like places, persons, matters and things as are within the jurisdiction of the Admiralty Division of the High Court in England, whether exercised by virtue of a statute or otherwise, and as a Colonial Court of Admiralty it may exercise such jurisdiction in like manner and to as full an extent as the High Court in England.

In *The Gaetano and Maria* 7 P.D. 137, Brett, L.J. at p. 143, said:—

The law which is administered in the Admiralty Court of England is the English Maritime Law. It is not the ordinary municipal law of the country, but it is the law which the English Court of Admiralty, either by Act of Parliament or by reiterated decisions and traditions and principles, has adopted as the English Maritime Law.

Although the Exchequer Court in Admiralty sits in Canada it administers the Maritime Law of England in like manner as if the cause of action were being tried and disposed of in the English Court of Admiralty.

The plaintiff's action is based upon section 4 of the Admiralty Court Act, 1840 (3-4 Vict., ch. 65 Imp.), which provides that the Court of Admiralty shall have jurisdiction to decide all questions as to the title to or ownership of any ship or vessel arising in any cause of possession which shall be instituted in the said Court after the passing of that Act. This is a cause of possession.

26 Halsbury's Laws of England, p. 15, says:—

*en l'espèce.* Il s'agit spécialement d'un cas où cette Cour peut intervenir puisque, si on refusait l'exécution intégrale au demandeur, en pratique, il n'obtiendrait pas justice, . . . (J'ai mis des mots en italique.)

La position canadienne en 1921 a été examinée par le juge MacLennan dans *Robillard c. Le voilier St. Roch et Charland*<sup>11</sup>, où l'on a ordonné que la possession du navire soit remise au demandeur et que l'acte de vente existant soit annulé. En l'espèce, le savant juge a dit:

[TRADUCTION] La première question importante à trancher est:—Est-ce le droit maritime anglais ou le droit canadien qui régit les droits des parties relativement à la demande du demandeur visant le titre et la possession du *St. Roch*? La Cour de l'Échiquier du Canada en tant que Cour d'amirauté est une cour ayant et exerçant toute la compétence, les pouvoirs et l'autorité conférés par la *Colonial Courts of Admiralty Act, 1890* (Imp.), sur les mêmes endroits, personnes, matières et choses qui relèvent de la Division d'amirauté de la Haute Cour d'Angleterre, qu'ils soient exercés en vertu d'une loi ou autrement, et, en tant que cour coloniale d'amirauté, elle peut exercer cette compétence de la même manière et dans la même mesure que la Haute Cour d'Angleterre.

Dans *The Gaetano and Maria* 7 P.D. 137, le lord juge Brett a dit à la p. 143:

Le droit qu'applique la Cour d'amirauté d'Angleterre est le droit maritime anglais. Ce n'est pas le droit ordinaire du pays, mais le droit que la cour anglaise d'amirauté a adopté comme droit maritime anglais, soit par loi du Parlement soit par la jurisprudence, les traditions et les principes.

Bien que la Cour de l'Échiquier en sa juridiction d'amirauté siège au Canada, elle applique le droit maritime anglais de la même manière que si la cause d'action était entendue et tranchée par la cour anglaise d'amirauté.

L'action du demandeur se fonde sur l'article 4 de l'Admiralty Court Act, 1840 (3-4 Vict., chap. 65 Imp.), qui dispose que la Cour d'amirauté a compétence pour trancher toutes les questions portant sur le titre ou la propriété d'un navire ou d'un bâtiment, qui se posent dans toute action en possession intentée devant ladite cour après l'adoption de cette loi. Il s'agit d'une action en possession.

Voici ce que l'on lit à 26 Halsbury's Laws of England, à la p. 15:—

<sup>11</sup> (1921), 21 Ex. C. R. 132.

<sup>11</sup> (1921), 21 R.C.É. 132.

Ownership in a British ship or share therein may be acquired in any of three ways—by transfer from a person entitled to transfer, by transmission or by building. Acquisition by transfer and transmission have been the subject of statutory enactment. Acquisition by building is governed by the common law. Ownership in a British ship or share therein is a question of fact and does not depend upon registration of title. Whether registered or unregistered, a person in whom ownership in fact vests is regarded in law as the owner if registered, as the legal owner; if unregistered, as the beneficial owner.

After discussing the facts, Mr. Justice MacLennan concluded by saying:

The right of the court in a case like this to inquire into the validity of the bills of sale and into all other circumstances affecting the right of property in the sloop is clearly recognized in the Maritime Law of England, as will appear from a reference to the following cases: *The Victor* 13 L.T. 21; *The Empress*, Swabey 160; *The Margaret Mitchell*, Swabey 382; *Gardner v. Gazenove* 1 H. & N. 423, 435 & 436; *Ward v. Dickson* 28 L.J. Ch. 516, 520; *Holderness v. Lamport* 30 L.J. Chan. 489 & 490; *Ward v. Beck*, 32 L.J. C.P. 113 & 116; *The Innisfallen*, L.R. 1 A. & E. 72; *The Jane* 23 L.T., N.S. 791; *The Rose* L.R. 4 A. & E. 6.

It will be seen that I am, with all respect, unable to agree that the American doctrine should be applied in Canada or that s. 22(2)(a) of the *Federal Court Act* is to be so restrictively interpreted as to exclude from its ambit actions claiming specific enforcement of a contract entitling the claimant to "title, possession or ownership of a ship".

There is, however, a further circumstance which in my view puts the jurisdiction of the Federal Court in this action beyond question and that is the express authority entitling the Federal Court to grant an order for specific performance which is to be found in s. 44 of the Act which reads:

44. *In addition to any other relief that the Court may grant or award, a mandamus, injunction or order for specific performance may be granted or a receiver appointed by the Court in all cases in which it appears to the Court to be just or convenient to do so, and any such order may be made either unconditionally or upon*

La propriété d'un navire britannique ou d'une part s'obtient de trois façons—par transfert par une personne qui a le droit de l'effectuer, par cession ou par construction. L'acquisition par transfert et cession ont fait l'objet d'une loi. L'acquisition par construction est régie par la *common law*. La propriété d'un navire britannique ou d'une part est une question de fait et ne dépend pas de l'enregistrement du titre. Qu'il y ait ou non enregistrement, la personne à qui est attribuée en fait la propriété est considérée en droit comme le propriétaire—s'il y a un enregistrement, comme le propriétaire en titre; s'il n'y a pas d'enregistrement, comme le propriétaire ayant droit au titre.

Après avoir analysé les faits, le juge MacLennan a conclu en disant:

[TRADUCTION] Le droit de la cour, dans une affaire comme celle-ci, de scruter la validité des contrats de vente et les autres circonstances qui touchent le droit de propriété sur un navire est nettement reconnu en droit maritime anglais, comme on le voit en consultant les décisions suivantes:—*The Victor* 13 L.T. 21; *The Empress*, Swabey 160; *The Margaret Mitchell*, Swabey 382; *Gardner v. Gazenove* 1 H. & N. 423, 435 et 436; *Ward v. Dickson* 28 L.J. Ch. 516, 520; *Holderness v. Lamport* 30 L.J. Chan. 489 et 490; *Ward v. Beck*, 32 L.J. C.P. 113 et 116; *The Innisfallen*, L.R. 1 A. & E. 72; *The Jane* 23 L.T., N.S. 791; *The Rose* L.R. 4 A. & E. 6.

Avec égards, je suis incapable, on l'aura constaté, de reconnaître que la doctrine américaine devrait être appliquée au Canada ou que l'al. 22(2)a) de la *Loi sur la Cour fédérale* doit être interprété de manière assez restrictive pour exclure de sa portée les actions visant à obtenir l'exécution intégrale d'un contrat qui donne au réclamant le droit au «titre, à la possession ou à la propriété d'un navire».

Cependant, il y a un autre point qui, à mon avis, dissipe tout doute quant à la compétence de la Cour fédérale en l'espèce; il s'agit du pouvoir exprès qui permet à la Cour fédérale d'accorder une ordonnance d'exécution intégrale et que l'on trouve à l'art. 44 de la Loi dont voici le texte:

44. *En plus de tout autre redressement que peut accorder la Cour, cette dernière peut accorder un mandamus, une injonction ou une ordonnance d'exécution intégrale ou nommer un séquestre dans tous les cas où il lui paraît juste ou convenable de le faire; toute pareille ordonnance peut être rendue soit sans condition soit*

such terms and conditions as the Court deems just. (The italics are my own.)

This provision appears to me to govern the circumstances of the present case, but Mr. Justice LeDain merely makes glancing reference to the section in the course of the following paragraph of his reasons for judgment:

The Admiralty Court in England and the Federal Court<sup>22</sup> have, of course, the power to order specific performance and to enforce equitable interests, and this may appear sufficient to distinguish the American law in respect of the issues in this appeal, but it does not follow merely from the existence of this power in appropriate cases that an action for the specific performance of an agreement to sell, in which there is a clear intention that the property is to pass by subsequent bill of sale, should be considered to be a claim as to ownership within the meaning of s. 22(2)(a).

<sup>22</sup> Federal Court Act, s. 44.

With all respect, I must confess that I am one of those to whom it appears that the jurisdiction over actions for specific performance expressly conferred on the Federal Court by s. 44 of the Act does indeed serve to distinguish the American law in respect of the issues in this appeal and that under that section the Federal Court is empowered to grant relief by way of specific performance in all cases in which it appears to it to be just and convenient to do so.

As I have indicated, I am of opinion that the construction placed on s. 22(2)(a) by the Court of Appeal is an unduly narrow one. The claim here is for a declaration that the ship belongs to the respondent Delmar and for an order requiring that company to “deliver the defendant ship to the plaintiff”. We are not concerned here with the merits of the claim; the sole question at issue is whether the Federal Court is clothed with jurisdiction to entertain it and as any claim for delivery, however it may arise, is necessarily a claim of entitlement to transfer of possession and s. 22(2)(a) expressly confers jurisdiction over “any claim or question arising out of a claim to title, possession or ownership of a ship”, I am satisfied that the Federal Court has jurisdiction over the

selon les modalités que la Cour juge équitables. (J’ai mis des mots en italique.)

Cette disposition me paraît s’appliquer aux circonstances de l’espèce, mais le juge LeDain n’en fait mention qu’en passant, à l’alinéa suivant de ses motifs:

Bien entendu, l’Admiralty Court en Angleterre et la Cour fédérale<sup>22</sup> ont le pouvoir d’ordonner l’exécution intégrale et de faire observer des droits d’équité, et ceci peut suffire pour distinguer avec le droit des États-Unis relativement aux points litigieux du présent appel, mais, du seul fait de l’existence de ce pouvoir dans des cas appropriés, il ne s’ensuit pas qu’une action en exécution intégrale d’une promesse de vente, où l’intention est clairement exprimée de transférer le droit de propriété par un contrat de vente subséquent, doive être considérée comme une réclamation du droit de propriété au sens de l’article 22(2)(a).

<sup>22</sup> Loi sur la Cour fédérale, art. 44.

Avec égards, je dois admettre que je suis l’un de ceux à qui il paraît évident que la compétence sur des actions visant l’exécution intégrale conférée expressément à la Cour fédérale par l’art. 44 de la Loi a bien pour effet de permettre d’établir une distinction avec le droit américain relativement aux questions posées dans ce pourvoi et qu’en vertu de cet article la Cour fédérale peut accorder un redressement par voie d’exécution intégrale dans tous les cas où il lui paraît juste et convenable de le faire.

Comme je l’ai dit, je crois que l’interprétation donnée par la Cour d’appel à l’al. 22(2)(a) est trop restrictive. La présente demande vise à obtenir une déclaration que le navire appartient à l’intimée Delmar et une ordonnance qui exige que la compagnie «délivre le navire défendeur à la demanderesse». Nous n’avons pas à examiner ici le bien-fondé de la demande; la seule question en litige est de savoir si la Cour fédérale a compétence pour l’entendre et, puisque toute demande de livraison, quelle qu’en soit l’origine, est nécessairement une demande qui vise le droit au transfert de la possession et que l’al. 22(2)(a) confère expressément compétence sur «toute demande ou tout litige portant sur le titre, la possession ou la propriété d’un navire», je suis convaincu que la Cour fédérale a

subject matter of this appeal and I would accordingly allow the appeal and set aside the judgment of the Federal Court of Appeal.

The appellant is entitled to its costs in this Court and in the Federal Court of Appeal.

*Appeal allowed with costs.*

*Solicitors for the appellant: Langlois, Drouin, Roy, Fréchette and Gaudreau, Quebec.*

*Solicitors for the respondents Capricorn and Portland Shipping: Gagnon, de Billy, Cantin, Dionne & Martin, Quebec.*

*Solicitors for the respondent Delmar Shipping: McMaster, Meighen, Montreal.*

compétence sur l'objet de ce pourvoi et je suis d'avis d'accueillir le pourvoi et d'infirmier l'arrêt de la Cour d'appel fédérale.

L'appelante a droit à ses dépens en cette Cour et en Cour d'appel fédérale.

*Pourvoi accueilli avec dépens.*

*Procureurs de l'appelante: Langlois, Drouin, Roy, Fréchette et Gaudreau, Québec.*

*Procureurs des intimés Capricorn et Portland Shipping: Gagnon, de Billy, Cantin, Dionne & Martin, Québec.*

*Procureurs de l'intimée Delmar Shipping: McMaster, Meighen, Montréal.*