

A-776-77

A-776-77

Skaarup Shipping Corporation (Appellant)
(Plaintiff)

v.

**Hawker Industries Limited, Hawker Siddeley
Canada Ltd. and the Ship *Lionel A. Forsyth***
(Respondents) (Defendants)

Court of Appeal, Pratte, Heald and Le Dain JJ.—
Halifax, April 16 and 17, 1980.

Maritime law — Jurisdiction — Respondents, who are ship repairers, assumed liability for escape of oil into harbour while repairing appellant's ship — Respondents subsequently refused to undertake the cleanup of spill, so appellant arranged cleanup — Appellant's ship was detained by respondents pending payment of a deposit for repairs and for costs of cleanup — Appeal from trial judgment dismissing action in contract and in negligence on the ground of lack of jurisdiction — Whether the claim is within the jurisdiction of the Federal Court under s. 22(2)(n) of the Federal Court Act — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 22(1),(2)(n), 42.

Appeal from a judgment dismissing an action in damages by the appellant shipowners against the respondent ship repairers for breach of contract and tort in connection with the repair of a ship on the ground that the Court is without jurisdiction for lack of existing and applicable federal law to support the claim. The respondents undertook responsibility to ensure that oil drained from the appellant's ship while it was being repaired would not escape into the harbour and assumed liability if it did. The oil spilled into the harbour, and the respondents refused to undertake the cleanup. To prevent the arrest of its ship, the appellant arranged the cleanup. After repairs were completed the respondents detained the appellant's ship until a deposit for the cost of repairs and cleanup was made. At trial, the appellant sought damages to recover loss of earnings during the period that the ship was detained, and the cost of the cleanup. In so far as the claim is based on contract, the issue is whether the claim is within the jurisdiction of the Federal Court under section 22(2)(n) of the *Federal Court Act*.

Held, the appeal is allowed. Once a particular claim is found to come within the terms of a head of jurisdiction in section 22(2), there is necessarily substantive Canadian maritime law to support the claim. This results from the terms of the definition of Canadian maritime law in section 2, and, in particular, the words "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", and from the fact that, because of the terms of section 22(1) of the Act ("all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law"), the

Skaarup Shipping Corporation (Appelante)
(Demanderesse)

a c.

**Hawker Industries Limited, Hawker Siddeley
Canada Ltd. et le navire *Lionel A. Forsyth***
(Intimés) (Défendeurs)

b Cour d'appel, les juges Pratte, Heald et Le Dain—
Halifax, 16 et 17 avril 1980.

Droit maritime — Compétence — Les intimés, réparateurs de navires, assumèrent la responsabilité pour tout déversement de mazout dans le port au cours de la réparation d'un navire de l'appelante — Les intimés ayant plus tard refusé d'effectuer le nettoyage du port, l'appelante prit des dispositions pour le faire faire — Les intimés gardèrent ce navire en leur possession en attendant que l'appelante dépose une somme couvrant les frais de réparation et de nettoyage — Appel du jugement de la Division de première instance rejetant une action fondée sur un contrat et sur un délit, au motif d'incompétence — Il échet d'examiner si la déclaration relève de la compétence de la Cour fédérale en vertu de l'art. 22(2)(n) de la Loi sur la Cour fédérale — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 2, 22(1),(2)(n), 42.

Cet appel vise un jugement rejetant une action en dommages-intérêts intentée par les propriétaires appelants contre les réparateurs de navires intimés pour inexécution de contrat et préjudice relativement à la réparation d'un navire au motif que la Cour est incompétente du fait de l'inexistence d'une loi fédérale applicable sur laquelle pourrait s'appuyer la déclaration. Les intimés s'engagèrent à prévenir le déversement dans le port du mazout qui coulerait du navire en cours de réparation et à en assumer la responsabilité le cas échéant. Le mazout se répandit dans le port et les intimés refusèrent d'effectuer le nettoyage. Pour empêcher la saisie du navire, l'appelante prit les dispositions nécessaires pour faire faire le nettoyage. Les réparations terminées, les intimés gardèrent le navire de l'appelante en leur possession en attendant le dépôt d'une somme couvrant les frais de réparation et de nettoyage. En première instance, l'appelante chercha à obtenir des dommages-intérêts en remboursement de la perte de revenu essayée durant la période de rétention du navire et des frais de nettoyage. Dans la mesure où la réclamation est fondée sur le contrat, la question se pose de savoir si elle relève de la compétence de la Cour fédérale en vertu de l'article 22(2)(n) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Arrêt: l'appel est accueilli. Une fois constaté qu'une demande est de la nature de celles visées à l'article 22(2), il existe nécessairement un droit maritime canadien applicable à la demande. C'est ce qui ressort de la définition que donne du droit maritime canadien l'article 2, et, en particulier, des mots «ou qui en aurait relevé si cette Cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté» et du fait que, étant donné le libellé de l'article 22(1) de la Loi («dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien»), les demandes précises visées à l'article 22(2) constituent une déclaration par

specific claims set out in section 22(2) amount to a declaration by Parliament of claims that are considered to be made under and governed by Canadian maritime law as defined by section 2 and made part of the laws of Canada by section 42. The repair of an ocean-going vessel to enable it to put to sea again is clearly a matter within federal legislative jurisdiction with respect to navigation and shipping.

Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd. [1977] 2 S.C.R. 1054, referred to. *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654, referred to. *R. v. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 F.C. 675, discussed. *Benson Bros. Shipbuilding Co. (1960) Ltd. v. Mark Fishing Co. Ltd.* (1978) 21 N.R. 260; (1979) 89 D.L.R. (3d) 527, applied. *R. v. Canadian Vickers Ltd.* [1980] 1 F.C. 366, applied. *Antares Shipping Corp. v. The "Capricorn"* [1980] 1 S.C.R. 553, applied. *Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Co.* [1979] 2 S.C.R. 157, applied. *Hawker Industries Ltd. v. Santa Maria Shipowning and Trading Co., S.A.* [1979] 1 F.C. 183, followed. *Agence Maritime Inc. v. Conseil canadien des relations ouvrières* [1969] S.C.R. 851, distinguished.

APPEAL.

COUNSEL:

R. Pugsley, Q.C. and *J. D. Murphy* for appellant (plaintiff).

W. Wylie Spicer and *D. Gates* for respondents (defendants).

SOLICITORS:

Stewart, MacKeen & Covert, Halifax, for appellant (plaintiff).

McInnes, Cooper & Robertson, Halifax, for respondents (defendants).

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

LE DAIN J.: This is an appeal from a judgment of the Trial Division [[1978] 2 F.C. 361] dismissing an action in damages by the appellant ship-owners against the respondent ship repairers for breach of contract and tort in connection with the repair of a ship on the ground that the Court is without jurisdiction for lack of existing and applicable federal law to support the claim. The judgment was rendered pursuant to an application for leave to file a conditional appearance and for a determination of the question of jurisdiction before trial.

le Parlement qu'elles sont faites en vertu du droit maritime canadien et régies par celui-ci tel qu'il est défini par l'article 2 et intégré dans le droit canadien par l'article 42. La remise en état de navigabilité d'un bâtiment de haute mer est de toute évidence une question qui relève de la compétence législative fédérale en matière de navigation et bâtiments ou navires.

Arrêts mentionnés: *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée* [1977] 2 R.C.S. 1054; *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654. Arrêt analysé: *R. c. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 C.F. 675. Arrêts appliqués: *Benson Bros. Shipbuilding Co. (1960) Ltd. c. Mark Fishing Co. Ltd.* (1978) 21 N.R. 260; (1979) 89 D.L.R. (3^e) 527; *R. c. Canadian Vickers Ltd.* [1980] 1 C.F. 366; *Antares Shipping Corp. c. Le «Capricorn»* [1980] 1 R.C.S. 553; *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.* [1979] 2 R.C.S. 157. Arrêt suivi: *Hawker Industries Ltd. c. Santa Maria Shipowning and Trading Co., S.A.* [1979] 1 C.F. 183. Distinction faite avec l'arrêt: *Agence Maritime Inc. c. Conseil canadien des relations ouvrières* [1969] R.C.S. 851.

d APPEL.

AVOCATS:

R. Pugsley, c.r. et *J. D. Murphy* pour l'appelante (demanderesse).

W. Wylie Spicer et *D. Gates* pour les intimés (défendeurs).

PROCUREURS:

Stewart, MacKeen & Covert, Halifax, pour l'appelante (demanderesse).

McInnes, Cooper & Robertson, Halifax, pour les intimés (défendeurs).

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

LE JUGE LE DAIN: Le présent appel vise un jugement de la Division de première instance [[1978] 2 C.F. 361] qui a rejeté l'action en dommages-intérêts intentée par les propriétaires appelants contre les réparateurs de navires intimés pour inexécution de contrat et préjudice relativement à la réparation d'un navire au motif que la Cour est incompétente du fait de l'inexistence d'une loi fédérale applicable sur laquelle pourrait s'appuyer la réclamation. Le jugement a été rendu à la suite d'une demande requérant la Cour d'accorder la permission de déposer un acte de comparution conditionnelle et de trancher la question de compétence avant l'instruction.

The facts that must be taken as established for purposes of the issue on the appeal are conveniently summarized in the reasons of the learned Trial Judge as follows [at pages 362-363]:

The material facts, as alleged in the statement of claim and an affidavit filed in opposition to the motion, which, for this purpose, I must accept as true and capable of proof, are that the corporate defendants are associated in the business of repairing ships at Halifax. The defendant ship is a floating dry dock operated by them in that business. The plaintiff owns the ship *Colin Brown* which was considerably damaged when stranded near the entrance to Halifax Harbour on April 4, 1975. After salvage, the *Colin Brown* was removed to a pier in the harbour and arrangements were made to have the defendants repair her. A quantity of fuel oil remained on the *Colin Brown*. It was anticipated that when she was raised in the dry dock the oil would fall out the holes in her bottom into the dry dock and, unless prevented, flow out the open ends of the dry dock into the harbour. The defendants undertook responsibility for ensuring that the oil did not escape into the harbour and assumed liability if it did. Measures taken by the defendants to that end failed. Both ships, the *Colin Brown* and the *Lionel A. Forsyth*, were threatened with arrest by the Ministry of Transport unless the spill was cleaned up. The defendants refused to undertake the harbour cleanup and, to prevent the arrest of the *Colin Brown*, the plaintiff arranged it at a cost of almost \$210,000. After repairs were completed the *Colin Brown* was detained for some 30 days by the defendants who refused to release her until a deposit for the cost of both repairs and cleanup was made. Included was a further \$165,000, paid without prejudice, for cleanup of the oil within and around the floating dry dock.

The plaintiff seeks to recover damages for loss of earnings for the 30-day period and an aggregate of \$374,896.02 paid for cleanup of the spill along with interest at commercial rates and its costs. Breach of contract, negligence and the unseaworthiness of the *Lionel A. Forsyth* are alleged with particulars. The defendants' affidavit alleges facts intended to establish that the *Lionel A. Forsyth* is not, in fact, a ship although she is so registered under the provisions of the *Canada Shipping Act* (R.S.C. 1970, c. S-9).

The allegation in the statement of claim that is of particular significance for the question of jurisdiction is that the respondents agreed, as a condition of the contract to repair the ship, to take measures to prevent the oil from escaping into the harbour and to assume responsibility for cleaning up the oil if it did escape. This is set out in paragraph 15 of the statement of claim as follows:

It was the intention of the Plaintiff, which was communicated to the Defendants and all others concerned, that when the oil came from the "COLON [*sic*] BROWN" upon her being raised in the floating dock, that oil would be contained within the

Les faits devant être considérés comme avérés aux fins du litige en appel sont bien résumés dans les motifs du juge de première instance [aux pages 362 et 363]:

- a Les faits essentiels, tels qu'allégués dans la déclaration et dans l'affidavit déposé en opposition à la requête et que je dois considérer, aux fins des présents, comme vrais et susceptibles d'être prouvés, se résument comme suit. Les deux compagnies défenderesses sont associées dans une entreprise de réparation de navires à Halifax. Le navire défendeur est un dock flottant exploité par elles dans le cadre de leur entreprise. La demanderesse est propriétaire du navire *Colin Brown* qui a subi de forts dommages lorsqu'il s'est échoué près de l'entrée du port de Halifax, le 4 avril 1975. Après une opération de sauvetage, le *Colin Brown* a été déplacé vers un môle situé dans le port et des mesures ont été prises pour qu'il soit réparé par les défendeurs.
- b Le *Colin Brown* avait encore à son bord une certaine quantité de mazout. On prévoyait qu'au moment de soulever le navire, le mazout se répandrait dans le dock flottant par les trous de carène du navire et qu'à défaut de mesures préventives, le mazout se déverserait dans le port par les extrémités ouvertes du dock flottant. Les défendeurs se sont engagés à prévenir le déversement de mazout et à en assumer la responsabilité le cas échéant. Les mesures prises par les défendeurs à cette fin ont échoué. Les deux navires, soit le *Colin Brown* et le *Lionel A. Forsyth*, seraient saisis par le ministère des Transports s'il n'était pas procédé à un nettoyage. Les défendeurs ont refusé d'effectuer le nettoyage du port et, pour empêcher la saisie du *Colin Brown*, la demanderesse a déboursé environ \$210,000 afin d'y procéder. Les réparations terminées, les défendeurs ont gardé en leur possession le *Colin Brown* pour une période d'environ 30 jours; ils refusaient de le remettre jusqu'à ce qu'une somme couvrant les frais de réparation et de nettoyage soit déposée. A cela était ajoutée une somme additionnelle de \$165,000, versée sous toutes réserves, pour le nettoyage à l'intérieur et autour du dock flottant.

- La demanderesse cherche à obtenir des dommages-intérêts en raison de la perte de revenus essuyée durant la période de 30 jours, une somme globale de \$374,896.02 versée pour le nettoyage, l'intérêt au taux commercial et ses dépens. Elle allègue, avec détails à l'appui, inexécution du contrat, négligence et innavigabilité du *Lionel A. Forsyth*. L'affidavit des défendeurs expose des faits qui tendent à établir que le *Lionel A. Forsyth* n'est pas, en fait, un navire bien qu'il soit immatriculé conformément aux dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (S.R.C. 1970, c. S-9).

- L'appelante prétend dans sa déclaration que, et cette prétention est d'une importance particulière pour la question de compétence, d'après le contrat de réparation du navire, les intimés se sont engagés à prévenir tout déversement de mazout dans le port et, advenant un déversement, à effectuer les opérations de nettoyage requises. Le paragraphe 15 de la déclaration porte ce qui suit:

- [TRADUCTION] Il était prévu par la demanderesse que, les défendeurs et toutes les parties intéressées en étant avisés, au moment de soulever le navire «COLON [*sic*] BROWN» pour le placer dans le dock flottant, le mazout s'y répandrait et qu'il

floating dock and not permitted to escape into Halifax Harbour. At the same time, the Plaintiff advised the Defendants and the Defendants understood that it was the Defendants' responsibility to ensure that oil did not escape into Halifax Harbour from the floating dock, and that should any oil escape, any liability for cleaning up the oil or liability otherwise incurred as a result of the escape would be the sole liability of the Defendants. That understanding or arrangement was agreed between the parties and was a term of the contract entered into between the Plaintiff and the Defendants with respect to the Defendants' repair of the "COLON [*sic*] BROWN".

In so far as the claim is based on contract, the issue is whether the claim is within the jurisdiction of the Federal Court under section 22(2)(n) of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, which 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:

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

After referring to the decisions of the Supreme Court of Canada in the *Quebec North Shore Paper*¹ and *McNamara Construction*² cases and to the judgment of the Trial Division in the *Canadian Vickers*³ case, which has since been reversed by this Court, the Trial Judge said that the issue was "whether by competent legislation, Parliament has enacted law giving a shipowner a right of action against a repairer in the factual situation alleged." He referred to cases cited by the appellant which involved actions by shipowners in contract or tort against ship repairers⁴ and in tort against dock owners or operators⁵, and said: "In every one of those cases the ship was physically damaged; in this case, the *Colin Brown* has not been physically damaged although her owner has plainly suffered a major financial injury as a result of the defendants' alleged negligence and breach of contract."

¹ *Quebec North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Limited* [1977] 2 S.C.R. 1054.

² *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654.

³ *The Queen v. Canadian Vickers Limited* [1978] 2 F.C. 675.

⁴ *The Lancastrian* (1915-16) 32 T.L.R. 117 and 655; *The Rehearo* (1929-36) 18 Asp. Mar. Law Cas. 422; *The Forfarshire* (1908-11) 11 Asp. Mar. Law Cas. 158.

⁵ *The Moorcock* (1888) 13 P.D. 157; *The Devon* (1923-24) 40 T.L.R. 136; *The Empress* [1923] P. 96; *The Grit* [1924] P. 246.

serait empêché de s'en échapper et de se déverser dans le port de Halifax. En même temps, la demanderesse avisa les défendeurs, qui en convinrent, qu'il leur incombait de veiller à ce que le mazout ne s'échappe pas du dock flottant pour se déverser dans le port de Halifax et que, le cas échéant, le nettoyage ou toute autre responsabilité autrement engagée par suite de déversement retombaient sur eux seuls. Ce point a été accepté par les parties et constituait une condition du contrat intervenu entre la demanderesse et les défendeurs en ce qui a trait à la réparation du «COLON [*sic*] BROWN» par ces derniers.

Dans la mesure où la réclamation est fondée sur le contrat, la question se pose de savoir si elle relève de la compétence de la Cour fédérale en vertu de l'article 22(2)(n) de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, lequel article est ainsi conçu:

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:

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

Après avoir renvoyé aux arrêts rendus par la Cour suprême du Canada dans *Quebec North Shore Paper*¹ et *McNamara Construction*², et au jugement de la Division de première instance dans *Canadian Vickers*³, lequel a depuis été infirmé par la présente Cour, le juge de première instance a déclaré que la question était de savoir si «en vertu de son pouvoir législatif, le Parlement a adopté une loi donnant au propriétaire d'un navire un droit d'action, dans un cas comme celui qui nous occupe, contre une personne qui répare un navire.» Ayant mentionné les arrêts cités par l'appelante qui avaient trait à des actions fondées sur un contrat ou un délit intentées par un propriétaire de navire contre une personne qui répare des navires⁴ et à des actions fondées sur un délit intentées par un propriétaire de navire contre des propriétaires ou exploitants de docks⁵, il a déclaré: «Dans

¹ *Quebec North Shore Paper Company c. Canadien Pacifique Limitée* [1977] 2 R.C.S. 1054.

² *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654.

³ *La Reine c. Canadian Vickers Limited* [1978] 2 C.F. 675.

⁴ *The Lancastrian* (1915-16) 32 T.L.R. 117, et 655; *The Rehearo* (1929-36) 18 Asp. Mar. Law Cas. 422; *The Forfarshire* (1908-11) 11 Asp. Mar. Law Cas. 158.

⁵ *The Moorcock* (1888) 13 P.D. 157; *The Devon* (1923-24) 40 T.L.R. 136; *The Empress* [1923] P. 96; *The Grit* [1924] P. 246.

The learned Trial Judge concluded: "Nothing to which I have been referred or found indicates to me that Canadian maritime law extends to include an action by a shipowner against a ship repairer for breach of, or negligence in performance of, a contract of repair in the absence of physical damage to the ship being repaired."

This approach to the question of the Court's jurisdiction in maritime matters, which followed that adopted by the Trial Division in the *Canadian Vickers* case, is no longer in my respectful opinion, as a result of subsequent decisions, a sufficient basis for denying jurisdiction where it appears to have been conferred with respect to a particular claim by the terms of section 22(2) of the *Federal Court Act*.

Once a particular claim is found to come within the terms of a head of jurisdiction in section 22(2), there is, in my opinion, necessarily substantive Canadian maritime law to support the claim. This results from the terms of the definition of Canadian maritime law in section 2,⁶ and, in particular, the words "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", and from the fact that, because of the terms of section 22(1)⁷ of the Act

⁶ "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.

⁷ 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.

chacun de ces cas, le navire a subi des dommages matériels; dans le cas en l'espèce, le *Colin Brown* n'a pas subi de dommages matériels bien que son propriétaire ait clairement été victime d'un préjudice pécuniaire important en raison, est-il allégué, de la négligence des défendeurs et de leur défaut d'exécuter le contrat.» Le juge de première instance a conclu: «Rien dans la doctrine ou la jurisprudence citée ou trouvée ne m'indique que le droit maritime canadien s'applique à une action intentée par un propriétaire de navire contre la personne qui répare le navire en raison de l'inexécution du contrat ou de la négligence dans l'exécution de ce contrat, en l'absence de dommages matériels subis par le navire en réparation.»

En toute déférence, cette interprétation de la compétence de la Cour en matière maritime, qui suivait celle adoptée par la Division de première instance dans *Canadian Vickers*, ne constitue plus, par suite des décisions ultérieures, un fondement solide pour refuser d'admettre la compétence, lorsqu'en ce qui concerne une demande donnée, il semble que cette compétence ait été acquise sous le régime de l'article 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Une fois constaté qu'une demande est de la nature de celles visées à l'article 22(2), à mon avis, il existe nécessairement un droit maritime canadien applicable à la demande. C'est en effet ce qui ressort de la définition que donne du droit maritime canadien l'article 2⁶, et, en particulier, des mots «ou qui en aurait relevé si cette Cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté» et du fait que, étant donné le libellé de l'article 22(1)⁷ de la Loi («dans tous les cas où une demande de redres-

⁶ «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;

⁷ 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.

(“all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law”), the specific claims set out in section 22(2) amount to a declaration by Parliament of claims that are considered to be made under and governed by Canadian maritime law as defined by section 2 and made part of the laws of Canada by section 42.⁸

In the *Benson Bros. Shipbuilding*⁹ and *Canadian Vickers*¹⁰ cases this Court held that by virtue of sections 2 and 42 there was substantive Canadian maritime law to support claims that came within the terms of section 22(2) despite limitations in the past on the jurisdiction that may have been exercisable in respect of claims of that particular class. In the *Canadian Vickers* case the Court held that there was Canadian maritime law to support a claim by a shipowner against a shipbuilder for breach of a contract to build a ship. In the *Santa Maria*¹¹ case the Court held that there was Canadian maritime law to support a claim by a shipowner for breach of a contract to repair a ship. In that case Jackett C.J. said [at page 188]:

It remains only to say that, in my view, a contract for the repair of a ship disabled at sea is, and has always been recognized as, a contract for enabling the ship to carry on its navigation operations in the same way as a contract to provide a ship with “necessaries” has always been so recognized; and, in my view, it is not an over-generalization to say that the doing of what is necessary to enable ships to carry on their navigation operations is something that falls within the field of activity regulated by Admiralty law.

In my respectful opinion, the view that as a result of the admiralty provisions of the *Federal Court Act* as a whole there is the necessary substantive federal law to support an exercise of jurisdiction conferred by section 22 finds implicit support in the judgment of Ritchie J. in the *Antares*

⁸ 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.

⁹ *Benson Bros. Shipbuilding Co. (1960) Ltd. v. Mark Fishing Co. Ltd.* (1978) 21 N.R. 260; (1979) 89 D.L.R. (3d) 527.

¹⁰ *The Queen v. Canadian Vickers Limited* [1980] 1 F.C. 366.

¹¹ *Hawker Industries Limited v. Santa Maria Shipowning and Trading Company, S.A.* [1979] 1 F.C. 183.

sement est faite en vertu du droit maritime canadien», les demandes précises visées à l'article 22(2) constituent une déclaration par le Parlement qu'elles sont faites en vertu du droit maritime canadien et régies par celui-ci tel qu'il est défini par l'article 2 et intégré dans le droit canadien par l'article 42⁸.

Dans *Benson Bros. Shipbuilding*⁹ et *Canadian Vickers*¹⁰, cette Cour a statué qu'en vertu des articles 2 et 42, il existait un droit maritime canadien applicable pour appuyer les demandes qui sont de la nature de celles prévues à l'article 22(2), bien que la compétence de la Cour ait connu dans le passé des restrictions en ce qui a trait aux demandes de cette catégorie particulière. Dans l'affaire *Canadian Vickers*, la Cour a décidé qu'il existait un droit maritime canadien pour appuyer une réclamation faite par un propriétaire de navire contre un constructeur de navire pour inexécution de contrat. Dans l'affaire *Santa Maria*¹¹, la Cour a jugé qu'il existait un droit maritime canadien pour appuyer une réclamation faite par un propriétaire de navire pour inexécution d'un contrat de réparation de navire. Le juge en chef Jackett y a déclaré [à la page 188]:

Il me reste à dire qu'à mon avis, un contrat pour la réparation d'un navire avarié est, et a toujours été, réputé être un contrat qui doit permettre au navire de continuer à naviguer, à l'instar du contrat qui vise à fournir au navire les «choses nécessaires» et, à mon avis, dire que les opérations visant à permettre à un navire de continuer à naviguer sont du domaine du droit maritime, ce n'est pas trop généraliser.

A mon avis, le point de vue selon lequel, par suite des dispositions maritimes de la *Loi sur la Cour fédérale* prise dans son ensemble, il existe une loi fédérale pour appuyer l'exercice de la compétence conférée par l'article 22, se trouve implicitement étayé par le jugement du juge Rit-

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

⁹ *Benson Bros. Shipbuilding Co. (1960) Ltd. c. Mark Fishing Co. Ltd.* (1978) 21 N.R. 260; (1979) 89 D.L.R. (3^e) 527.

¹⁰ *La Reine c. Canadian Vickers Limited* [1980] 1 C.F. 366.

¹¹ *Hawker Industries Limited c. Santa Maria Shipowning and Trading Company, S.A.* [1979] 1 C.F. 183.

case,¹² where he said, in a context in which the question was whether there was federal law to support the jurisdiction, 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."

Counsel for the respondents made the further submission that if the claim fell within section 22(2)(n) of the *Federal Court Act* and was supported by Canadian maritime law it was not a claim that fell within the federal legislative jurisdiction with respect to "Navigation and Shipping" under section 91(10) of *The British North America Act, 1867*, R.S.C. 1970, Appendix II, No. 5. He referred to the two-fold test applied by Laskin C.J.C. in the *Tropwood*¹³ case, where he said: "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 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." Counsel bases his submission as to constitutionality on the decision of the Supreme Court of Canada in *Agence Maritime Inc. v. Conseil canadien des relations ouvrières* [1969] S.C.R. 851, in which it was held that labour relations in an intra-provincial shipping undertaking fell within provincial legislative jurisdiction. In my opinion this decision is not applicable to the facts of the present case as disclosed by the statement of claim. Here there was a contract to repair a vessel that was damaged by being stranded near Halifax Harbour after attempting to return to port to avoid a storm. The repair of an ocean-going vessel to enable it to put to sea again is in my opinion clearly a matter within federal legislative jurisdiction with respect to navigation and shipping.

¹² *Antares Shipping Corporation v. The "Capricorn"* [1980] 1 S.C.R. 553, at p. 559.

¹³ *Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Co.* [1979] 2 S.C.R. 157, at pp. 163-164.

chie dans l'affaire *Antares*¹², où, à propos de la question de savoir s'il existait une loi fédérale pour soutenir la compétence, celui-ci a déclaré 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.»

L'avocat des intimés prétend en outre que, si la demande est de la nature de celles prévues à l'article 22(2)n de la *Loi sur la Cour fédérale* et repose sur le droit maritime canadien, il ne s'agit pas d'une demande qui relève de la compétence législative que l'article 91(10) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*, S.R.C. 1970, Appendice II, n° 5, confère au fédéral en matière de «navigation et les bâtiments ou navires». Il a rappelé le double critère appliqué par le juge en chef Laskin dans l'affaire *Tropwood*¹³, lequel a déclaré: «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 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.» L'avocat fonde sa prétention relative à la constitutionnalité sur l'arrêt prononcé par la Cour suprême du Canada dans *Agence Maritime Inc. c. Conseil canadien des relations ouvrières* [1969] R.C.S. 851, dans lequel il a été décidé que les relations de travail dans une entreprise de transport par mer n'exerçant ses activités qu'à l'intérieur d'une province relevaient de la compétence législative provinciale. A mon avis, cette décision ne s'applique pas aux faits de la présente cause tels qu'ils sont révélés par la déclaration. En l'espèce, il s'agit d'un contrat de réparation d'un navire qui a subi des dommages lorsqu'il s'est échoué près de l'entrée du port de Halifax, alors qu'il tentait de retourner au port pour éviter une tempête. J'estime que la remise en état de navigabilité d'un bâtiment de haute mer est de toute évidence une question qui

¹² *Antares Shipping Corporation c. Le "Capricorn"* [1980] 1 R.C.S. 553, à la page 559.

¹³ *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.* [1979] 2 R.C.S. 157, aux pages 163 et 164.

For these reasons, I would allow the appeal and dismiss the respondents' application that the action be dismissed for lack of jurisdiction, with costs in this Court and in the Trial Division.

* * *

PRATTE J. concurred.

* * *

HEALD J. concurred.

relève de la compétence législative fédérale en matière de navigation et bâtiments ou navires.

a Par ces motifs, j'accueillerai l'appel et débouterai les intimés de leur demande tendant au rejet de l'action pour incompétence, avec dépens tant devant cette Cour que devant la Division de première instance.

* * *

b LE JUGE PRATTE y a souscrit.

* * *

LE JUGE HEALD y a souscrit.