Tropwood A.G. and the Owners of the Vessel Tropwood (*Defendants*) *Appellants*;

and

Sivaco Wire & Nail Company (*Plaintiff*)

and

Atlantic Lines & Navigation Company, Inc. (*Defendant*) *Respondents*.

1979: February 7; 1979: March 6.

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

ON APPEAL FROM THE FEDERAL COURT OF APPEAL

Courts — Federal Court — Jurisdiction — Maritime law — Navigation and shipping — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 22, 42 — The Admiralty Act, 1891 (Can.), c. 29 — The Admiralty Act, 1934 (Can.), c. 31 — Carriage of Goods by Water Act, R.S.C. 1970, c. C-15.

The respondent (Sivaco) instituted an action in the Federal Court for damages to goods shipped by sea from France to Montreal. The defendants appellants were the owner of the ship on which the cargo was carried. The statement of defence raised the issue of jurisdiction of the Federal Court: it alleged that the plaintiff was not claiming relief or seeking a remedy 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. The matter came before the Trial Division of the Federal Court for preliminary determination of a question of law. Walsh J., giving consideration to *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.*, [1977] 2 S.C.R. 1054, and *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654, upheld the jurisdiction of the Federal Court and his judgment was affirmed by the Federal Court of Appeal.

Held: The appeal should be dismissed.

The Federal Court of Canada is given jurisdiction, under s. 22 of the *Federal Court Act*, to adjudicate on questions of admiralty law. The jurisdiction having so been conferred, the question is whether there was a body of federal law, be it statute, common law or other, upon which the jurisdiction could be exercised. Section 4 of

Tropwood A.G. et les propriétaires du navire Tropwood (*Défendeurs*) *Appelants*;

et

Sivaco Wire & Nail Company (*Demanderesse*)

et

Atlantic Lines & Navigation Company, Inc. (*Défenderesse*) *Intimées*.

1979: 7 février; 1979: 6 mars.

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

Tribunaux — Cour fédérale — Compétence — Droit maritime — Navigation et expéditions par eau — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2e Supp.), chap. 10, art. 2, 22, 42 — Acte de l'Amirauté, 1891 (Can.), chap. 29 — Loi d'amirauté, 1934 (Can.), chap. 31 — Loi sur le transport des marchandises par eau, S.R.C. 1970, chap. C-15.

L'intimée (Sivaco) a intenté une action en Cour fédérale pour dommages causés à des marchandises transportées par mer de France à Montréal. Les défendeurs appelants sont les propriétaires du navire qui a transporté la cargaison. La défense a soulevé la question de la compétence de la Cour fédérale: elle allègue que ni le recours de la demanderesse ni le redressement qu'elle veut obtenir ne se fonde sur le droit maritime canadien ni sur aucune autre loi du Canada relative à une matière relevant de la catégorie de la navigation et des expéditions par eau. L'affaire est venue devant la Division de première instance de la Cour fédérale pour obtenir une décision préliminaire sur une question de droit. Le juge Walsh, examinant les arrêts *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée*, [1977] 2 R.C.S. 1054, et *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654, a reconnu la compétence de la Cour fédérale et son jugement a été confirmé par la Cour d'appel fédérale.

Arrêt: Le pourvoi doit être rejeté.

La Cour fédérale du Canada a compétence, en vertu de l'art. 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, pour trancher toute question de droit maritime. Compte tenu de l'attribution de cette compétence, la question est de savoir s'il existe un droit fédéral, que ce soit une loi, la *common law* ou autre chose, qui en permet l'exercice. L'article 4

the *Admiralty Act* of 1891 introduces as part of the law of Canada a body of admiralty law upon which that jurisdiction could operate. And the *Federal Court Act*, which governs the present case, defining Canadian maritime law in s. 2, refers to the law that was administered by the Exchequer Court "by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute". The reference to the *Admiralty Act* is undoubtedly to the Act of 1934, but the *Admiralty Act* of 1891, although repealed, may certainly be considered as "any other statute" by virtue of which law was administered by the Exchequer Court on its admiralty side.

Two questions remain: (1) whether a claim of the kind made here was within the scope of admiralty law as it was incorporated into the law in 1891; and (2) if so, whether such a claim fell within the scope of federal power in relation to navigation and shipping.

(1) The effect of s. 4 of the Canadian *Admiralty Act* of 1891, having regard to its interplay with the British *Colonial Courts of Admiralty Act* of 1890 (and therefore with s. 6 of the British *Admiralty Act* of 1861) was to bring claims arising from damage to in-bound cargo within the purview of the Exchequer Court of Canada, entitling it to treat them as part of admiralty law. In consequence of s. 2 of the *Federal Court Act*, such claims are similarly within the scope of Canadian maritime law cognizable by the Federal Court.

(2) The statutorily-recognized law governing the claim made here in the Federal Court is constitutionally attributable to federal power in relation to navigation and shipping. The relationship between carriers of goods by ship and the shippers or owners or consignees of such goods is one upon which Parliament is entitled to legislate, just as it is entitled to and has legislated on liability in respect of the carriage of goods by rail or by air.

The appellant also raises the point as to whether it is open to the Federal Court, in exercising its jurisdiction in the matter brought before it, to determine, pursuant to conflict of law rules of a forum, a choice of law rule to govern the determination of the suit. In the present case, the Federal Court has jurisdiction over the appellant and over the cause of action and there is a body of law which it can apply. This body of law embraces conflict rules and entitles the Federal Court to find that some foreign law should be applied to the claim that has been put forward.

de l'*Acte de l'Amirauté* de 1891 introduit dans le droit du Canada le droit maritime permettant l'exercice de cette compétence. La présente affaire est régie par la *Loi sur la Cour fédérale* qui, en définissant le droit maritime canadien à l'art. 2, renvoie au droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier «en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi». Le renvoi à la *Loi sur l'Amirauté* vise manifestement la Loi de 1934, mais, malgré son abrogation, on peut certainement considérer l'*Acte de l'Amirauté* de 1891 comme «quelque autre loi» dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier, en sa juridiction d'amirauté.

Il reste deux questions: (1) savoir si une réclamation comme celle faite en l'espèce relève du droit maritime tel qu'il a été incorporé dans la loi en 1891; et (2) dans l'affirmative, savoir si cette réclamation relève de la compétence fédérale en matière de navigation et d'expéditions par eau.

(1) Étant donné son interaction avec l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté* anglais de 1890 (et donc avec l'art. 6 de l'*Admiralty Act* anglais de 1861), l'art. 4 de l'*Acte de l'Amirauté*, 1891 (Can.) a fait entrer les réclamations relatives aux dommages causés à une cargaison en provenance de l'étranger dans la compétence de la Cour de l'Échiquier du Canada et lui a permis de considérer qu'elles font partie du droit maritime. Vu l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, ces réclamations relèvent également du droit maritime canadien qui est du ressort de la Cour fédérale.

(2) Les règles de droit reconnues par la loi, qui régissent la réclamation présentée en l'espèce en Cour fédérale, relèvent constitutionnellement de la compétence fédérale en matière de navigation et d'expéditions par eau. Le Parlement peut légiférer sur les rapports entre les transporteurs de marchandises par navire et les expéditeurs, les propriétaires ou destinataires de ces marchandises, tout autant qu'il peut légiférer sur les questions de responsabilité pour le transport de marchandises par chemin de fer ou par avion.

Les appelants soulèvent aussi la question de savoir si, dans l'exercice de sa compétence sur l'affaire dont elle est saisie, la Cour fédérale peut déterminer, en conformité des règles de conflit de lois du tribunal saisi, le droit régissant le procès. En l'espèce, la Cour fédérale a compétence sur les appelants et sur l'objet du litige et il existe un ensemble de droit applicable. Cet ensemble comprend les règles de conflit et permet à la Cour fédérale de conclure à l'application du droit étranger à la réclamation qui lui a été soumise.

Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd., [1977] 2 S.C.R. 1054; *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654 followed; *The Queen v. Canadian Vickers Ltd.* (1977), 77 D.L.R. (3d) 241; *MacMillan Bloedel Ltd. v. Canadian Stevedoring Co. Ltd.*, [1969] 2 Ex. C.R. 375; *Grand Trunk Railway Co. v. Attorney General of Canada*, [1907] A.C. 65, referred to.

APPEAL from a judgment of the Federal Court of Appeal affirming a judgment of Walsh J. who, on a motion for preliminary determination, upheld the jurisdiction of the Federal Court. Appeal dismissed.

Sean Harrington, for the appellants.

Peter R. D. MacKell, Q.C., and *Marc Nadon*, for the respondent, Sivaco Wire & Nail Company.

The judgment of the Court was delivered by

THE CHIEF JUSTICE—We are faced in this case with a question of the jurisdiction of the Federal Court of Canada, not with jurisdiction in the abstract but with whether there is operative law under which the Federal Court may properly entertain an action, framed both in contract and in tort, arising out of damage to in-bound cargo shipped by sea from Caen, France to Montreal. The plaintiff in the action is the owner and consignee of the goods so shipped, which were found damaged after they arrived in Montreal, and the defendant appellant is the owner of the ship on which the cargo was carried. Damages in the amount of $110,000 are claimed in the action which was instituted in the Federal Court.

The issue of jurisdiction arises from an allegation in the statement of defence that the plaintiff is not claiming relief or seeking a remedy 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. The plaintiff thereupon moved for a preliminary determination of the question of jurisdiction, pursuant to the Rules of the Federal Court. The matter came before Walsh J. who necessarily gave consideration to the judgments of this Court in *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian*

Jurisprudence: *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée*, [1977] 2 R.C.S. 1054 et *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654 (arrêts suivis); *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.* (1977), 77 D.L.R. (3d) 241; *MacMillan Bloedel Ltd. c. Canadian Stevedoring Co. Ltd.*, [1969] 2 R.C.É. 375; *Grand Trunk Railway Co. c. Le procureur général du Canada*, [1907] A.C. 65.

POURVOI à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel fédérale confirmant un jugement du juge Walsh qui, sur une requête en vue d'obtenir une décision préliminaire, a confirmé la compétence de la Cour fédérale. Pourvoi rejeté.

Sean Harrington, pour les appelants.

Peter R. D. MacKell, c.r., et *Marc Nadon*, pour l'intimée, Sivaco Wire & Nail Company.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE EN CHEF—Nous devons examiner ici une question afférente à la compétence de la Cour fédérale du Canada; il ne s'agit pas de sa compétence en théorie, mais plutôt de savoir si la loi en vigueur permet à la Cour fédérale d'entendre une action, fondée à la fois sur la responsabilité contractuelle et délictuelle, qui résulte de dommages causés à une cargaison transportée par mer de Caen (France) à Montréal. La demanderesse est la propriétaire et destinataire des marchandises ainsi expédiées, qui étaient endommagées à leur arrivée à Montréal, et les défendeurs appelants sont les propriétaires du navire qui a transporté la cargaison. On réclame $110,000 de dommages-intérêts dans l'action intentée en Cour fédérale.

La question de compétence provient d'une allégation de la défense que ni le recours de la demanderesse ni le redressement qu'elle veut obtenir ne se fonde sur le droit maritime canadien ni sur aucune autre loi du Canada relative à une matière relevant de la catégorie de la navigation et des expéditions par eau. La demanderesse a donc présenté une requête pour obtenir une décision préliminaire sur la question de compétence, conformément aux règles de la Cour fédérale. Le juge Walsh, qui a entendu l'affaire, a évidemment examiné les arrêts de cette Cour, *Quebec North Shore*

Pacific Ltd.[1] and in *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen*[2]. He upheld the jurisdiction of the Federal Court over the subject matter of the action in comprehensive reasons and his judgment was affirmed without more on appeal.

It is common ground between the parties that legislative power to support a body of federal maritime law resides in Parliament's exclusive authority in relation to navigation and shipping, and it is, hence, unnecessary here to inquire whether any other head of federal legislative power, for example, power in relation to the regulation of trade and commerce, may be called in aid. 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 Federal Court of Canada, as the successor to the Exchequer Court, is given jurisdiction, under s. 22 of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, to adjudicate on questions of admiralty law. The general specification of this adjudicative power is in s. 22(1), reading 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.

Without limiting the generality of what is given by that provision, s. 22(2) declares that, for greater certainty, jurisdiction resides in the Trial Division of the Federal Court with respect to "any claim or question arising out of any one or more" of a specification of claims or questions listed in consecutive clauses (*a*) to (*s*). Section 22(2) (*e*), (*h*) and (*i*) cover the present case in their wording which is as follows:

(*e*) any claim for damage sustained by, or for loss of, a ship including, without restricting the generality of the

[1] [1977] 2 S.C.R. 1054.
[2] [1977] 2 S.C.R. 654.

Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée[1] et *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine*[2]. Dans ses motifs exhaustifs, il a reconnu la compétence de la Cour fédérale sur l'objet de l'action et sa décision a été confirmée, telle quelle, en appel.

Les parties admettent qu'en vertu de son pouvoir exclusif en matière de navigation et d'expéditions par eau, le Parlement peut légiférer en matière de droit maritime et il est donc inutile de se demander ici si l'on peut invoquer d'autres chefs de compétence législative fédérale, comme par exemple le pouvoir de réglementation des échanges et du commerce. 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 Cour fédérale du Canada, qui a remplacé la Cour de l'Échiquier, a compétence, en vertu de l'art. 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2e Supp.), chap. 10, pour trancher toute question de droit maritime. Les termes généraux de cette compétence sont énoncés au par. 22(1):

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.

Sans restreindre la portée générale de cette disposition, le par. 22(2) déclare, pour plus de certitude, que la Division de première instance de la Cour fédérale a compétence relativement «à toute demande ou à tout litige de la nature de ceux» mentionnés aux al. a) à s). La présente affaire relève des al. 22(2)*e*), *h*) et *i*) que voici:

e) toute demande pour l'avarie ou la perte d'un navire, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce

[1] [1977] 2 R.C.S. 1054.
[2] [1977] 2 R.C.S. 654.

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;

. . .

(*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;

(*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;

Section 22(3) settles any doubts on the question whether the jurisdiction extends to foreign ships and to claims arising on the high seas or within the territorial, internal and other waters of Canada or elsewhere. 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.

In the light of the *Quebec North Shore* and *McNamara* cases, Walsh J. addressed himself to the question whether, jurisdiction having so been conferred, there was a body of federal law, be it statute, common law or other, competently enacted or recognized by Parliament, upon which the jurisdiction could be exercised. The learned Federal Court Judge traced the chequered history of admiralty jurisdiction both in England and in Canada, relying on the recent judgment of Thurlow A.C.J. in *The Queen v. Canadian Vickers Ltd.*[3] and on the earlier judgment of Jackett P. (as he then was) in *MacMillan Bloedel Ltd. v. Canadian Stevedoring Co. Ltd.*[4] For present purposes, it is enough to look at the Canadian statutes enacted following the *British Colonial Courts of Admiralty Act*, 1890, and following the abrogation of limitations on federal legislative power by the Statute of Westminster, 1931. These Canadian statutes are (1) *The Admiralty Act*, 1891 (Can.), c. 29; (2) *The Admiralty Act*, 1934 (Can.), c. 31;

[3] (1977), 77 D.L.R. (3d) 241.
[4] [1969] 2 Ex. C.R. 375.

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;

. . .

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;

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;

La paragraphe 22(3) enlève toute hésitation sur la question de savoir si la compétence s'étend aux navires étrangers et aux demandes résultant de faits qui se sont produits en haute mer ou dans les limites des eaux territoriales, intérieures ou autres du Canada ou ailleurs. 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 ou de marine marchande.

A la lumière des arrêts *Quebec North Shore* et *McNamara*, le juge Walsh s'est demandé si, compte tenu de l'attribution de cette compétence, il existe un droit fédéral, que ce soit une loi, la *common law* ou autre chose, dûment édicté ou reconnu par le Parlement, qui en permet l'exercice. Le savant juge de la Cour fédérale a fait l'historique complexe de la compétence en droit maritime, tant en Angleterre qu'au Canada, en s'appuyant sur la décision récente du juge en chef adjoint Thurlow dans *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.*[3], et sur la décision antérieure du président Jackett (maintenant juge en chef) dans *MacMillan Bloedel Ltd. c. Canadian Stevedoring Co. Ltd.*[4] Aux fins de ce pourvoi, il suffit d'examiner les lois canadiennes édictées après l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté*, 1890, de l'Angleterre et l'abrogation des restrictions au pouvoir législatif fédéral par le Statut de Westminster, 1931. Ces lois canadiennes sont (1) l'*Acte de l'Amirauté*, 1891 (Can.), chap. 29; (2) la *Loi d'amirauté*, 1934

[3] (1977), 77 D.L.R. (3d) 241.
[4] [1969] 2 R.C.E. 375.

and the *Federal Court Act*, enacted in 1970, with effect from June 1, 1971.

Under the *Admiralty Act* of 1891, s. 3, the Exchequer Court of Canada was constituted a Colonial Court of Admiralty with all the jurisdiction, powers and authority conferred by *The British Act* of 1890 and by this Canadian Act. s. 4 was as follows:

> 4. Such jurisdiction, powers and authority shall be exercisable and exercised by the Exchequer Court throughout Canada, and the waters thereof, whether tidal or non-tidal, or naturally navigable or artificially made so, and all persons shall, as well in such parts of Canada as have heretofore been beyond the reach of the process of any Vice-Admiralty court, as elsewhere therein, have all rights and remedies in all matters, (including cases of contract and tort and proceedings *in rem* and *in personam*), arising out of or connected with navigation, shipping, trade or commerce, which may be had or enforced in any Colonial Court of Admiralty under "*The Colonial Courts of Admiralty Act*, 1890."

I am in agreement with Walsh J., and with Thurlow A.C.J. in the *Canadian Vickers* case, that s. 4 (aided perhaps by s. 3 although I do think that s. 4 can stand alone) introduces as part of the law of Canada a body of admiralty law under its specification that "all persons shall ... have all rights and remedies in all matters (including cases of contract and tort and proceedings *in rem* and *in personam*), arising out of or connected with navigation, shipping, trade or commerce, which may be had or enforced in any Colonial Court of Admiralty under the *Colonial Courts of Admiralty Act*, 1890".

It is unnecessary at this point to determine what this body of admiralty law embraces. I think it more fruitful, in the light of submissions by the appellant, to see what connection, if any, there is in respect of introduced admiralty law, between the Act of 1891 and the federal Acts which followed and superseded it. The appellant concedes that the Act of 1891 not only gave jurisdiction but also incorporated a body of law upon which that jurisdiction could operate. It denies however, that there was any carrying forward of any body of law by the Act of 1934, which repealed and replaced the Act of 1891. For my part, I do not think it

(Can.), chap. 31 et la *Loi sur la Cour fédérale*, édictée en 1970 et en vigueur depuis le 1er juin 1971.

Aux termes de l'art. 3 de l'*Acte de l'Amirauté*, 1891, la Cour de l'Échiquier du Canada est devenue une cour coloniale d'amirauté avec toute la compétence, les pouvoirs et l'autorité accordée par la loi anglaise de 1890 et par cette loi canadienne. L'article 4 prévoyait:

> 4. Cette juridiction, ces pouvoirs et cette autorité pourront être et seront exercés par la cour de l'Échiquier dans tout le Canada et sur toutes ses eaux, soit de marée ou non, et soit naturellement navigables ou rendues artificiellement navigables; et toutes personnes auront, tant dans les parties du Canada qui jusqu'ici ont été au delà de l'atteinte des mandats de toute cour de Vice-Amirauté, qu'ailleurs dans ses limites, tous les droits et recours en toutes choses (y compris les cas de contrat et de tort et de procédures *in rem* et *in personam*) provenant de la navigation, de la marine, du trafic ou du commerce, ou s'y rattachant, qui peuvent être exercés dans toute cour coloniale d'Amirauté en vertu de l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté*, 1890.

Je me rallie à l'opinion du juge Walsh, et à celle du juge en chef adjoint Thurlow dans *Canadian Vickers*, que l'art. 4 (peut-être en corrélation avec l'art. 3, mais je crois que l'art. 4 suffit par lui-même) introduit le droit maritime dans le droit du Canada lorsqu'il énonce que: «toutes personnes auront ... tous les droits et recours en toutes choses (y compris les cas de contrat et de tort et de procédures *in rem* et *in personam*) provenant de la navigation, de la marine, du trafic ou du commerce, ou s'y rattachant, qui peuvent être exercés dans toute cour coloniale d'Amirauté en vertu de l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté*, 1890».

Il n'est pas nécessaire, pour l'instant, de définir ce que ce droit maritime comprend. Il est plus utile, je crois, compte tenu des allégations des appelants, de voir quel lien existe, le cas échéant, entre la Loi de 1891 et les lois fédérales qui l'ont suivie et remplacée, relativement au droit maritime. Les appelants admettent que la Loi de 1891 a non seulement conféré la compétence, mais qu'elle a également introduit un ensemble de règles de droit en permettant l'exercice. Ils prétendent toutefois que la Loi de 1934, qui a abrogé la Loi de 1891 et l'a remplacée, n'a pas eu pour effet de reprendre cet ensemble. Pour ma part, je crois

matters here whether the Act of 1934 failed to incorporate or recognize a body of admiralty law. I leave that question open, although I would be inclined to find that s. 18 of the Act of 1934 was an adequate source of authority to apply a body of admiralty law. Since the present case is 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.

I come, therefore, to the *Federal Court Act*. I have already quoted s. 22(1) and I refer to the words "Canadian maritime law" therein, words which are defined in s. 2 of the Act as follows:

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

This definition is supplemented by s. 42 of the *Federal Court Act*, reading as follows:

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

This definition of Canadian maritime law in s. 2 refers to the law that was administered by the Exchequer Court "by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute". The reference to the *Admiralty Act* is undoubtedly to the Act of 1934, but the *Admiralty Act* of 1891, although it was repealed, may certainly be considered as "any other statute" by virtue of which law was administered by the Exchequer Court on its admiralty side. If therefore there was a deficient incorporation of admiralty law by the Act of 1934, the same cannot be said of the Act of 1891.

Two questions, therefore, remain. The first is whether a claim of the kind made here was within the scope of admiralty law as it was incorporated

qu'il importe peu ici que la Loi de 1934 ait omis d'incorporer le droit maritime ou de le reconnaître. Je ne tranche pas cette question, bien que je sois disposé à dire que l'art. 18 de la Loi de 1934 fournissait le fondement nécessaire à l'application du droit maritime. Puisqu'il est admis que la présente affaire est 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 lié à un ensemble de règles de droit que l'on peut attribuer à la compétence fédérale et sur lequel cette juridiction peut s'exercer.

J'en viens donc à la *Loi sur la Cour fédérale*. J'ai déjà cité le par. 22(1) et je m'arrête à l'expression «droit maritime canadien» qu'on trouve ainsi définie à l'art. 2:

«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;

Cette définition est complétée par l'art. 42 de la *Loi sur la Cour fédérale*:

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

Cette définition du droit maritime canadien à l'art. 2 renvoie au droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier «en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi». Le renvoi à la *Loi sur l'Amirauté* vise manifestement la Loi de 1934, mais, malgré son abrogation, on peut certainement considérer l'*Acte de l'Amirauté* de 1891 comme «quelque autre loi» dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier, en sa juridiction d'amirauté. Donc, si la Loi de 1934 n'incorporait pas complètement le droit maritime, on ne peut en dire autant de la Loi de 1891.

Il reste donc deux questions. La première est celle de savoir si une réclamation comme celle faite en l'espèce relève du droit maritime tel qu'il a

into the law of Canada in 1891. If so, the second question is whether such a claim fell within the scope of federal power in relation to navigation and shipping. It would be unnecessary to canvass the first question if the *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C. 1970, c. 15 could be invoked but, as the appellant points out, that Act, which gives effect to the Hague Rules set out as a schedule to the Act, applies only to bill of lading shipments from Canadian ports, which is not this case. I accept as a starting point for the answer to the first question the assertion of the respondent in its factum that it is essential to ascertain what was the jurisdiction of the High Court in England (referentially included in the Act of 1891 through the *Colonial Courts of Admiralty Act*, 1890) as of 1891 and what kinds of claims were cognizable therein as part of English admiralty law. In short, were claims for damage to cargo included?

As the history of admiralty jurisdiction and law shows, such claims were expressly covered by an ordinance of the Long Parliament of Cromwell, passed in 1648, but it was repealed upon the restoration of the monarchy: see Roscoe, *Admiralty Jurisdiction and Practice* (5th ed. 1931), pp. 13 ff. It was not until the enactment of the *Admiralty Act*, 1861 (U.K.), c. 10 that damage to in-bound cargo was brought within the jurisdiction of the then High Court of Admiralty under s. 6 thereof, reading as follows:

> The High Court of Admiralty shall have Jurisdiction over any Claim by the Owner or Consignee or Assignee of any Bill of Lading of any Goods carried into any Port in England or Wales in any Ship, for Damage done to the Goods or any Part thereof by the Negligence or Misconduct of or for any Breach of Duty or Breach of Contract on the Part of the Owner, Master, or Crew of the Ship, unless it is shown to the Satisfaction of the Court that at the Time of the Institution of the Cause any Owner or part Owner of the Ship is domiciled in England or Wales: Provided always, that if in any such Cause the Plaintiff do not recover Twenty Pounds he shall not be entitled to any Costs, Charges or Expenses

été incorporé au droit du Canada en 1891. Dans l'affirmative, la deuxième question est de savoir si cette réclamation relève de la compétence fédérale en matière de navigation et d'expéditions par eau. Il serait inutile d'examiner à fond la première question si l'on pouvait invoquer la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970, chap. C-15, mais, comme le font remarquer les appelants, cette loi qui rend exécutoires les Règles de la Haye contenues dans l'annexe de la Loi ne s'applique qu'au transport de marchandises par connaissement en partance d'un port canadien, ce qui n'est pas le cas ici. Pour répondre à la première question, j'admets au départ l'assertion de l'intimée, dans son factum, qu'il est essentiel de déterminer quelle était en 1891 la compétence de la Haute Cour en Angleterre (compétence incluse dans la Loi de 1891 par le renvoi à l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté*, 1890) et quelles sortes de réclamations pouvaient lui être soumises en vertu du droit maritime anglais. En bref, les réclamations pour dommages causés à la cargaison étaient-elles comprises?

Il ressort de l'historique du droit maritime et de la compétence en cette matière que ces réclamations étaient expressément prévues par une ordonnance du Long Parlement de Cromwell, passée en 1648, qui fut toutefois abrogée à la restauration de la monarchie: voir l'ouvrage de Roscoe, *Admiralty Jurisdiction and Practice* (5e éd. 1931) aux pp. 13 et suiv. Ce n'est qu'avec la promulgation de l'*Admiralty Act*, 1861 (R.-U.), chap. 10, que les dommages causés à une cargaison en provenance de l'étranger sont ressortis à la Haute Cour d'Amirauté de l'époque, aux termes de l'art. 6, que voici:

> [TRADUCTION] La Haute Cour d'Amirauté a compétence sur toute réclamation par le propriétaire, le destinataire ou l'expéditeur de tout connaissement de toutes marchandises, transportées dans un port d'Angleterre ou du pays de Galles, à bord d'un navire pour les dommages causés aux marchandises ou à une partie de celles-ci, par la négligence ou l'incurie ou le manquement à un devoir ou la violation d'un contrat de la part du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage du navire, à moins qu'il soit établi, à la satisfaction de la Cour, qu'au moment où l'action a été intentée, un des propriétaires ou co-propriétaires du navire était domicilié en Angleterre ou au Pays de Galles: sous réserve que si le

incurred by him therein, unless the Judge shall certify that the Cause was a fit one to be tried in a said Court.

The effect of s. 4 of the *Canadian Admiralty Act* of 1891, having regard to its interplay with the *British Colonial Courts of Admiralty Act* of 1890, was to bring claims of this kind within the purview of the Exchequer Court of Canada, entitling it to treat them as part of admiralty law. In consequence of s. 2 of the *Federal Court Act*, such claims were similarly within the scope of Canadian maritime law cognizable by the Federal Court under the jurisdiction conferred upon it by s. 22(1) and s. 22(2)(*e*),(*h*),(*i*). In coming to this conclusion, I have not found it necessary to examine that part of the definition of "Canadian maritime law" which embraces "the law . . . that would have been so administered if [the Exchequer Court of Canada] had had on its admiralty side unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters".

The second question above-mentioned is whether claims for damage to cargo, notwithstanding that they became cognizable as part of English admiralty law, fall within the scope of federal legislative power in relation to navigation and shipping. I observe that the *Carriage of Goods by Water Act, supra*, which gives statutory expression to such claims in respect of out-bound cargo, is interwoven with s. 657 of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, declaring the responsibility of carriers by water for goods delivered to them for conveyance, and binding them to use due care and diligence in the safekeeping and punctual conveyance of such goods.

I have no doubt that both Acts in their dealing with water carriage of goods are constitutionally attributable to federal power in relation to navigation and shipping, and I am of the like opinion in respect of the statutorily-recognized law governing the claim made here in the Federal Court. The relationship between carriers of goods by ship and the shippers or owners or consignees of such goods is one upon which Parliament is entitled to legis-

demandeur ne recouvre pas vingt livres, il n'aura pas droit aux dépens, aux frais ou débours afférents à cette action, à moins que le juge ne certifie qu'elle a été intentée à bon droit devant cette cour.

Étant donné son interaction avec l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté* anglais de 1890, l'art. 4 de l'*Acte de l'Amirauté*, 1891 (Can.) a fait entrer les réclamations de ce genre dans la compétence de la Cour de l'Échiquier du Canada et lui a permis de considérer qu'elles font partie du droit maritime. Vu l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, ces réclamations relèvent également du droit maritime canadien, qui est du ressort de la Cour fédérale aux termes de la compétence que lui confèrent le par. 22(1) et les al. 22(2)*e*), *h*), *i*). Pour parvenir à cette conclusion, je n'ai pas jugé nécessaire d'examiner la partie de la définition de «droit maritime canadien» qui inclut «le droit . . . qui en aurait relevé si [la Cour de l'Échiquier du Canada] avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté».

La deuxième question susmentionnée est de savoir si les réclamations pour dommages à la cargaison, bien qu'elles fassent partie du droit anglais, maritime relèvent du pouvoir législatif fédéral en matière de navigation et d'expéditions par eau. Je remarque que la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, précitée, qui prévoit expressément ces réclamations pour les cargaisons à destination de l'étranger, est étroitement liée à l'art. 657 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, chap. S-9, qui déclare que les transporteurs par eau sont responsables des marchandises qui leur sont livrées pour être transportées et qui les oblige à exercer le soin et la diligence voulus pour que les marchandises soient gardées en lieu sûr et ponctuellement transportées.

Il est à mon avis indubitable que ces deux lois, en ce qu'elles traitent du transport des marchandises par eau, relèvent constitutionnellement de la compétence fédérale en matière de navigation et d'expéditions par eau, et je suis du même avis en ce qui concerne les règles de droit reconnues par la loi qui régissent la réclamation présentée en l'espèce en Cour fédérale. Le Parlement peut légiférer sur les rapports entre les transporteurs de mar-

late, just as it is entitled to and has legislated on liability in respect of the carriage of goods by rail or by air: see *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 102(1)(*i*), 262(1)(*c*), (7); *Carriage by Air Act*, R.S.C. 1970, c. C-14. Federal legislative authority to deal with contractual aspects of transportation services, which are within federal regulatory power, was affirmed many years ago in *Grand Trunk Railway Co. v. Attorney-General of Canada*[5].

Two other matters must be mentioned. The appellant makes a point of the fact that the bills of lading in the present case provide that the Hague Rules relating to Bills of Lading, as enacted in the country of shipment, are to apply and, further, that any dispute arising under the bills of lading in this case shall be decided in the country where the carrier has its principal place of business and that the law of that country shall apply. It is accordingly submitted by the appellant that the stipulation that foreign law would apply reinforces its principal contention that there is no existing federal law by which the Federal Court could deal with the cause of action in this case. (It is conceded that the Hague Rules enacted in France are similar to those enacted in Canada under the *Carriage of Goods by Water Act, supra,* save for the package or unit limitation, but, as already pointed out, the Canadian Act relates only to out-bound cargo.)

What is raised by the appellant, shortly put, is whether it is open to the Federal Court, in exercising its jurisdiction in the matter brought before it, to determine, pursuant to conflict of law rules of the forum, a choice of law rule to govern the determination of the suit. In the present case, the Federal Court has jurisdiction over the appellant and over the cause of action and there is a body of law which it can apply. It is my opinion that this body of law embraces conflict rules and entitles the Federal Court to find that some foreign law should be applied to the claim that has been put

[5] [1907] A.C. 65.

chandises par navire et les expéditeurs, les propriétaires ou destinataires de ces marchandises, tout autant qu'il peut légiférer sur les questions de responsabilité pour le transport de marchandises par chemin de fer ou par avion: voir la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, al. 102(1)*i*), al. 262(1)*c*) et par. 262(7); la *Loi sur le transport aérien*, S.R.C. 1970, chap. C-14. Le pouvoir législatif fédéral sur les aspects contractuels des services de transport qui relèvent du pouvoir de réglementation fédéral, a été reconnu il y a longtemps dans l'arrêt *Grand Trunk Railway Co. c. Le procureur général du Canada*[5].

Il faut mentionner deux autres points. Les appelants soulignent le fait que, aux termes des connaissements en l'espèce, ce sont les Règles de la Haye sur les connaissements, telles qu'elles sont édictées dans le pays d'expédition, qui s'appliquent et, de plus, tout litige relatif aux connaissements doit être entendu dans le pays où le transporteur a sa principale place d'affaires et selon le droit de ce pays. En conséquence, les appelants prétendent que la stipulation relative à l'application du droit étranger renforce leur allégation principale qu'aucune loi fédérale en vigueur ne permet à la Cour fédérale de connaître du présent litige. (Il est admis que les Règles de la Haye édictées en France sont semblables à celles édictées au Canada en vertu de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, précitée, sauf pour la limitation de responsabilité pour les colis ou unités, mais, comme on l'a déjà mentionné, la Loi canadienne ne vise que les cargaisons à destination de l'étranger.)

En bref, la question soulevée par les appelants est de savoir si, dans l'exercice de sa compétence sur l'affaire dont elle est saisie, la Cour fédérale peut déterminer, en conformité des règles de conflit de lois du tribunal saisi, le droit régissant le procès. En l'espèce, la Cour fédérale a compétence sur les appelants et sur l'objet du litige et il existe un ensemble de droit applicable. A mon avis, cet ensemble comprend les règles de conflit et permet à la Cour fédérale de conclure à l'application du droit étranger à la réclamation qui lui a été soumise. Les règles de conflit sont en général celles du

[5] [1907] A.C. 65.

forward. Conflicts rules are, to put the matter generally, those of the forum. It seems quite clear to me that s. 22(3) of the *Federal Court Act*, which I have already referred to, envisages that the Federal Court, in dealing with a foreign ship or with claims arising on the high seas may find it necessary to consider the application of foreign law in respect of the cause of action before it.

The second matter that needs to be mentioned relates to the opposing positions of the parties on whether Canadian maritime law is uniform law, applicable in the same way throughout the whole of Canada. This question, strictly speaking, does not arise in respect of the issue posed for preliminary determination. I think it the wise course to leave the question of uniform application open since this case has not yet been heard on the merits.

For the reasons given, I would dismiss the appeal with costs.

Appeal dismissed with costs.

Solicitors for the appellants: McMaster, Meighen, Montreal.

Solicitors for the respondent, Sivaco Wire & Nail Company: Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, MacKell & Clermont, Montreal.

Solicitors for the respondent, Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.: Chauvin, Marler & Beaudry, Montreal.

tribunal saisi. Il me semble clair que selon le par. 22(3) de la *Loi sur la Cour fédérale*, que j'ai déjà mentionné, la Cour fédérale peut, lorsqu'il est question d'un navire étranger ou de demandes dont les faits se sont produits en haute mer, juger nécessaire de considérer l'application du droit étranger relativement à l'action dont elle est saisie.

Le deuxième point qu'il faut mentionner a trait aux prétentions divergentes des parties sur l'uniformité du droit maritime canadien et son application de façon identique sur tout le territoire du pays. Strictement parlant, la question soumise pour décision préliminaire ne soulève pas ce point. Il convient, à mon avis, de ne pas trancher la question de l'application uniforme puisque l'affaire n'a pas encore été entendue au fond.

Pour les raisons susmentionnées, je suis d'avis de rejeter le pourvoi avec dépens.

Pourvoi rejeté avec dépens.

Procureurs des appelants: McMaster, Meighen, Montréal.

Procureurs de l'intimée, Sivaco Wire & Nail Company: Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, MacKell & Clermont, Montréal.

Procureurs de l'intimée, Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.: Chauvin, Marler & Beaudry, Montréal.