

T-3595-76

T-3595-76

**Spur Oil Ltd. (formerly Murphy Oil Quebec Ltd.)  
(Plaintiff)**

v.

**The Queen (Defendant)**

Trial Division, Gibson J.—Calgary, October 22, 23, 24 and 25, 1979; Ottawa, February 22, 1980.

*Income tax — Income calculation — Associated companies — Deductions — Artificial transactions — Plaintiff entered into an agreement with an off-shore Bermuda corporation to purchase crude oil at \$0.27 per barrel more than what plaintiff had been paying previous supplier — Bermuda corporation also entered into a subcharter of affreightment with plaintiff, and a crude oil sales agreement with plaintiff's previous supplier — All acts of management and control of Bermuda corporation were exercised elsewhere than in Bermuda — Defendant alleged that plaintiff and Bermuda corporation were not dealing at arm's length — Whether above three agreements were artificial transactions — Appeal from Minister's disallowance of increased expenses dismissed — Income Tax Act, R.S.C. 1952, c. 148, s. 137.*

Appeal by Spur Oil Ltd. from its 1970 income tax assessment wherein expenses consisting of \$0.27 U.S. per barrel times the number of barrels of crude oil purchased from Tepwin Company Limited, an off-shore Bermuda corporation acquired by Murphy Oil Company Ltd., plaintiff's parent company, were disallowed. The \$0.27 represents the difference between the price per barrel charged by Murphy Oil Trading Company, a wholly owned subsidiary of Murphy Oil Corporation (also Murphy Oil Company Ltd.'s parent company), pursuant to a 1968 agreement, and the price per barrel charged by Tepwin, pursuant to a 1970 sales agreement. In addition to the sales agreement, Tepwin entered into a subcharter of affreightment with Spur Oil Ltd., and a crude oil sales agreement with Murphy Oil Trading Company. All acts of control and management of Tepwin were done elsewhere than in Bermuda. Tepwin paid most of its 1970 net profits to its parent company as tax-free dividends. The Minister alleges that Spur Oil Ltd. carried on business through Tepwin in order to artificially increase the expenses of Spur Oil Ltd. while enabling the resulting cash flow to be returned to the Canadian parent. It is further alleged that Spur Oil Ltd. and Tepwin were not dealing at arm's length and therefore purchases of crude oil from Tepwin made at a price in excess of the fair market value should be deemed to have been made at the fair market value. The issues are whether the following agreements were artificial transactions within section 137 of the *Income Tax Act*, R.S.C. 1952, c. 148: the subcharter of affreightment between Tepwin and Spur Oil Ltd.; the 1970 sales agreement between Spur Oil Ltd. and Tepwin; and the 1970 agreement whereunder Tepwin purchased crude oil at a purported fair market value from Murphy Oil Trading Company.

**Spur Oil Ltd. (ci-devant Murphy Oil Quebec Ltd.) (Demanderesse)**

a

c.

**La Reine (Défenderesse)**

b Division de première instance, le juge Gibson—  
Calgary, 22, 23, 24 et 25 octobre 1979; Ottawa, 22 février 1980.

*Impôt sur le revenu — Calcul du revenu — Compagnies associées — Déductions — Opérations factices — La demanderesse a passé une convention avec une compagnie des Bermudes pour l'achat de pétrole brut à \$0.27 le baril plus cher que le prix payé par la demanderesse à son fournisseur antérieur — La compagnie des Bermudes a aussi conclu un sous-affrètement avec la demanderesse, et un contrat de vente de pétrole brut avec le fournisseur antérieur de la demanderesse — La direction et le contrôle de la compagnie des Bermudes s'exerçaient ailleurs qu'aux Bermudes — La défenderesse a soutenu que la demanderesse et la compagnie des Bermudes ne traitaient pas à distance — Il échet d'examiner si les trois contrats précités étaient des opérations factices — Appel d'un refus du Ministre d'accepter cette hausse des dépenses, rejeté — Loi de l'impôt sur le revenu, S.R.C. 1952, c. 148, art. 137.*

Appel formé par Spur Oil Ltd. au sujet de sa cotisation d'impôt sur le revenu pour 1970; des dépenses de \$0.27 US le baril, fois le nombre de barils de pétrole brut achetés de Tepwin Company Limited, une compagnie des Bermudes appartenant à Murphy Oil Company Ltd., la compagnie-mère de la demanderesse, furent refusées. Le \$0.27 représente la différence entre le prix du baril demandé par Murphy Oil Trading Company, une filiale appartenant totalement à Murphy Oil Corporation (aussi la compagnie-mère de Murphy Oil Company Ltd.), conformément à un contrat de 1968, et le prix du baril demandé par Tepwin conformément à un contrat de vente de 1970. Outre le contrat de vente, Tepwin avait conclu un sous-affrètement avec Spur Oil Ltd. et un contrat de vente de pétrole brut avec Murphy Oil Trading Company. La direction et le contrôle de Tepwin ont toujours été exercés ailleurs qu'aux Bermudes. Tepwin a versé la plus grande partie de ses profits nets de 1970 à sa compagnie-mère à titre de dividendes non imposables. Le Ministre prétend que Spur Oil Ltd. a fait affaire par l'intermédiaire de Tepwin afin de hausser artificiellement les dépenses de Spur Oil Ltd. tout en permettant une rentrée d'argent pour la compagnie-mère canadienne. Aussi Spur Oil Ltd. et Tepwin n'auraient pas traité à distance et en conséquence les achats de pétrole brut de Tepwin à un prix supérieur à celui du marché devaient être réputés faits à ce prix. Il échet d'examiner si les contrats suivants étaient des opérations factices aux termes de l'article 137 de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, S.R.C. 1952, c. 148: le contrat de sous-affrètement entre Tepwin et Spur Oil Ltd.; le contrat de vente de 1970 entre Spur Oil Ltd. et Tepwin et le contrat de 1970 par lequel Tepwin acheta du pétrole brut, prétendument au prix du marché, de Murphy Oil Trading Company.

*Held*, the appeal is dismissed. Such a determination must be based on either (1) the residence of Tepwin and what it did at the material times; or (2) the validity or not of the 1968 agreement between Spur Oil Ltd. and Murphy Oil Trading Company or (3) both bases. The following categories of artificial transactions have been considered by the courts: some transactions that are not at arm's length, in which case *prima facie*, the conclusion is that such transactions are artificial; and some transactions that are entered into by off-shore corporations where the management and control is elsewhere than in such off-shore locations, in which case *prima facie*, the conclusion is that the transactions entered into by such off-shore corporations are artificial. The evidence established that the management and control of the off-shore corporation Tepwin was not in Bermuda. And instead of evidence being adduced to rebut the *prima facie* conclusion arising from that fact, the evidence adduced established conclusively that the management and control of Tepwin was divided between the United States and Canada and Tepwin was therefore resident in those locations and not in Bermuda at all material times. The evidence also conclusively established that Murphy Oil Trading Company prior to and up to February 1, 1979, did in fact sell crude oil to Spur Oil Ltd. under the so-called contract between them; and this contract document was never formally or informally abrogated. It was, therefore at all material times a valid and subsisting contract. The three transactions are artificial within the meaning of section 137(1). Accordingly, by direct application of Part I of the *Income Tax Act*, the finding is that the excess cost of petroleum products sold, in computing the net income from the 1970 taxation year of Spur Oil Ltd. is not an allowable expense.

*Snook v. London & West Riding Investments, Ltd.* [1967] 1 All E.R. 518, referred to. *Minister of National Revenue v. Leon* [1977] 1 F.C. 249, referred to. *Minister of National Revenue v. Cameron* [1974] S.C.R.1062, referred to. *Mendels v. The Queen* [1978] C.T.C. 404, referred to. *Massey Ferguson Ltd. v. The Queen* [1977] 1 F.C. 760, referred to. *Seramco Ltd. Superannuation Fund Trustees v. Income Tax Commissioner* [1976] S.T.C. 100, referred to. *R. v. Alberta and Southern Gas Co. Ltd.* [1978] 1 F.C. 454, referred to. *Produits LDG Products Inc. v. The Queen* [1976] C.T.C. 591; referred to. *Harris v. Minister of National Revenue* [1966] S.C.R. 489, referred to. *Smythe v. Minister of National Revenue* [1970] S.C.R. 64, referred to. *Salomon v. A. Salomon and Co., Ltd.* [1897] A.C. (H.L.) 22, referred to. *Pioneer Laundry & Dry Cleaners, Ltd. v. Minister of National Revenue* [1940] A.C. (P.C.) 127, referred to. *The Commissioners of Inland Revenue v. His Grace the Duke of Westminster* [1936] A.C. (H.L.) 1, referred to. *W. T. Ramsay Ltd. v. Inland Revenue Commissioners* [1979] 1 W.L.R. 974, referred to. *De Beers Consolidated Mines, Ltd. v. Howe* [1906] A.C. (H.L.) 455, referred to. *Swedish Central Railway Co., Ltd. v. Thompson* [1925] A.C. (H.L.) 495, referred to. *Egyptian Delta Land and Investment Co., Ltd. v. Todd* [1929] A.C. (H.L.) 1, referred to. *Koitaki Para Rubber Estates Ltd. v. The Federal Commissioner of Taxation* (1940-41) 64 C.L.R. 15, referred to. *British Columbia Electric Railway Co., Ltd. v. The King* [1946] A.C. (P.C.) 527, referred to. *H. L. Bolton (Engineering) Co. Ltd. v. T. J. Graham & Sons Ltd.* [1957] 1 Q.B. 159, referred to. *The Lady Gwendolen* [1965] 1 Lloyd's Rep. 335, referred to.

INCOME tax appeal.

*Arrêt*: l'appel est rejeté. Pour trancher la question, il convient de se fonder (1) soit sur la résidence de Tepwin et sur ses activités pendant les époques en cause; (2) soit sur la validité ou l'invalidité du contrat conclu en 1968 entre Spur Oil Ltd. et Murphy Oil Trading Company; (3) soit sur les deux. Les tribunaux ont été appelés à se pencher sur les types suivants d'opérations factices: certaines opérations qui ne sont pas faites à distance et qui donc, à première vue, faut-il conclure, sont factices, et certaines opérations conclues par des compagnies étrangères où la direction et le contrôle s'exercent ailleurs, auquel cas, là aussi, à première vue, s'impose la conclusion que les opérations ainsi conclues sont factices. Il ressort de la preuve que la direction et le contrôle de la corporation étrangère Tepwin n'étaient pas exercés aux Bermudes. Quant à la preuve produite, au lieu de réfuter la conclusion qui s'imposait dans ce cas, elle établit de façon probante que la direction et le contrôle de Tepwin étaient exercés à la fois des États-Unis et du Canada, de sorte qu'à toutes les époques en cause, Tepwin était résidente de ces deux pays et non pas des Bermudes. Il ressort enfin de la preuve, de façon concluante, qu'avant le 1<sup>er</sup> février 1979, Murphy Oil Trading Company avait effectivement vendu du pétrole brut à Spur Oil Ltd., conformément aux termes d'un contrat qu'elles avaient conclu et qui n'a jamais été officiellement ou officieusement annulé. A toutes les époques en cause, il y avait donc contrat valable. Les trois opérations sont des opérations factices au sens de l'article 137(1). Par application directe de la Partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, il est conclu que le coût excédentaire des produits pétroliers vendus n'est pas une dépense déductible du revenu net de Spur Oil Ltd. pour l'année d'imposition 1970.

Arrêts mentionnés: *Snook c. London & West Riding Investments, Ltd.* [1967] 1 All E.R. 518; *Le ministre du Revenu national c. Leon* [1977] 1 C.F. 249; *Le ministre du Revenu national c. Cameron* [1974] R.C.S. 1062; *Mendels c. La Reine* [1978] C.T.C. 404; *Massey Ferguson Ltd. c. La Reine* [1977] 1 C.F. 760; *Seramco Ltd. Superannuation Fund Trustees c. Income Tax Commissioner* [1976] S.T.C. 100; *R. c. Alberta and Southern Gas Co. Ltd.* [1978] 1 C.F. 454; *Produits LDG Products Inc. c. La Reine* [1976] C.T.C. 591; *Harris c. Le ministre du Revenu national* [1966] R.C.S. 489; *Smythe c. Le ministre du Revenu national* [1970] R.C.S. 64; *Salomon c. A. Salomon and Co., Ltd.* [1897] A.C. (C.L.) 22; *Pioneer Laundry & Dry Cleaners, Ltd. c. Le ministre du Revenu national* [1940] A.C. (C.P.) 127; *The Commissioners of Inland Revenue c. His Grace the Duke of Westminster* [1936] A.C. (C.L.) 1; *W. T. Ramsay Ltd. c. Inland Revenue Commissioners* [1979] 1 W.L.R. 974; *De Beers Consolidated Mines, Ltd. c. Howe* [1906] A.C. (C.L.) 455; *Swedish Central Railway Co., Ltd. c. Thompson* [1925] A.C. (C.L.) 495; *Egyptian Delta Land and Investment Co., Ltd. c. Todd* [1929] A.C. (C.L.) 1; *Koitaki Para Rubber Estates Ltd. c. The Federal Commissioner of Taxation* (1940-41) 64 C.L.R. 15; *British Columbia Electric Railway Co., Ltd. c. Le Roi* [1946] A.C. (C.P.) 527; *H. L. Bolton (Engineering) Co. Ltd. c. T. J. Graham & Sons Ltd.* [1957] 1 Q.B. 159; *The Lady Gwendolen* [1965] 1 Lloyd's Rep. 335.

APPEL en matière d'impôt sur le revenu.

## COUNSEL:

*F. R. Matthews, Q.C. and Murray A. Putnam, Q.C.* for plaintiff.

*L. P. Chambers, Q.C. and C. Pearson* for defendant.

## SOLICITORS:

*MacKimmie, Matthews*, Calgary, for plaintiff.

*Deputy Attorney General of Canada* for defendant.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

GIBSON J.: This is an appeal by Spur Oil Ltd. (formerly "Murphy Oil Quebec Ltd.") from an assessment for income tax for its taxation year 1970.

By that assessment, the Minister of National Revenue (1) disallowed \$1,622,728.55 of expenses claimed by Spur Oil Ltd. (then called Murphy Oil Quebec Ltd.) as a deduction from its income for the 1970 taxation year and categorized by the Minister as the "cost of petroleum products sold"; and (2) as a consequence thereof, increased Spur Oil Ltd.'s claim for capital cost allowance to \$609,444 and for exploration and development costs to \$88,356 being in each case the maximum amount of such expenses allowable to Spur Oil Ltd. for the taxation year 1970; so that (3) Spur Oil Ltd. was assessed as having a revised taxable income of \$1,528,641.55 in respect of which \$622,555.96 of income tax was levied and \$158,751.76 interest was charged.

The \$1,622,728.55 expenses disallowed is approximately the equivalent of \$0.27 U.S. per barrel of crude oil times the number of barrels of crude oil allegedly purchased by Spur Oil Ltd. in the year 1970 from an off-shore Bermuda corporation by the name of Tepwin Company Limited. The \$0.27 U.S. per barrel of crude oil is sometimes referred to in evidence as "the Tepwin charge" and represents the difference between \$1.9876 U.S. per barrel being the price stated as being charged (see Exhibit 1, Document 21.1 dated August 2, 1968) to Spur Oil Ltd. by Murphy Oil Trading Company of El Dorado, Arkansas, and \$2.25 U.S. per barrel being the price stated to be charged to Spur Oil Ltd. by Tepwin Company Limited (Bermuda). (See Exhibit 1, Document 44 dated February 1,

## AVOCATS:

*F. R. Matthews, c.r. et Murray A. Putnam, c.r.* pour la demanderesse.

*L. P. Chambers, c.r. et C. Pearson* pour la défenderesse.

## PROCUREURS:

*MacKimmie, Matthews*, Calgary, pour la demanderesse.

*Le sous-procureur général du Canada* pour la défenderesse.

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement rendus par*

LE JUGE GIBSON: Il s'agit ici d'un appel interjeté par Spur Oil Ltd. (ci-devant Murphy Oil Quebec Ltd.) contre une cotisation afférente à son année d'imposition 1970.

En effet, le ministre du Revenu national (1) y refuse des dépenses de \$1,622,728.55 que Spur Oil Ltd. (qui s'appelait à cette époque Murphy Oil Quebec Ltd.) avait déduites de son revenu pour l'année d'imposition 1970 et que le Ministre qualifie de [TRADUCTION] «coût des produits pétroliers vendus»; (2) il y augmente, par voie de conséquence, la réclamation de cette dernière au titre de l'allocation à l'égard du coût en capital jusqu'à \$609,444 et celle au titre des coûts d'exploration et de mise en valeur jusqu'à \$88,356, soit dans chaque cas le montant maximum déductible pour ce type de dépenses dans l'année d'imposition 1970 de la demanderesse; (3) et il y cotise, par conséquent, Spur Oil Ltd. comme si elle avait un revenu imposable révisé de \$1,528,641.55, à l'égard duquel est prélevé un impôt sur le revenu de \$622,555.96 plus des intérêts de \$158,751.76.

Les dépenses de \$1,622,728.55 refusées par le Ministre équivalent approximativement à \$0.27 US par baril de pétrole brut, multipliés par le nombre de barils de pétrole que Spur Oil Ltd. prétend avoir achetés en 1970 d'une compagnie des Bermudes dénommée Tepwin Company Limited. La preuve désigne parfois les \$0.27 US par l'expression [TRADUCTION] «le supplément Tepwin», car ce supplément représente la différence entre le prix de \$1.9876 US le baril que chargeait Murphy Oil Trading Company d'El Dorado (Arkansas) à la demanderesse (voir pièce 1, document 21.1 en date du 2 août 1968) et le prix de \$2.25 US le baril que lui chargeait Tepwin Company Limited (Bermudes). (Voir pièce 1, document 44 en date du 1<sup>er</sup> février 1970.) La

1970.) The sum constituting this differential is in the cost of affreightment of the crude oil in 1970 not in the cost of the crude oil itself which remained stable in 1970.

(The \$2.25 U.S. price per barrel, which was the price in the taxation year 1970, when compared with the current world price of a barrel of crude oil points up the delay in final settlement of tax liability in this case, which is so frequent also in many other cases.)

(In any event, notwithstanding the result of the determination of the issues in dispute in this appeal, the subject assessment for income tax, all the parties agree, is incorrect in failing to give credit to Spur Oil Ltd. for the amount representing the extent of the profit element for the crude oil that arrived on the ship *MS Victoria* in December 1970. (See Exhibit 1, Document 193.) And accordingly, this assessment must be referred back for re-assessment to eliminate the profit element from this shipload of crude oil (Iranian Zakum) in computing the income of Spur Oil Ltd. for the taxation year 1970.)

In respect of the disputed matters of this assessment the Minister's position (the defendant) is that the sum representing the differential between \$1.9876 U.S. per barrel of crude oil and \$2.25 U.S. per barrel of crude oil times the number of barrels purchased in 1970 is not a deductible expense of Spur Oil Ltd. in its taxation year 1970. This sum as stated is \$1,622,728.55.

#### The Parties' Positions as Alleged in the Pleadings

A. The Minister of National Revenue (the defendant) alleges that:

1. in December 1969, Murphy Oil Company Ltd. ("Murphy Calgary"), a Canadian incorporated Company which wholly owned Spur Oil Ltd. acquired Tepwin Company Limited, a Bermuda Company;
2. by agreements dated February 1, 1970, Tepwin purported to subcharter and purchase crude oil at a fair market price from another company by the name of Murphy Oil Trading Company ("Murphy Trading"), a Delaware Company associated with Spur Oil Ltd.;

somme qui constitue cette différence est due au coût d'affrètement du pétrole brut en 1970 et non pas au coût du pétrole brut lui-même, qui est resté stable cette année-là.

<sup>a</sup> (Si on compare au prix mondial actuel le prix de \$2.25 US le baril, soit celui qui était en vigueur au cours de l'année d'imposition 1970, cela fait ressortir le retard dans le règlement définitif, en l'espèce, de la dette fiscale du contribuable, ce qui se présente aussi dans bien d'autres cas.)

(En tout état de cause, nonobstant les répercussions du règlement des points en litige dans le présent appel, toutes les parties s'accordent à dire que la cotisation est incorrecte parce qu'elle ne donne pas crédit à Spur Oil Ltd. pour le montant qui représente tout l'élément «bénéfices» tiré de la cargaison de pétrole brut (Zakum iranien) livrée en décembre 1970 par le *N/M Victoria*. (Voir pièce 1, document 193.) Elle devra donc être retournée au Ministre pour qu'il en établisse une nouvelle qui n'inclura pas cet élément dans le calcul du revenu de Spur Oil Ltd. pour l'année d'imposition 1970.)

Quant aux points litigieux de cette cotisation, le Ministre (défendeur) prétend que la somme représentant la différence entre \$1.9876 US et \$2.25 US pour un même baril de pétrole brut, multipliée par le nombre de barils achetés en 1970, ne constitue pas une dépense que Spur Oil Ltd. peut déduire dans son année d'imposition 1970. Cette somme s'élève bien à \$1,622,728.55.

#### <sup>g</sup> Positions des parties (selon les plaidoiries écrites)

A. Le ministre du Revenu national (défendeur) <sup>h</sup> prétend que:

1. en décembre 1969, Murphy Oil Company Ltd. («Murphy Calgary»), compagnie constituée au Canada, qui possède en propriété exclusive Spur Oil Ltd., a acheté Tepwin Company Limited, une compagnie des Bermudes;
2. par contrats datés du 1<sup>er</sup> février 1970, Tepwin est censée avoir sous-affrété et acheté, à sa juste valeur marchande, du pétrole brut d'une autre compagnie du Delaware associée à Spur Oil Ltd. et dénommée Murphy Oil Trading Company («Murphy Trading»);

3. by agreement dated February 1, 1970 (see Exhibit 1, Document 44) Spur Oil Ltd. purported to purchase at a price greater than the fair market price, its crude oil requirements for the 1970 year from Tepwin;

4. Spur Oil Ltd. had formerly purchased most of its crude oil requirements at a fair market price directly from or through Murphy Trading pursuant to an agreement dated August 2, 1968 (see Exhibit 1, Document 21.1);

5. Tepwin earned a net profit in its 1970 taxation year of \$1,556,458.43 and it paid to Murphy Calgary by way of tax-free dividends an amount of \$1,554,245; and

6. the net profit purported to have been earned by Tepwin in 1970 was reflected by Spur Oil Ltd. as an increased cost of crude oil thereby reducing Spur Oil Ltd.'s income.

**B. Spur Oil Ltd. (the plaintiff) alleges that:**

1. the net income of Tepwin for its fiscal year ending December 31, 1970 which apparently has been utilized by the Minister as a basis for determining the amount of expenses disallowed to Spur Oil Ltd. is in fact the profits of Tepwin during such year which were substantially attributable to the difference between

(i) Tepwin's actual cost of affreightment under an agreement made as of February 1, 1970 with Murphy Trading for the transportation of 750,000 tons of crude oil from designated Persian Gulf or Venezuelan ports to a port designated by Tepwin on the northeast coast of the United States of America; and

(ii) the substantially higher rates prevailing on the said February 1, 1970 and at all material times thereafter at which Tepwin or any other person, could have arranged affreightment of crude oil in the open market at the time of actual shipment of crude oil by Tepwin from such designated ports,

such favourable rates for affreightment of crude oil made available by Murphy Trading to Tepwin at no time having been offered to or otherwise made available to Spur Oil Ltd.;

2. all amounts claimed by Spur Oil Ltd. as the cost of petroleum products sold in computing its net income for its 1970 taxation year were amounts actually and properly incurred in the

3. par contrat daté du 1<sup>er</sup> février 1970 (voir pièce 1, document 44), Spur Oil Ltd. est censée avoir acheté de Tepwin, à un prix supérieur à la juste valeur marchande, le pétrole brut dont elle avait besoin pour 1970;

4. aux termes d'un contrat daté du 2 août 1968 (voir pièce 1, document 21.1), Spur Oil Ltd. achetait auparavant, à sa juste valeur marchande, la plus grande partie de son pétrole brut directement de Murphy Trading ou par son intermédiaire;

5. dans son année d'imposition 1970, Tepwin a réalisé un bénéfice net de \$1,556,458.43 et a payé à Murphy Calgary, sous forme de dividendes non imposables, un montant de \$1,554,245;

6. ce bénéfice net que Tepwin est censée avoir réalisé en 1970 s'est donc reflété dans le revenu de Spur Oil Ltd., qui fut ainsi réduit par l'accroissement du coût du pétrole brut.

**B. Spur Oil Ltd. (demanderesse) prétend que:**

1. le revenu net de Tepwin pour son exercice financier se terminant le 31 décembre 1970, dont le Ministre semble s'être servi comme base pour déterminer le montant des dépenses, dont il lui a refusé la déduction, représente en fait les bénéfices de Tepwin pour ladite année, qui sont grandement attribuables à la différence entre

i) le coût réel d'affrètement encouru par Tepwin aux termes du contrat qu'elle a passé le 1<sup>er</sup> février 1970 avec Murphy Trading pour le transport de 750,000 tonnes de pétrole brut de ports désignés au Venezuela ou dans le golfe Persique à un port qu'elle a désigné sur la côte nord-est des États-Unis d'Amérique; et ii) les tarifs sensiblement plus élevés, qui auraient prévalu le 1<sup>er</sup> février 1970 et ensuite à toutes les époques en cause si Tepwin ou toute autre personne avait pu arranger un affrètement de pétrole brut sur le marché libre à la date où elle a embarqué ce pétrole brut dans les ports désignés,

compte tenu spécialement de ce que ces taux favorables d'affrètement de pétrole brut que Murphy Trading a offerts à Tepwin n'ont, à aucun moment, été offerts à Spur Oil Ltd.;

2. tous les montants que Spur Oil Ltd. a réclamés dans le calcul de son revenu net pour son année d'imposition 1970 comme coût des produits pétroliers vendus, ont été réellement

said taxation year for such purposes including its purchases of crude oil from Tepwin made under the said crude oil purchase agreement dated February 1, 1970 (see Exhibit 1, Document 44) at an aggregate cost to Spur Oil Ltd., which was not in excess of the aggregate fair market value at which like quantities and quality of crude oil could have been acquired by Spur Oil Ltd. on the open market to meet its requirements for the said processing contract.

**Murphy Oil Corporation Organization Chart and Personnel List**

For a better understanding of the facts, it is of assistance to set out the corporate organization chart of Murphy Oil Corporation (which is a public corporation listed on the New York Stock Exchange with headquarters at El Dorado, Arkansas) and personnel and their titles namely:

1.

MURPHY OIL CORPORATION  
CORPORATE ORGANIZATION CHART  
1969, 1970, 1971

**MURPHY OIL CORPORATION**—U.S. Public Corporation  
(Headquarters, El Dorado, Arkansas.)  
C.H. MURPHY, JR., Director & President  
J.A. O'CONNOR, JR., Director & Chairman of the Board  
C.E. CONGER, Director & Sr. V.P.  
PAUL C. BILGER, V.P. Supply & Transportation  
L.R. BEASLEY, Treasurer  
J.W. WATKINS, Secretary & General Counsel  
E.H. HAIRE, Crude Oil Representative  
R.A. CARNES, Cashier  
H.Y. HOWE, Counsel  
D.R. CARIG, Controller Department  
C.T. SHIPP, Controller Department  
K. WIMER, Controller Department

100%

78% (Balance public owned)

**MURPHY OIL TRADING COMPANY**—U.S. (becomes Murphy Oil Trading (Eastern) Company H.Q. London, England and Murphy Oil Trading (Western) Company H.Q. El Dorado, Arkansas about Feb 18, 1970)

CHARLES E. CONGER, President  
PAUL C. BILGER, Vice President  
E.H. HAIRE, Vice President

(Officers of Murphy Oil Trading (Eastern) Company)

**MURPHY OIL COMPANY LTD.** - CANADA  
P.C. McDonald, Director & President  
W.R. SEUREN, Director & V.P. Marketing (to March 20, 1969)  
C.H. MURPHY, JR., Director  
J.G.K. STRATHY, Director  
B.H. MONZINGO, Director & Exec. V.P.  
T.H. FRANCE, V.P. Prod. & Expl.  
N. DI TOMASO, V.P. Marketing  
F.R. MATTHEWS, Director & Secretary  
J.A. GOULD, Treasurer & Asst. Secretary  
I.G.M. IRWIN, Asst. Treasurer  
E.T. YOUNG, Mgr. Prod. & Expl. Acctg. & Asst. Secretary

**TEPWIN COMPANY LIMITED** - Bermuda  
B. HAROLD MONZINGO, Director & President  
PAUL C. BILGER, Director & V.P.  
A. GWINNELL, Director & V.P.  
J.W. WATKINS, Director  
C.T. COLLIS, Director  
H.C. BUTTERFIELD, Director  
R.S.L. PEARMAN, Alternate Director for Collis & Butterfield  
E.H. HAIRE, V.P.  
J.A. PEARMAN, Secretary  
A.A. RIPLEY, Asst. Secretary  
L.R. BEASLEY, Treasurer  
B.D. RICHARDSON, Asst. Treasurer  
R.A. CARNES, Bank Signing Authority

**MURPHY OIL QUEBEC LTD.** - Canada (now SPUR OIL LTD.)  
P.C. McDonald, Director & President  
W.R. SEUREN, Director & V.P. Marketing (to Mar 20, 1969)  
J.G.K. STRATHY, Director  
H.B. MONZINGO, Director & Exec. V.P.  
T.H. FRANCE, V.P. Prod. & Expl.  
N. DI TOMASO, Director & V.P. Marketing  
F.R. MATTHEWS, Director & Secretary  
J.A. GOULD, Director & Secretary  
I.G.M. IRWIN, Asst. Treasurer  
E.T. YOUNG, Mgr. Prod. & Expl. Acctg.  
A.W. GRANT, Mgr. Planning & Supply

encourus à cette fin dans ladite année d'imposition, notamment les achats de pétrole brut à Tepwin qu'elle a effectués en vertu du contrat d'achat daté du 1<sup>er</sup> février 1970 (voir pièce 1, document 44) à un prix global qui n'a pas dépassé la juste valeur marchande à laquelle elle aurait pu acheter sur le marché libre des quantités et une qualité de pétrole brut analogues pour remplir ses obligations découlant dudit contrat de traitement de pétrole brut.

**Organigramme et liste du personnel de Murphy Oil Corporation**

Afin de mieux comprendre les faits, j'estime utile de reproduire ici l'organigramme de Murphy Oil Corporation (corporation publique dont les actions sont cotées à la Bourse de New York et dont le siège social est situé à El Dorado (Arkansas)), de même que la liste de ses employés:

1.

MURPHY OIL CORPORATION  
ORGANIGRAMME  
1969, 1970, 1971

**MURPHY OIL CORPORATION** - Corporation Publique des Etats-Unis  
(Siège social à El Dorado (Arkansas))  
C.H. MURPHY, JR., président - directeur général  
J.A. O'CONNOR JR., directeur et président du Conseil  
C.E. CONGER, directeur et premier vice-président  
PAUL C. BILGER, vice-président aux approvisionnements et au transport  
L.R. BEASLEY, trésorier  
J.W. WATKINS, secrétaire et premier conseiller  
E.H. HAIRE, représentant en pétrole brut  
R.A. CARNES, caissier  
D.R. CARIG, contrôleur de gestion  
C.T. SHIPP, contrôleur de gestion  
K. WIMER, contrôleur de gestion

100%

78% (le reste appartient au public)

**MURPHY OIL TRADING COMPANY** - E.-U. (est devenue la Murphy Oil Trading (Eastern) Company, siège social à Londres (Angleterre) et la Murphy Oil Trading (Western) Company, siège social à El Dorado (Arkansas), vers le 18 février 1970)  
CHARLES E. CONGER, président  
PAUL C. BILGER, vice-président  
E.H. HAIRE, vice-président  
(Dirigeants de la Murphy Oil Trading (Eastern) Company)

**MURPHY OIL COMPANY LTD.** - CANADA  
P.C. McDONALD, président - directeur général  
W.R. SEUREN, directeur et vice-président à la commercialisation (jusqu'au 20 mars 1969)  
C.H. MURPHY JR., directeur  
J.G.K. STRATHY, directeur  
J.A. O'CONNOR JR., directeur  
B.H. MONZINGO, directeur et vice-président administratif  
T.H. FRANCE, vice-président à la prod. et à l'expl.  
N. DI TOMASO, vice-président à la commercialisation  
F.R. MATTHEWS, directeur et secrétaire  
J.A. GOULD, trésorier et secrétaire adjoint  
I.G.M. IRWIN, trésorier adjoint  
E.T. YOUNG, chef des services comptables afférents à la prod. et à l'expl. et secrétaire adjoint

**TEPWIN COMPANY LIMITED** - Bermudes  
B. HAROLD MONZINGO, président - directeur général  
PAUL C. BILGER, directeur et vice-président  
A. GWINNELL, directeur et vice-président  
J.W. WATKINS, directeur  
C.T. COLLIS, directeur  
H.C. BUTTERFIELD, directeur  
R.S.L. PEARMAN, directeur suppléant pour Collis & Butterfield  
E.H. HAIRE, vice-président  
J.A. PEARMAN, secrétaire  
A.A. RIPLEY, secrétaire adjoint  
L.R. BEASLEY, trésorier  
B.D. RICHARDSON, trésorier adjoint  
R.A. CARNES, fondé de signature pour la banque

**MURPHY OIL QUEBEC LTD.** - Canada (maintenant SPUR OIL LTD.)  
P.C. McDONALD, président - directeur général  
W.R. SEUREN, vice-président à la commercialisation (jusqu'au 20 mars 1969)  
J.G.K. STRATHY, directeur  
H.B. MONZINGO, directeur et vice-président administratif  
T.H. FRANCE, vice-président à la prod. et à l'expl.  
N. DI TOMASO, directeur et vice-président à la commercialisation  
F.R. MATTHEWS, directeur et secrétaire  
J.A. GOULD, directeur et secrétaire  
I.G.M. IRWIN, trésorier adjoint  
E.T. YOUNG, chef des services comptables afférents à la prod. et à l'expl.  
A.W. GRANT, chef, planification et approvisionnement

2. PERSONNEL LIST (except those of Murphy Oil Trading (Western) Company, which was not given in evidence) 1969, 1970, 1971

BEASLEY, L.R. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. USA Tepwin Company Limited

BILGER, P.C. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. USA Tepwin Company Limited,  
Murphy Oil Trading Company  
Tepwin Company Limited

BUTTERFIELD, H.C. Hamilton, Bermuda

CARNES, R.A. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. USA Tepwin Company Limited

COLLIS, C.T. Hamilton, Bermuda

COWGER, C.E. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. USA Murphy Oil Trading Company  
Murphy Oil Corporation

CRAIG, D.R. El Dorado, Ark. USA

DI TOMASO, N. Murphy Oil Company Ltd.,  
Montreal, Quebec Murphy Oil Quebec Ltd.

FRANCE, T.H. Murphy Oil Company Ltd.,  
Calgary, Alberta Murphy Oil Quebec Ltd.

GOULD, J.A. Murphy Oil Company Ltd.,  
Calgary, Alberta Murphy Oil Quebec Ltd.

GRANT, A.W. Montreal, Quebec

GWINNELL, A. Tepwin Company Limited  
Hamilton, Bermuda

HAIRE, E.H. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. USA Murphy Oil Trading Company,  
Tepwin Company Limited

IRWIN, I.G.M. Murphy Oil Company Ltd.,  
Montreal, Quebec Murphy Oil Quebec Ltd.

MATTHEWS, F.R. Murphy Oil Company Ltd.,  
Calgary, Alberta Murphy Oil Quebec Ltd.

MCDONALD, P.C. Murphy Oil Company Ltd.,  
Calgary, Alberta Murphy Oil Quebec Ltd.

MONZINGO, H.B. Murphy Oil Company Ltd.,  
Calgary, Alberta Murphy Oil Quebec Ltd.,  
Tepwin Company Limited

MURPHY, C.H., JR. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. USA Murphy Oil Company Ltd.

O'CONNOR, J.A., JR. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. USA Murphy Oil Company Ltd.

PEARMAN, J.A. Tepwin Company Limited  
Hamilton, Bermuda

PEARMAN, R.S.L. Tepwin Company Limited  
Hamilton, Bermuda

RICHARDSON, B.D. Tepwin Company Limited  
El Dorado, Ark. USA

ROWE, H.Y. Murphy Oil Corporation  
El Dorado, Ark. USA

SEUREN, W.R. Murphy Oil Company Ltd.,  
Calgary, Alberta Murphy Oil Quebec Ltd.

SHIPP, C.T. Murphy Oil Corporation  
El Dorado, Ark. USA

STRATHY, J.G.K. Murphy Oil Company Ltd.,  
Toronto, Ontario Murphy Oil Quebec Ltd.

2. LISTE DU PERSONNEL (sauf la liste du personnel de Murphy Oil Trading (Western) Company, qui n'a pas été déposée en preuve) 1969, 1970, 1971

BEASLEY, L.R. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. É.-U. Tepwin Company Limited

BILGER, P.C. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. É.-U. Tepwin Company Limited,  
Murphy Oil Trading Company  
Tepwin Company Limited

BUTTERFIELD, H.C. Hamilton, Bermudes

*b* CARNES, R.A. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. É.-U. Tepwin Company Limited

COLLIS, C.T. Hamilton, Bermudes

COWGER, C.E. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. É.-U. Murphy Oil Trading Company  
Murphy Oil Corporation

*c* CRAIG, D.R. El Dorado, Ark. É.-U.

DI TOMASO, N. Murphy Oil Company Ltd.,  
Montréal, Québec Murphy Oil Quebec Ltd.

FRANCE, T.H. Murphy Oil Company Ltd.,  
Calgary, Alberta Murphy Oil Quebec Ltd.

*d* GOULD, J.A. Murphy Oil Company Ltd.,  
Calgary, Alberta Murphy Oil Quebec Ltd.

GRANT, A.W. Montréal, Québec

GWINNELL, A. Tepwin Company Limited  
Hamilton, Bermudes

*e* HAIRE, E.H. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. É.-U. Murphy Oil Trading Company,  
Tepwin Company Limited

IRWIN, I.G.M. Murphy Oil Company Ltd.,  
Montréal, Québec Murphy Oil Quebec Ltd.

*f* MATTHEWS, F.R. Murphy Oil Company Ltd.,  
Calgary, Alberta Murphy Oil Quebec Ltd.

MCDONALD, P.C. Murphy Oil Company Ltd.,  
Calgary, Alberta Murphy Oil Quebec Ltd.

MONZINGO, H.B. Murphy Oil Company Ltd.,  
Calgary, Alberta Murphy Oil Quebec Ltd.,  
Tepwin Company Limited

*g* MURPHY, C.H., JR. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. É.-U. Murphy Oil Company Ltd.

O'CONNOR, J.A., JR. Murphy Oil Corporation,  
El Dorado, Ark. É.-U. Murphy Oil Company Ltd.

*h* PEARMAN, J.A. Tepwin Company Limited  
Hamilton, Bermudes

PEARMAN, R.S.L. Tepwin Company Limited  
Hamilton, Bermudes

RICHARDSON, B.D. Tepwin Company Limited  
El Dorado, Ark. É.-U.

*i* ROWE, H.Y. Murphy Oil Corporation  
El Dorado, Ark. É.-U.

SEUREN, W.R. Murphy Oil Company Ltd.,  
Calgary, Alberta Murphy Oil Quebec Ltd.

*j* SHIPP, C.T. Murphy Oil Corporation  
El Dorado, Ark. É.-U.

STRATHY, J.G.K. Murphy Oil Company Ltd.,  
Toronto, Ontario Murphy Oil Quebec Ltd.

WATKINS, J.W.  
El Dorado, Ark. USA  
YOUNG, E.T.  
Calgary, Alberta  
WIMER, K.  
El Dorado, Ark. USA

Murphy Oil Corporation,  
Tepwin Company Limited  
Murphy Oil Company Ltd.,  
Murphy Oil Quebec Ltd.  
Murphy Oil Corporation

WATKINS, J.W.  
El Dorado, Ark. É.-U.  
YOUNG, E.T.  
Calgary, Alberta  
WIMER, K.  
El Dorado, Ark. É.-U.

Murphy Oil Corporation,  
Tepwin Company Limited  
Murphy Oil Company Ltd.,  
Murphy Oil Quebec Ltd.  
Murphy Oil Corporation

### Facts

The plaintiff Spur Oil Ltd. (formerly Murphy Oil Quebec Ltd.) until February 1970 obtained its supply of crude oil from Murphy Oil Trading Company, a Delaware Corporation 100% owned by the parent Murphy Oil Corporation of El Dorado, Arkansas.

After February 1, 1970, there was a reorganization of Murphy Oil Trading Company (the Delaware Corporation) carried out by J. W. Watkins, Secretary and General Counsel of Murphy Oil Corporation, El Dorado, Arkansas, as a result of which (1) Murphy Oil Trading Company became (a) Murphy Oil Trading (Eastern) Company with headquarters in London, England, and (b) Murphy Oil Trading (Western) Company with headquarters in El Dorado, Arkansas; and (2) at the same time, Tepwin Company Limited, Bermuda was 100% acquired by Murphy Oil Canada Ltd. the latter of whose headquarters is at Calgary, Alberta. Tepwin Company Limited of Bermuda was a so-called "shelf" corporation incorporated during the session of Parliament of Bermuda in 1969 by Bermuda lawyers, Conyers, Dill and Pearman. Mr. Watkins, Secretary and General Counsel of Murphy Oil Corporation, El Dorado, Arkansas, did all the negotiations and arrangements for and bought this Bermuda Corporation for Murphy Oil Company Ltd. Canada.

Then as said in evidence by him, Mr. Watkins caused to have put into Tepwin the following assets: (1) a transportation arrangement, namely, a contract of affreightment between Murphy Oil Company Ltd. (the Delaware Corporation) and Associated Bulk Carriers Limited, Hamilton, Bermuda (see Exhibit 1, Book 1, Document 12 dated March 28, 1968) which contract of affreightment had a 2½-year term to run, by causing to have entered into and executed what Mr. Watkins called a "subcharter of affreightment" between Tepwin and Spur Oil Ltd. (see Exhibit 1, Book 1, Document 42). Mr. Watkins stated that he did this because he did not want to ask Associated Bulk

### Faits

Jusqu'en février 1970, la demanderesse Spur Oil Ltd. (ci-devant Murphy Oil Quebec Ltd.) achetait son pétrole brut de Murphy Oil Trading Company, une corporation du Delaware que la compagnie-mère Murphy Oil Corporation, d'El Dorado (Arkansas) possédait en propriété exclusive.

Après le 1<sup>er</sup> février 1970, J. W. Watkins, secrétaire et premier conseiller de Murphy Oil Corporation d'El Dorado (Arkansas) a procédé à la réorganisation suivante de Murphy Oil Trading Company (la corporation du Delaware): (1) cette compagnie est devenue a) Murphy Oil Trading (Eastern) Company, dont le siège social est situé à Londres (Angleterre), et b) Murphy Oil Trading (Western) Company, dont le siège social est situé à El Dorado (Arkansas); (2) en même temps, Tepwin Company Limited (Bermudes) est devenue, par voie d'achat, la propriété exclusive de Murphy Oil Canada Ltd., dont le siège social est situé à Calgary (Alberta). Tepwin était une compagnie-paravent qui a été constituée en 1969 pendant la session du Parlement des Bermudes par une firme d'avocats de ces îles dénommée Conyers, Dill & Pearman. C'est M. Watkins qui a vu aux négociations et arrangements nécessaires et qui a acheté cette corporation des Bermudes pour le compte de Murphy Oil Company Ltd. du Canada.

Puis, comme il a dit dans sa déposition, il a confié à Tepwin les éléments d'actif suivants: (1) un contrat de transport, c'est-à-dire un contrat d'affrètement entre Murphy Oil Company Ltd. (la corporation du Delaware) et Associated Bulk Carriers Limited de Hamilton (Bermudes) (voir pièce 1, volume 1, document 12 en date du 28 mars 1968), d'une durée de deux ans et demi, conclu grâce à ce qu'il a appelé [TRADUCTION] «un contrat de sous-affrètement» liant Tepwin et Spur Oil Ltd. (voir pièce 1, volume 1, document 42) (il déclare avoir agi ainsi parce qu'il ne voulait pas demander à Associated Bulk Carriers Limited de céder à Tepwin le contrat d'affrètement qu'elle

Carriers Limited to assign the existing contract of affreightment to Tepwin; (2) by causing a crude oil sales agreement to be entered into and executed as of February 1, 1970 between Murphy Oil Trading Company and Tepwin Company Limited (see Exhibit 1, Book 1, Document 43); and (3) by causing to be entered into and executed a contract dated February 1, 1970 between Tepwin Company Limited and Spur Oil Ltd. for the delivery of crude oil. (See Exhibit 1, Book 1, Document 44.)

The effect of these three contracts was that from and after February 1, 1970, Spur Oil Ltd. paid for crude oil \$2.25 U.S. per barrel instead of \$1.9876 U.S. per barrel which Spur Oil Ltd. had heretofore paid. Spur Oil Ltd. had heretofore paid \$1.9876 U.S. per barrel price by reason of the document dated August 2, 1968 (Exhibit 1, Book II, Document 21.1).

As to this latter Exhibit 1, Document 21.1, Mr. Watkins' evidence was that when he caused said contracts, Exhibit 1, Documents 42, 43 and 44 to be entered into and executed between Tepwin and Spur Oil Ltd., he did not know of the existence of Document 21.1. And the position of Spur Oil Ltd. in this action is that Document 21.1 is not a contract and should be ignored.

Under Exhibit 1, Document 21.1, Murphy Oil Trading Company (the Delaware Corporation) did in fact sell crude oil to Spur Oil Ltd. at \$1.9876 U.S. per barrel until February 1, 1970.

As to Exhibit 1, Document 21.1 also Mr. Monzingo, a Director and Executive Vice-President of Spur Oil Ltd. (and Director and Vice-President of Spur Oil Ltd.'s parent company, Murphy Oil Company Ltd., Canada, and Director and President of Tepwin Company Limited, Bermuda, the other subsidiary 100% owned by the said Canadian parent company) said in evidence that it was not a contract in that there was no obligation on Spur Oil Ltd. to do anything under that document; that in any event, Exhibit 1, Document 21.1 was in essence a memorandum of an inter-company transaction which established at the date of that document a fair market value for crude oil delivered from the Persian Gulf to the pipeline at Portland, Maine for ongoing shipment by pipeline from Portland, Maine to Montreal, Quebec; and that

détenait); (2) un contrat de vente de pétrole brut en date du 1<sup>er</sup> février 1970 conclu entre Murphy Oil Trading Company et Tepwin Company Limited (voir pièce 1, volume 1, document 43); et (3) un contrat en date du 1<sup>er</sup> février 1970 conclu entre Tepwin Company Limited et Spur Oil Ltd. relativement à la livraison de pétrole brut (voir pièce 1, volume 1, document 44).

Ces trois contrats ont eu pour effet qu'à partir du 1<sup>er</sup> février 1970, Spur Oil Ltd. a payé son pétrole brut \$2.25 US le baril au lieu de \$1.9876 US, comme elle faisait auparavant en vertu du contrat daté du 2 août 1968 (pièce 1, volume II, document 21.1).

Il ressort de la déposition de M. Watkins que, lorsqu'il a fait passer lesdits contrats (pièce 1, documents 42, 43 et 44) par Tepwin et Spur Oil Ltd., il ignorait l'existence du document 21.1. D'ailleurs, la demanderesse prétend en l'espèce que ce document n'est pas un contrat et qu'il ne faut pas en tenir compte.

La pièce 1, document 21.1, nous révèle que Murphy Oil Trading Company (la corporation du Delaware) a, en fait, jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1970, vendu du pétrole brut à Spur Oil Ltd. au prix de \$1.9876 US le baril.

A ce propos, M. Monzingo, directeur et vice-président administratif de Spur Oil Ltd. (et directeur et vice-président de la compagnie-mère de cette dernière, Murphy Oil Company Ltd. du Canada, et président directeur général de Tepwin Company Limited (Bermudes), l'autre filiale que cette dernière possède en propriété exclusive) déclare dans sa déposition que le document 21.1 n'est pas un contrat parce qu'il n'impose à Spur Oil Ltd. aucune obligation de faire; selon lui, ce document est ni plus ni moins qu'un mémoire afférent à une transaction entre compagnies qui a été établi, à l'époque où ledit document a été signé, une juste valeur marchande pour le pétrole brut que les pays du golfe Persique livraient à Portland (Maine) pour qu'il y soit ensuite réexpédié par pipeline à Montréal (Québec); et il ajoute que

when the arrangement and delivery of crude oil under that document, Exhibit 1, Book 1, Document 21.1, which had existed from August 2, 1968, was substituted for the arrangement or contract for delivery of crude oil, Exhibit 1, Book 1, Document 44 dated February 1, 1970 between Spur Oil Ltd. and Tepwin, he (Mr. Monzingo) determined the price at February 1, 1970 in that contract at \$2.25 U.S. per barrel as being a fair market price, having regard in the main to the then cost of affreightment.

During all the relevant periods the cost of crude oil remained relatively stable and so there is no allegation that there was any upward change in the price of crude oil that justified the changes purported to be effected by the execution of Documents 42, 43 and 44. It was the price of the freight element in essence that had changed. And such change in the freight element, it is alleged, justified the upward change in the Spur Oil Ltd. cost to \$2.25 U.S. per barrel, the amount of which change was the sum representing the said differential, approximately \$0.27 U.S. per barrel of crude oil.

Mr. Watkins said that he undertook this reorganization of Murphy Oil Trading Company (the Delaware Corporation) (which as stated, was done by dividing it into Murphy Oil Trading (Eastern) Company and Murphy Oil Trading (Western) Company and by acquiring Tepwin Company Limited, Bermuda) after he had ascertained certain tax advantages in acquiring and utilizing an off-shore company, after receiving advice from a legal friend in New York.

Regarding how Tepwin Company Limited the Bermuda Company would operate and be managed, Mr. Monzingo in his discovery at page 437 was asked this question and gave this answer, which was put in evidence at this trial:

Q. MR. PEARSON: Referring you to the second page of Exhibit 37, in the paragraph in respect of Tepwin Company Ltd., was it contemplated at that time that the office at Hamilton, Bermuda, would be used by Tepwin for the administration of its affairs and the conduct of its operations?

A. I think the conduct anticipated at that time, the conduct of its operations would be carried on for El Dorado, Arkansas. It would be headquartered—at that point, it would be headquartered and have more or less an office

lorsque les dispositions de ce document prévoyant la livraison de pétrole brut, depuis le 2 août 1968, ont été remplacées par celles du contrat daté du 1<sup>er</sup> février 1970 (pièce 1, volume 1, document 44) passé entre Spur Oil Ltd. et Tepwin, c'est lui-même qui a établi le prix de \$2.25 US le baril comme juste valeur marchande, compte tenu surtout du coût d'affrètement d'alors.

A toutes les époques en cause, le coût du pétrole brut est resté relativement stable, de sorte que personne ne peut prétendre qu'une hausse dans ce domaine justifiait les changements apportés par les documents 42, 43 et 44. En fait, c'est le prix de l'élément «fret» qui a changé et ce changement, prétend-on, a justifié la hausse du prix du pétrole brut facturé à Spur Oil Ltd. (\$2.25 US le baril), soit une hausse d'environ \$0.27 US le baril.

M. Watkins déclare avoir procédé à cette réorganisation de Murphy Oil Trading Company (la corporation du Delaware) (qui, comme je l'ai déjà indiqué, a consisté à la diviser en Murphy Oil Trading (Eastern) Company et en Murphy Oil Trading (Western) Company et à acheter Tepwin Company Limited, Bermudes) après qu'un avocat de ses amis à New York lui eut assuré que l'achat et l'exploitation d'une compagnie étrangère représentaient certains avantages fiscaux.

A propos de la manière dont Tepwin Company Limited (la compagnie des Bermudes) devait fonctionner et être gérée, on trouve à la page 437 de l'interrogatoire préalable de M. Monzingo, la question et la réponse suivantes qui ont été déposées en preuve à cette instance:

[TRADUCTION] Q. M. PEARSON: Je vous renvoie à la deuxième page de la pièce 37, au paragraphe relatif à Tepwin Company Ltd. A cette époque, envisagiez-vous de permettre à Tepwin de recourir au bureau de Hamilton (Bermudes) pour administrer ses affaires et diriger ses opérations?

R. Je pense qu'à cette époque, on avait prévu que Tepwin serait exploitée à partir d'El Dorado (Arkansas). C'est là qu'elle devait y avoir son siège social et y disposer d'une sorte de bureau pour expédier les questions administrati-

for carrying out the administrative matters necessary to comply with the legal requirements to end up in Bermuda.

As it turned out and as detailed in the evidence at this trial, all acts of control and management of the operations and decisions made in respect to and arrangements for all transactions entered into by Tepwin were done and made at El Dorado, Arkansas, Calgary, Alberta and Montreal, Quebec. Substantially, all of such acts of control and management that were done and made at El Dorado were done and made by two key figures, Mr. Paul Bilger, Vice-President, Supply and Transportation, Murphy Oil Corporation, El Dorado, Director and Vice-President, Tepwin Company Limited, Bermuda and Vice-President, Murphy Oil Trading (Eastern) Company, London, England and Vice-President Murphy Oil Trading (Western) Company, El Dorado, Arkansas, and by Mr. J. W. Watkins, Secretary and General Counsel, Murphy Oil Corporation, El Dorado, Arkansas and Director, Tepwin Company Limited.

Mr. Bilger was in charge of acquiring all crude oil supplies and arrangements for transportation of it for all the companies in the Murphy Oil corporation organization; and Mr. Watkins was in charge of the legal matters for all the companies in the Murphy Oil corporate organization.

As to Tepwin Company Limited, specifically the solicitors and the Bermuda directors and officers of it in Bermuda acted as mere scribes for Mr. Watkins doing only what he instructed them to do. They exercised no control and management and made no decisions as to transactions.

Specifically, in reference to Tepwin as to the transaction for the procurement of crude oil supply and the transportation of it, they did nothing and did not even receive any instruction about these matters: Mr. Bilger looked after these matters. As to the financial matters of Murphy Oil Company Ltd. (which owned 100% of Spur Oil Ltd.) in Canada *vis-à-vis* Tepwin, Mr. J. A. Gould of Spur Oil Ltd. managed such. As to the overall management of financial matters, such was directed by the directors and officers of Murphy Oil Company Ltd. in El Dorado, Arkansas, (see Exhibit 1, Book III, Document 188, the money chart, as to how the funds were transferred be-

ves qui devaient être réglées avant qu'elle ne puisse, légalement, s'installer définitivement aux Bermudes.

Or, il ressort des faits et de la preuve produite en l'espèce que c'est d'El Dorado (Arkansas), de Calgary (Alberta) et de Montréal (Québec) que Tepwin fut administrée et gérée, que toutes les décisions concernant ses opérations furent prises et que toutes les transactions la liant furent conclues. Ce sont deux de ses principaux dirigeants qui, à partir d'El Dorado, ont généralement assuré sa gestion. Il s'agit de M. Paul Bilger, vice-président aux approvisionnements et au transport de Murphy Oil Corporation d'El Dorado, directeur et vice-président de Tepwin Company Limited (Bermudes), vice-président de Murphy Oil Trading (Eastern) Company de Londres (Angleterre) et vice-président de Murphy Oil Trading (Western) Company d'El Dorado (Arkansas), et de M. J. W. Watkins, secrétaire et premier conseiller de Murphy Oil Corporation d'El Dorado (Arkansas) et un des directeurs de Tepwin Company Limited.

Pour toutes les compagnies du groupe Murphy Oil, M. Bilger était chargé d'acheter le pétrole brut et d'en assurer le transport; quant à M. Watkins, il était chargé de toutes les questions juridiques.

Quant aux avocats, aux administrateurs et aux dirigeants de Tepwin Company Limited, qui se trouvaient aux Bermudes, ils ont agi comme de simples scribes, se contentant d'exécuter les instructions de M. Watkins. Ils n'ont exercé aucun contrôle ni pris aucune décision concernant les diverses transactions.

En particulier, ils n'ont rien eu à voir avec le contrat concernant l'approvisionnement en pétrole brut et son transport et n'ont même reçu aucune instruction quant à ces questions. M. Bilger s'en est entièrement chargé. Le soin d'exécuter les obligations financières de Murphy Oil Company Ltd. du Canada (qui possède en propriété exclusive Spur Oil Ltd.) envers Tepwin, a été confié à M. J. A. Gould, de Spur Oil Ltd., et les questions générales en matière de finances et de gestion, aux directeurs et aux administrateurs de Murphy Oil Company Ltd. d'El Dorado (Arkansas) (voir pièce 1, volume III, document 188, le diagramme décrivant la manière dont circulaient les fonds entre

tween and among all the Murphy Corporations in the Murphy corporation organization). And as to other matters concerning Tepwin in Canada, the control at Calgary was that of Mr. Monzingo and of Mr. Gould, and at Montreal the control was that of Mr. Monzingo in the main and of some other persons under him.

In sum therefore, although Tepwin Company Limited, after February 1, 1970, was alleged to be in the business of purchasing, selling and delivering oil, none of its officers and directors in Bermuda exercised any control over any such aspects of that business. Tepwin was supposed to purchase oil in the Middle East and have it transported to Portland, Maine. But in fact, Murphy Oil Trading Company (later Murphy Oil Trading (Western) Company) headquartered in El Dorado, Arkansas, after February 1, 1970, purchased the oil in the Middle East and delivered it to Portland, Maine for ongoing shipment by pipeline to Montreal and Tepwin did not.

Some evidentiary proof of this, and there are many other examples, are (1) the fact that in 1970 all invoices to Tepwin were from Murphy Oil Trading (Western) Company; and all bills of lading, evidence of title and negotiable, were made out to Murphy Oil Trading (Western) Company and not Tepwin; (2) the fact that regarding the so-called Tepwin charge (that is the differential between \$2.25 and \$1.9876) Spur Oil Ltd. always considered that it was not paying the sum representing this differential in the price it paid for delivered crude oil, but instead was paying \$1.987. (See Exhibit 1, Book II, Document 158, which are bookkeeping entries where there is a notation that the parent company instructs to add \$.272 and Spur Oil Ltd.'s accountants note in effect they will "bury it" "before going to bed"); (3) the fact that Tepwin did not incur the normal expenses that one would expect if Tepwin did actually control and manage an international business trading in crude oil. Instead, Tepwin only had charges and expenses for leasing a pro forma office in Bermuda. (See Exhibit 1, Book II, Document 141 being the financial statements for Tepwin Company Limited for the year ended December 31, 1970); (4) the fact that Mr. Watkins informed the solicitors in Bermuda, Conyers, Dill and Pearman to write up Directors' Minutes declaring a dividend each time

toutes les compagnies du groupe Murphy). Et pour toutes les autres questions concernant Tepwin au Canada, c'est M. Monzingo et M. Gould qui en ont pris soin à Calgary et M. Monzingo principalement et certains de ses collaborateurs à Montréal.

Donc, après le 1<sup>er</sup> février 1970, bien que Tepwin Company Limited fût censée avoir pour objet l'achat, la vente et la livraison de pétrole, ni ses directeurs ni ses administrateurs des Bermudes n'ont exercé le moindre contrôle sur un seul aspect de ses affaires. Tepwin était censée acheter du pétrole au Moyen-Orient et le transporter à Portland (Maine); mais, en fait, c'est Murphy Oil Trading Company (plus tard, Murphy Oil Trading (Western) Company) d'El Dorado (Arkansas) et non pas elle qui, après le 1<sup>er</sup> février 1970, a acheté le pétrole au Moyen-Orient et l'a livré à Portland (Maine) pour qu'il soit ensuite transporté par pipeline à Montréal.

Entre maintes autres preuves manifestes à cet égard, je citerai: (1) le fait qu'en 1970 toutes les factures adressées à Tepwin ont émané de Murphy Oil Trading (Western) Company; et que tous les connaissements maritimes, preuves de titre et papiers négociables ont été établis à l'intention de Murphy Oil Trading (Western) Company et non pas de Tepwin; (2) le fait que, relativement au supplément Tepwin (c'est-à-dire la différence entre \$2.25 et \$1.9876), Spur Oil Ltd. a toujours considéré qu'elle ne payait pas ce supplément dans le prix versé pour ses achats de pétrole brut livré, mais qu'elle ne payait plutôt que \$1.987 par baril. (Voir à la pièce 1, volume II, document 158, les écritures comptables où il est fait mention de l'ordre donné par la compagnie-mère d'ajouter le supplément de \$0.272 et où il est également fait mention du refus des comptables de Spur Oil Ltd. d'obtempérer à cet ordre); (3) le fait que Tepwin n'a encouru aucune des dépenses qu'elle aurait dû normalement encourir si elle avait réellement fait le commerce international du pétrole brut, ses seules dépenses ayant été celles afférentes à la location d'un bureau *pro forma* aux Bermudes. (Voir à la pièce 1, volume II, document 141, les états financiers de Tepwin Company Limited pour l'année se terminant le 31 décembre 1970); (4) le fait que M. Watkins ait demandé à la firme d'avo-

a a shipload of oil left the Persian Gulf for delivery at Portland, Maine, the dividend being approximately equal to the so-called \$0.27 Tepwin charge times the number of gallons of crude oil in each shipload; (5) the fact that in Exhibit 1, Document 141 the firm of Peat, Marwick, chartered accountants of Bermuda recorded the true expenses of Tepwin; (6) the fact that in Document 17 in Separate Book dated August 31, 1973 the words reading "pertaining to the audit of Tepwin . . .", established that no audit was done for Tepwin until after August 1973; (7) the fact that all the operations transactions and functions taken and done relating to the purchase and sale of crude oil in 1970 were managed and controlled at El Dorado; as to this, every telex sent to and from Esso, British Petroleum etc., was sent to and by Murphy Oil Trading Company, El Dorado, Arkansas; and (8) the fact that the total sum representing the total so-called Tepwin charge, the differential of \$0.27 times the number of gallons of crude oil, except for a small amount for expenses, was passed to the Canadian parent company of Spur Oil Ltd., in Calgary by way of tax-free dividends. (See the records of declaration of dividends on a shipload by shipload basis, Exhibit 1, Document 142, Directors' meeting and Documents 59, 67, 80, 90, 94, 97, 113 and 119, all of which were mentioned by Mr. Monzingo in his evidence.)

Expert evidence was called by the defendant as to whether or not what was contemplated in respect of operations and transactions by Tepwin Company Limited and Spur Oil Ltd., as set out in the contracts, Exhibit 1, Book 1, Documents 42, 43 and 44 was normal and what might be expected in the business world. One of such expert witnesses was Otto G. Glander. He is Chairman of Glander International Inc. of New York, N.Y. Ship Brokers. He has had substantial experience in international shipping and in the business of tanker and bunker brokers and agents, especially the business of brokering sea-going vessels and oil

cats Conyers, Dill & Pearman, des Bermudes, de rédiger un procès-verbal d'une réunion du conseil d'administration précisant qu'un dividende serait déclaré chaque fois qu'une cargaison de pétrole quitterait le golfe Persique pour être livrée à Portland (Maine), ce dividende étant à peu près égal au supplément Tepwin de \$0.27 multiplié par le nombre de gallons de pétrole brut de chaque cargaison; (5) le fait que l'on trouve dans la pièce 1, document 141, les dépenses réelles encourues par Tepwin, telles que les a consignées la firme de comptables agréés Peat, Marwick, des Bermudes; (6) le fait que dans le document 17 du *Separate Book* en date du 31 août 1973, les termes [TRANSDUCTION] «afférent à la vérification de Tepwin . . .» prouvent qu'il n'y a eu aucune vérification des livres de Tepwin avant août 1973; (7) le fait qu'en 1970, toutes les opérations relatives à l'achat et à la vente de pétrole brut ont été gérées et contrôlées à El Dorado; soulignons, à titre d'exemple, que tous les télex envoyés ou reçus par Esso, British Petroleum, etc. ont été envoyés à Murphy Oil Trading Company d'El Dorado (Arkansas) ou par cette compagnie; et (8) le fait que la totalité des sommes recueillies par le biais du supplément Tepwin (c'est-à-dire la différence de \$0.27 multipliée par le nombre de gallons de pétrole brut), à l'exception d'une somme minime prévue pour les dépenses, ait été entièrement transférée à la compagnie-mère canadienne de Spur Oil Ltd. à Calgary, sous forme de dividendes non imposables. (Voir les registres de déclaration de dividendes sur cargaison, pièce 1, document 142, réunion du conseil d'administration, et les documents 59, 67, 80, 90, 94, 97, 113 et 119 qui sont tous mentionnés dans la déposition de M. Monzingo.)

La défenderesse a cité des experts comme témoins, en vue d'établir si les transactions et les opérations de Tepwin Company Limited et de Spur Oil Ltd., telles qu'illustrées par les contrats en cause (pièce 1, volume 1, documents 42, 43 et 44), comportent des objectifs réguliers et acceptables vis-à-vis de la pratique courante dans le monde des affaires. L'un de ces experts est Otto G. Glander, le président de Glander International Inc. de New York, une firme de courtage maritime. Il a une grande expérience du transport maritime international, du courtage en soutage et en navires-citernes, spécialement en navires de long cours

cargoes and generally in other related businesses. Mr. Glander gave evidence in respect of the following four questions posed to him by counsel for the defendant:

1. Whether the freight rates for the transportation of crude oil which were agreed by Associated Bulk Carriers Ltd. (as owner) and Murphy Oil Trading Company (as charterer) in their contract of March 28, 1968, (Exhibit 1, Book 1, Document 12) constituted 'fair market value'.
2. Whether the contract of February 1, 1970, (Exhibit 1, Book 1, Document 42) entered into between Murphy Oil Trading Company and Tepwin Company Limited was a contract which was typical of contracts of affreightment normally entered into in the course of the tanker chartering trade.
3. Whether the freight rates charged by Murphy Oil Trading Company to Tepwin Company Limited in the said contract of February 1, 1970, (Exhibit 1, Book 1, Document 44) constituted 'fair market value'.
4. Whether the freight element in the price of crude oil delivered C.I.F. Portland, Maine, charged to the Plaintiff by Tepwin Company Limited under their agreement of February 1, 1970, (Exhibit 1, Book 1, Document 43) constituted 'fair market value'.

Mr. Glander deposed in part as follows:

In order to answer these questions counsel of the Department of Justice made available to me the pleadings in this action, the documents produced by both parties and the transcript of the examination for discovery of Mr. B.H. Monzingo on behalf of Spur Oil Ltd. I have read these materials, and have as well, consulted market records of Glander International Inc. and other information available in the trade.

In addition, Mr. Glander was present at this trial and heard all the evidence adduced by Spur Oil Ltd.

Hereunder is set out in some detail some of the verbatim evidence of Mr. Glander for a number of reasons, all of which are for the purpose of better understanding the issues in this appeal. For such purpose the evidence regarding the various types of contracts normally entered into in international trade for the transportation of crude oil, in the oil tanker market, in spot charter market, and the evidence regarding the spot market prices paid for crude oil, are especially helpful:

1. Did the freight rates for the transportation of crude oil which were agreed by Associated Bulk Carriers Ltd. (as owner) and Murphy Oil Trading Company (as charterer) in their contract of March 23, 1968, constitute 'fair market value'?

et en pétroliers, ainsi que de tous les domaines connexes. Le témoignage de M. Glander porte sur les quatre questions suivantes, qui lui ont été posées par l'avocat de la défenderesse:

- a 1. Le fret convenu dans leur contrat du 28 mars 1968 (pièce 1, volume 1, document 12) entre Associated Bulk Carriers Ltd. (en qualité de fréteur) et Murphy Oil Trading Company (en qualité d'affrèteur) pour le transport de pétrole brut, représente-t-il la 'juste valeur marchande' de ce transport?
- b 2. Le contrat du 1<sup>er</sup> février 1970 (pièce 1, volume 1, document 42) passé par Murphy Oil Trading Company et Tepwin Company Limited est-il typique des contrats d'affrètement de pétroliers?
- c 3. Le fret que Murphy Oil Trading Company a chargé à Tepwin Company Limited dans ce contrat du 1<sup>er</sup> février 1970 (pièce 1, volume 1, document 44) pour le transport de pétrole brut représente-t-il la 'juste valeur marchande' de ce transport?
- d 4. La fraction «fret» comprise dans le prix du pétrole brut livré C.A.F. à Portland (Maine), que Tepwin Company Limited a débité à la demanderesse aux termes de leur contrat du 1<sup>er</sup> février 1970 (pièce 1, volume 1, document 43) pour le transport de pétrole brut représente-t-elle la 'juste valeur marchande' de ce transport?

Dans sa déposition, M. Glander a déclaré, en substance, ceci:

[TRADUCTION] Afin que je puisse répondre à ces questions, l'avocat du ministère de la Justice m'a communiqué les conclusions écrites des parties à la présente action, les documents qu'elles ont produits et la transcription de l'interrogatoire préalable de M. B.H. Monzingo fait au nom de Spur Oil Ltd. J'ai lu ces documents et j'ai consulté les archives de Glander International Inc., ainsi que d'autres documents afférents à ce secteur d'activité.

M. Glander était, en outre, présent à l'instruction et il a entendu tous les témoins cités par Spur Oil Ltd.

Pour un certain nombre de raisons, qui visent toutes à permettre de mieux comprendre les points litigieux du présent appel, je reproduis littéralement ci-dessous une partie du témoignage de M. Glander. Sont particulièrement utiles ses déclarations quant aux types de contrat ordinairement passés dans le transport international du pétrole brut, sur le marché des pétroliers et sur le marché d'affrètement au jour le jour, et quant aux cours du disponible pour le pétrole brut:

- j [TRADUCTION] 1. Le fret convenu dans leur contrat du 28 mars 1968 entre Associated Bulk Carriers Ltd. (en qualité de fréteur) et Murphy Oil Trading Company (en qualité d'affrèteur) pour le transport de pétrole brut, représente-t-il la 'juste valeur marchande' de ce transport?

The contract of March 23, 1968 between Associated Bulk Carriers Ltd. as "Owner" and Murphy Oil Trading Company as "Charterer" . . . (Exhibit 1, Book 1, Document 12) is a contract which in the shipping trade is known as a "Contract of Affreightment". In the oil shipping business a contract of affreightment is an agreement whereby an owner of tankers or other bulk carriers agrees to make available, on a voyage charter basis, as distinguished from a time or bare boat basis, a certain vessel within a restricted physical condition, such as length, beam, draft, etc., at certain time intervals from designated loading ports to designated discharge ports, at a stated price per ton. Such price or rate is at the present time usually expressed as units above or below 100, or "Worldscale 100", while shipping contracts negotiated up to September 15, 1969, had their rates expressed as percentages above or below a scale of rates which was known as "Intascale". Thus the contract of affreightment between Associated Bulk Carriers Ltd. and Murphy Oil Trading Company . . . expresses the transportation fee at "Intascale less 62½%."

"Intascale" was a rate reference published by The International Tanker Freight Scale Association Limited, of London, England, up to September 15, 1969, while "Worldscale" has, since that date, been a rate reference published jointly by the International Tanker Nominal Freight Scale Association Limited and the Association of Ship Brokers and Agents (Worldscale), Inc. of New York, N.Y.

Both the Intascale and Worldscale rates are predicated on the daily operating costs of a 19,000 ton diesel tanker, making a round-trip voyage between designated loading and discharge ports, plus the costs of bunker fuel consumed for the round voyage, plus port charges incurred, such as agency fees, tugs, customs, overtime dues, etc. The basic assumption is that the vessel is paid to return to the original loading port in ballast, and that the total cost of the round voyage is divided by the total tons of cargo carried, expressed in long tons, resulting in a U.S. dollar figure which is published as the rate for that particular voyage. It was expressed in terms of "Intascale" for contracts negotiated up to September 15, 1969, and has been expressed in terms of "Worldscale" for contracts negotiated after that date. These rates thus relate the average costs of operating a vessel between two given ports. The "Intascale" rates were published annually; so were the "Worldscale" rates until two years ago, when fluctuating port charges and unpublished rates compelled semiannual revisions to these rates. The basic formula, however, remained unchanged until 1979, when wildly fluctuating bunker prices dictated a complete revision of the formula every six months commencing 1980.

The difference between "Intascale" and "Worldscale" rates lies basically in the difference between the daily operating costs of a vessel quoted in £ Sterling and US \$1,800 a day and also in the computation of the lay-time of a vessel. The reason for the abandonment of "Intascale" and the

Le contrat du 23 mars 1968 passé par Associated Bulk Carriers Ltd., en qualité de «fréteur» et Murphy Oil Trading Company, en qualité d'«affréteur» . . . (pièce 1, volume 1, document 12), s'appelle dans l'industrie du transport maritime un «contrat d'affrètement». Pour le pétrole, un contrat d'affrètement est un contrat par lequel un propriétaire de navires-citernes ou autre transporteur en vrac accepte de fournir sur la base d'une charte-partie au voyage (qu'il convient de distinguer d'une charte-partie à temps ou à coque nue), un certain navire répondant à des conditions matérielles précises comme, par exemple, la longueur, la largeur, le tirant d'eau, etc., et chargé d'effectuer à certains intervalles la liaison entre des ports d'embarquement désignés et des ports de déchargement désignés et ce, moyennant un prix par tonne déterminé à l'avance. Actuellement, ce prix ou ce tarif s'énonce, en général, en unités au-dessus ou au-dessous de 100, ou *Worldscale 100*, tandis que les tarifs prévus dans les contrats de transport maritime négociés avant le 15 septembre 1969, s'énoncent en pourcentages au-dessus ou au-dessous d'une échelle tarifaire appelée *Intascale*. Par conséquent, le contrat d'affrètement conclu entre Associated Bulk Carriers Ltd. et Murphy Oil Trading Company . . . prévoit un fret s'élevant à «*Intascale* moins 62½%».

*Intascale* est une référence tarifaire qui, jusqu'au 15 septembre 1969, était publiée par The International Tanker Freight Scale Association Limited, de Londres (Angleterre), tandis que *Worldscale* est une référence tarifaire publiée conjointement depuis cette date par International Tanker Nominal Freight Scale Association Limited et Association of Ship Brokers and Agents (Worldscale), Inc. de New York, N.Y.

Les tarifs *Intascale* et *Worldscale* sont tous deux basés sur le coût d'exploitation journalier d'un pétrolier diesel de 19,000 tonnes faisant un voyage aller-retour entre des ports de chargement et de déchargement désignés, plus les coûts du combustible de soutage consommé pendant ledit voyage et les frais portuaires, tels que les frais d'agence, de remorquage et de douanes, les rétributions d'heures supplémentaires, etc. Ils supposent fondamentalement que le navire est payé pour retourner sur lest à son port de chargement et que le coût total du voyage aller-retour est divisé par le nombre de tonnes de cargaison transportées, exprimées en tonnes fortes, qui se traduit par un chiffre en dollars américains publié en guise de tarif pour ledit voyage. Ce tarif est énoncé en unités *Intascale* pour les contrats négociés avant le 15 septembre 1969 et en unités *Worldscale* pour ceux négociés après cette date. Les tarifs se rapportent donc au coût d'exploitation moyen d'un navire entre deux ports donnés. Les tarifs *Intascale* étaient publiés chaque année; il en était de même pour les tarifs *Worldscale* jusqu'aux deux dernières années où les fluctuations dans les frais portuaires et les tarifs non publiés ont entraîné des révisions semestrielles. Toutefois, la formule de base est demeurée inchangée jusqu'en 1979, où les fluctuations extravagantes des prix du soutage ont rendu indispensable de procéder à une révision complète tous les six mois, à partir de 1980.

La distinction entre les tarifs *Intascale* et *Worldscale* réside essentiellement dans la différence des coûts d'exploitation journaliers d'un navire exprimés en livres sterling et ceux exprimés en dollars US (\$1,800 par jour), et aussi dans le calcul des jours de planche d'un navire. L'abandon de l'*In-*

adoption of "Worldscale" was the desire to merge the "Intascale" rate structure with the American Tanker Rate Schedule (known as "A.T.R.S.") and to have one world-wide acceptable rate structure.

The London Tanker Brokers' Panel under contract to the Shell and BP oil companies, also publishes, on a monthly basis, "Average Freight Rate Assessments" ("AFRA"). These rates expressed in U.S. dollars, are calculations made over a monthly period running from the 16th of one month to the 15th of the following month and represent the weighted average cost of commercially chartered tonnage as employed in the international transport of oil during the calculation period, and such tonnage is divided into four categories, i.e. owned vessels, long-term chartered vessels, short-term chartered vessels and single-voyage charters (spot market). It is important to bear in mind that the period charters upon which the AFRA rates are based are those in existence in that monthly period, regardless to when they were negotiated or entered into. AFRA rates thus cannot be taken as a reflection of the current tanker market. AFRA rates are at best approximations to the cost of long-term chartered and owned tonnage.

There are many types of contracts for the transportation of oil that are entered into in the oil tanker market. These can generally be broken down into long-term, short-term and spot charters. A long-term charter is usually one in which the owner strives to pay off the cost of the vessel over a period of time, which, depending on market conditions, may vary from eight to twelve years. Thus a long-term charter will ordinarily be of such duration, but may be any period over three years. A short-term charter, on the other hand, is one which generally does not exceed three years. Such charters are usually entered into as a result of short-term needs of charters which owners are prepared to meet as a result of their own needs. While long-term charter rates may as a general rule be expected to be lower than short-term charter rates, it is not uncommon that short-term charter rates may as a result of depressed market conditions be lower than long-term charter rates.

The third principal category of oil tanker charters is spot charters. This is a type of charter which is entered into as a result of immediate needs occasioned by such things as cargo sales, breakdown of chartered vessels, peak requirements in winter and many other factors. Such charters are usually entered into on a voyage-by-voyage basis, although some of them may be for as many as three voyages. Spot charter rates may therefore be expected to be, and indeed are, the most volatile of all tanker charter rates in that they reflect most closely any current prevailing changes in short-term market conditions.

In 1970, when the Plaintiff allegedly purchased oil from Tepwin Company Limited, the long-term oil charter rates for voyages between the Persian Gulf and U.S. East Coast ports for vessels of cargo capacity of between 35,000 and 65,000 tons equated between "Worldscale 83" and "Worldscale 80". At that time the short-term range for similar tonnages for similar voyages equated between "Worldscale 74" and "Worldscale 127" averaging "Worldscale 88", while the market for the spot market fluctuated between "Worldscale 120" and "Worldscale 290". AFRA rates in 1970 for "medi-

tascale et l'adoption de la *Worldscale* furent motivés par le désir de réunir le barème *Intascale* et le barème *American Tanker Rate Schedule* (A.T.R.S.), afin de n'avoir qu'un seul barème universel.

En outre, aux termes d'un contrat passé avec les compagnies pétrolières Shell et BP, le *London Tanker Brokers' Panel* publie mensuellement l'«*Average Freight Rate Assessments*» (AFRA). Ces tarifs exprimés en dollars US sont calculés sur une période d'un mois, du 16 au 15 du mois suivant, et représentent le coût moyen pondéré du tonnage commercialement affrété en vue du transport international du pétrole pendant le mois visé. Ce tarif est établi pour quatre catégories de transporteur: les navires appartenant au propriétaire du tonnage à transporter, les navires affrétés à long terme, les navires affrétés à court terme et les navires affrétés au voyage (au jour le jour). Il importe de se rappeler que les tarifs AFRA sont basés sur les chartes-parties à temps négociées ou passées à quelque date que ce soit pendant le mois visé. On ne peut donc pas dire qu'ils reflètent le marché courant des pétroliers. Au mieux, ils s'approchent du coût d'un tonnage transporté sur un navire affrété à long terme ou d'un tonnage transporté sur un navire appartenant au propriétaire de ce tonnage.

On rencontre généralement trois types de contrat de transport du pétrole, c'est-à-dire les affrètements à long terme, affrètements à court terme et affrètements au jour le jour. Par l'affrètement à long terme, le propriétaire cherche en général à amortir le coût du navire sur une période qui, suivant les conditions du marché, peut varier de huit à douze ans. Par contre, un affrètement à court terme ne dépasse pas en général trois ans. Il résulte ordinairement de besoins à court terme des affrêteurs que les frêteurs sont prêts à satisfaire parce qu'ils s'harmonisent avec les leurs. Bien que les tarifs des affrètements à long terme soient généralement inférieurs à ceux des affrètements à court terme, il arrive souvent que, par suite d'une récession, ils leur soient supérieurs.

Le troisième principal type d'affrètement de pétroliers est l'affrètement au jour le jour. Il s'agit d'un type d'affrètement qui permet de répondre à des besoins immédiats résultant, par exemple, de ventes de cargaison, de pannes de navire affrété, de périodes de pointe en hiver, etc. Il est en général passé pour un voyage, mais il peut l'être parfois pour jusqu'à trois voyages. On peut donc s'attendre à ce que ses tarifs soient (et ils le sont en fait) les plus fluctuants de tous les types d'affrètement pour pétroliers, car ils reflètent de très près les changements qui prévalent dans les conditions du marché à court terme.

En 1970, année où la demanderesse prétend avoir acheté du pétrole de Tepwin Company Limited, les tarifs d'affrètement à long terme pour des parcours entre le golfe Persique et les ports de la côte est des États-Unis pour des pétroliers ayant une capacité de 35,000 à 65,000 tonnes de jauge, se situaient entre *Worldscale 83* et *Worldscale 80*. A cette époque, les tarifs à court terme pour des tonnages et des parcours analogues se situaient entre *Worldscale 74* et *Worldscale 127*, la moyenne étant de *Worldscale 88*, tandis que pour les affrètements au jour le jour, ils fluctuaient entre

um" size cargoes ranged from "Worldscale 102" to "Worldscale 156.8", while that for "Large 1" size cargoes was "Worldscale 75.3" to "Worldscale 109.7".

In March, 1968, i.e. the time that the contract of affreightment between Associated Bulk Carriers Ltd. and Murphy Oil Trading Company was entered into, the going long-term oil tanker charter rate for Persian Gulf—U.S. East Coast ports voyages equated to "Intascale minus 23%", while the rates for short-term and spot charters equated to "Intascale minus 15%" and "Intascale minus 26%" respectively. At that time AFRA for "medium" size cargoes was "Intascale minus 23.7%", and for "Large 1" size cargoes was "Intascale minus 34.5%".

As I have said, the contract between Associated Bulk Carriers Ltd. and Murphy Oil Trading Company was a contract of affreightment. The rates negotiated for such contracts, unlike the rates negotiated for time charters or consecutive voyage charters, are not designed to reflect the entire cost of the round-trip voyage of the vessel, but are rather negotiated on the assumption that the cost of the return voyage or of a portion of it, will be borne or defrayed by revenue derived from the transportation of other cargo. It may therefore be expected that rates negotiated for contracts of affreightment will be lower than rates negotiated for time charters or consecutive voyage charters, and a comparison of the rate agreed to in the contract between Associated Bulk Carriers Ltd. and Murphy Oil Trading Company with the going rates for time charters and consecutive voyage charters in effect in 1968 bears this out.

While the rate in the Associated Bulk Carriers Ltd.—Murphy Oil Trading Company contract at "Intascale minus 62½%" appears to be low when compared to their prevalent rates for time charters or consecutive voyage charters for voyages between the Persian Gulf and U.S. East Coast ports, it was agreed to by independent parties and thus presumably met their respective needs in March, 1968. It is therefore, in my opinion, a "fair market rate" or "fair market value" for the transportation of oil under the special conditions agreed to by the parties at that time for the 2½ year period specified.

2. Was the contract of February 1, 1970 (Exhibit 1, Book 1, Document 42) entered into between Murphy Oil Trading Company and Tepwin Company Limited a contract which was typical of contracts of affreightment normally entered into in the course of the tanker chartering trade?

This contract purports to be a subcontract of affreightment whereby Murphy Oil Trading Company endeavours to charter to Tepwin Company Limited ships under charter to Murphy Oil Trading Company from Associated Bulk Carriers Ltd. by virtue of the contract of affreightment of March 23, 1968.

There are, however, unusual features to this contract. In the ship chartering business the parties to a contract of affreightment are referred to as "owner" and "charterer", respectively, and the parties to a subcontract of affreightment are referred to as "chartered owner" or "disponent

Worldscale 120 et Worldscale 290. En 1970, les tarifs AFRA pour des cargaisons «moyennes» se situaient entre Worldscale 102 et Worldscale 156.8, tandis que pour les cargaisons de «volume 1», ils se situaient entre Worldscale 75.3 et Worldscale 109.7.

En mars 1968, date où Associated Bulk Carriers Ltd. et Murphy Oil Trading Company ont passé leur contrat, le tarif d'affrètement à long terme pour les pétroliers faisant la liaison entre le golfe Persique et les ports de la côte est des États-Unis, si situait à «Intascale moins 23%», tandis que les tarifs d'affrètement à court terme et au jour le jour se situaient respectivement à «Intascale moins 15%» et «Intascale moins 26%». A cette époque, les tarifs AFRA, pour des cargaisons moyennes, se situaient à «Intascale moins 23.7%» et pour les cargaisons de «volume 1», à «Intascale moins 34.5%».

Comme je l'ai dit, le contrat conclu entre Associated Bulk Carriers Ltd. et Murphy Oil Trading Company est un contrat d'affrètement dont les tarifs, contrairement à ceux négociés pour les chartes-parties à temps ou au voyage, ne visent pas à refléter le coût total du voyage aller-retour du navire, mais présupposent que le coût du retour ou une partie de ce coût sera défrayé par des recettes tirées du transport d'une autre cargaison. On peut donc s'attendre à ce que les tarifs négociés pour des contrats d'affrètement soient inférieurs à ceux négociés pour des chartes-parties à temps ou au voyage, comme l'illustre une comparaison entre les tarifs fixés dans le contrat liant Associated Bulk Carriers Ltd. et Murphy Oil Trading Company et les tarifs courants des chartes-parties à temps et au voyage en vigueur en 1968.

Bien que le tarif fixé à «Intascale moins 62½%», dans ce contrat nous apparaisse peu élevé lorsqu'on le compare aux tarifs qu'ont acceptés ces deux compagnies pour des chartes-parties à temps ou au voyage entre le golfe Persique et les ports de la côte est des États-Unis, il s'agit malgré tout d'un tarif que des parties indépendantes ont accepté, sans doute parce qu'il satisfaisait à leurs besoins respectifs en mars 1968. Il représente donc, à mon avis, un «juste fret marchand» ou une «juste valeur marchande» pour le transport du pétrole dans les conditions spéciales prévues par les parties à cette époque pour la période spécifiée de deux ans et demi.

2. Le contrat du 1<sup>er</sup> février 1970 (pièce 1, volume 1, document 42) passé par Murphy Oil Trading Company et Tepwin Company Limited est-il typique des contrats d'affrètement de pétroliers?

Ce contrat est censé être un contrat de sous-affrètement en vertu duquel Murphy Oil Trading Company doit affréter pour Tepwin Company Limited des navires appartenant à Associated Bulk Carriers Ltd. qu'elle a déjà affrétés pour son compte en vertu du contrat d'affrètement du 23 mars 1968.

Toutefois, ce contrat présente des particularités inhabituelles. En matière d'affrètement maritime, les parties à un contrat d'affrètement sont appelées respectivement «fréteur» et «affréteur», tandis que les parties à un contrat de sous-affrètement sont appelées respectivement «affréteur» ou

owner" and "charterer", respectively. The description of the parties employed in this contract of February 1, 1970, is not customary in the trade. The only conclusion I can come to as a person experienced in the business is that this contract was drawn by a person not familiar with the language in the trade. In fact, it appears from the transcript of Mr. Monzingo's examination for discovery (pp. 293-294 ...) that this contract was drawn "in house", i.e. by an employee of the Murphy group of corporations.

Clause 1 of the contract provides that liftings are to be made commencing February 1, 1970, and also that "the first lifting shall not be made prior to February 1, 1970". Obviously, since the contract is to take effect on February 1, 1970, the reference to any liftings prior to that date is redundant. Also, it is patently impossible for no liftings to be made in the past, i.e. before February 1, 1970, and I have never seen any such clause in any contract entered into in the normal course of business.

Furthermore, one of the provisions of Clause 1 of the contract is physically most awkward to implement. Unless one assumes that the first lifting is to be made right on February 1, 1970, the date of the contract, and the last on December 31, 1970, the reference to a minimum of 12 liftings in thirty-day periods assumes an air of improbability. The reference to a maximum of 20 liftings in thirty-day periods certainly looks like a mathematical impossibility. Also it is difficult to understand why such awkward and unworkable lifting provisions were substituted for the straight-forward lifting provisions under the prime contract between Associated Bulk Carriers Ltd. and Murphy Oil Trading Company.

Finally, the freight is, in clause 6 of this contract, expressed as "Worldscale 46.6" on Persian Gulf loadings. While it is usual in the trade to express "Worldscale" rates in fractions of .25, .5, or .75, it is unusual to express them in other fractions, such as .6, as is done in this contract. It therefore seems to me that this "Worldscale 46.6" rate is merely a conversion factor, probably of "Intascale minus 62½%" (the rate quoted in the Associated Bulk Carriers Ltd.—Murphy Oil Trading Company contract of affreightment).

The foregoing are all features which are unusual in a contract of affreightment which are entered into by parties dealing at arm's length in the ordinary course of business. They are of a nature which leads me to believe that whatever may have been the reasons for drafting this contract between Murphy Oil Trading Company and Tepwin Company Limited, commercial considerations could not have been paramount, so that in my opinion, this contract is not one which is typical of contracts of affreightment normally entered into in the course of the tanker chartering trade.

3. Were the freight rates charged by Murphy Oil Trading Company to Tepwin Company Limited in the contract of February 1, 1970, (Exhibit 1, Book 1, Document 44) "fair market value"?

Had Murphy Oil Trading Company or Tepwin Company Limited, on or about February 1, 1970, gone into the market

«sous-fréteur» et «sous-affréteur». Or la description des parties, qui figure dans le contrat du 1<sup>er</sup> février 1970, est inhabituelle. La seule conclusion que je puisse en tirer, vu mon expérience dans ce domaine, est que ce contrat a été rédigé par une personne qui n'était pas familière avec le jargon du domaine. En fait, si l'on se fie à la transcription de l'interrogatoire préalable de M. Monzingo (pp. 293 et 294 ...), il se serait agi d'une «rédaction-maison», c'est-à-dire que le contrat aurait été rédigé par un employé du groupe Murphy.

Selon la clause 1 du contrat, les chargements devaient commencer le 1<sup>er</sup> février 1970 et «pas avant cette date». Puisque le contrat entrait en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1970, la référence à des chargements commencés antérieurement à cette date est, de toute évidence, superflue. De plus, il eut été manifestement impossible que l'on ait procédé au chargement avant le 1<sup>er</sup> février 1970. Je n'ai jamais vu un contrat conclu dans le cours normal des affaires, qui comportait une clause semblable.

En outre, le respect de l'une des dispositions de la clause 1 du contrat entraîne certains problèmes matériels difficiles à résoudre. En effet, à moins de présumer que le premier chargement devait se faire le 1<sup>er</sup> février 1970, date du contrat, et le dernier, le 31 décembre 1970, la référence à un minimum de 12 chargements en une période de 30 jours paraît invraisemblable tandis que la référence à un maximum de 20 chargements en 30 jours paraît être une impossibilité mathématique. Il est aussi difficile de comprendre pourquoi des dispositions de chargement aussi inexécutable ont été substituées à celles beaucoup plus raisonnables qui figuraient dans le premier contrat passé par Associated Bulk Carriers Ltd. et Murphy Oil Trading Company.

Enfin, dans la clause 6 de ce contrat, le fret est fixé à *Worldscale 46.6* pour les chargements en provenance du golfe Persique. Or, s'il est habituel dans le domaine d'exprimer les tarifs *Worldscale* en fractions de .25, .5, ou .75, il est inhabituel de les exprimer en d'autres fractions telles que .6, comme c'est le cas dans ce contrat. Le tarif *Worldscale 46.6* ne semble donc être qu'un simple facteur de conversion, probablement du tarif «*Intascale* moins 62½%» (tarif mentionné dans le contrat d'affrètement liant Associated Bulk Carriers Ltd. et Murphy Oil Trading Company).

Toutes ces particularités sont inhabituelles dans un contrat d'affrètement passé à distance par des parties dans le cours ordinaire de leurs affaires. Elles sont d'une nature qui m'incite à croire que quelles qu'aient pu être les raisons de Murphy Oil Trading Company et de Tepwin Company Limited pour rédiger ce contrat, ce ne sont pas les considérations commerciales qui ont prévalu. J'estime donc que ce contrat n'est pas typique des contrats d'affrètement de pétroliers.

3. Le fret que Murphy Oil Trading Company a chargé à Tepwin Company Limited dans ce contrat du 1<sup>er</sup> février 1970 (pièce 1, volume 1, document 44) pour le transport de pétrole brut représente-t-il la «juste valeur marchande» de ce transport?

Si Murphy Oil Trading Company ou Tepwin Company Limited, le 1<sup>er</sup> février 1970 ou vers cette date, étaient allées

to obtain a contract for the transportation of oil of 11 or 12 months' duration, for the quantities specified in the contract of February 1, 1970, they would have sought a short-term charter, a consecutive voyage charter or a contract of affreightment. Of these three types of contract, a contract of affreightment is usually the cheapest. On or around February 1, 1970, the going market rates for voyages from the Persian Gulf to U.S. East Coast ports for the duration in question were equivalent to about "Worldscale 88" for short-term charters, (although it should be borne in mind that both time charters and consecutive voyage charters are usually negotiated on a world-wide trading basis, rather than merely for more restricted voyages, such as between the Persian Gulf and U.S. East Coast ports).

Around February 1, 1970, the spot market was about "Worldscale 100" for one voyage between the Persian Gulf and U.S. East Coast ports. A prudent purchaser of oil transportation would go into the spot market only to supplement a basic transportation contract; he would not consider the spot market as a basis for oil transportation for anything but the shortest of periods. The spot market rates around February 1, 1970, in my view, therefore, are inappropriate when considering a transportation contract, such as that between Murphy Oil Trading Company and Tepwin Company Limited. Rather, a company with the needs of Murphy Oil Trading Company, i.e. to perform a contract, such as that between it and the Tepwin Company Limited, would have been interested in a time charter of an at least eleven-month duration or a consecutive voyage charter or a contract of affreightment. Since both Murphy Oil Trading Company and Tepwin Company Limited by their contract indicated that a contract of affreightment met their needs, the most relevant market rates to consider would therefore appear to be rates of similar contracts of affreightment to take effect around February 1, 1970. Had such a contract been entered into in the market at that time, the rate would, in my opinion, have been about "Worldscale 78", and this rate would most accurately reflect "fair market value" in the circumstances.

The rate of "Worldscale 46.6" charged to Tepwin Company Limited by Murphy Oil Trading Company cannot therefore be said to be comparable to market rates, but was rather below them. Bearing in mind that this was a transaction which neither was negotiated nor came into existence as a result of normal market forces, and that it is one of the basic purposes of any business transaction to charge what the market will bear, so as to maximize profits, the fixing of this rate could not have been motivated by commercial considerations. Since it cannot, therefore, be said to have had any relation to the market, it cannot, in my opinion, be said to have "constituted 'fair market value'".

4. Did the freight element in the price of crude oil delivered C.I.F. Portland, Maine, charged to the Plaintiff by Tepwin Company Limited under their agreement of February 1, 1970 (Exhibit 1, Book 1, Document 43), constitute "fair market value"?

chercher sur le marché un contrat de transport de pétrole de 11 ou 12 mois pour les quantités spécifiées dans leur contrat du 1<sup>er</sup> février 1970, il leur aurait fallu conclure soit une charte-partie à temps (à court terme), soit une charte-partie au voyage, soit un contrat d'affrètement. De ces trois types de contrat, le contrat d'affrètement est en général le moins onéreux. Le 1<sup>er</sup> février 1970 ou vers cette date, les tarifs courants du marché pour des voyages entre le golfe Persique et les ports de la côte est des États-Unis, pour la durée en question, étaient de l'ordre de *Worldscale 88* pour des chartes-parties à court terme (bien qu'on doive se rappeler que les chartes-parties à temps et au voyage sont en général négociées pour des transports à l'échelle mondiale et non pas pour des voyages plus courts comme ceux effectués entre le golfe Persique et les ports de la côte est des États-Unis).

Le 1<sup>er</sup> février 1970 ou vers cette date, le fret pour un affrètement au jour le jour était d'environ *Worldscale 100* pour un voyage du golfe Persique aux ports de la côte est des États-Unis. Un affréteur prudent ne s'adresserait au marché des affrètements au jour le jour que pour compléter son contrat de transport principal et, en matière de transport pétrolier, il n'envisagerait de recourir à cette formule que pour des périodes très courtes. A mon sens, ces tarifs à cette date ne sont guère pertinents quand vient le temps d'examiner un contrat de transport comme celui passé par Murphy Oil Trading Company et Tepwin Company Limited. En effet, une compagnie telle que Murphy, qui doit exécuter un contrat comme celui qu'elle a passé avec Tepwin, aurait plutôt dû être intéressée par une charte-partie à temps d'au moins 11 mois, une charte-partie au voyage ou un contrat d'affrètement. En signant leur contrat, les deux compagnies ont reconnu implicitement qu'un contrat d'affrètement répondait à leurs besoins, par conséquent, les tarifs les plus pertinents à examiner semblent être ceux des contrats d'affrètement analogues qui sont entrés en vigueur vers le 1<sup>er</sup> février 1970. Si, à cette époque, ce contrat avait été passé sur le marché, je pense que le fret se serait élevé à environ *Worldscale 78*. Ce fret, dans les circonstances, aurait reflété avec une grande exactitude, la «juste valeur marchande» du transport considéré.

On ne peut donc pas dire que le fret de *Worldscale 46.6* que Murphy Oil Trading Company a chargé à Tepwin Company Limited est comparable aux tarifs du marché, car il leur est plutôt inférieur. Si l'on tient compte, d'une part, qu'il s'agit d'une transaction qui n'a été ni négociée ni engendrée par le jeu normal des forces du marché et, d'autre part, que l'un des objectifs fondamentaux d'une transaction commerciale est de prélever autant que le marché est capable de supporter afin de réaliser le maximum de bénéfices, il est impossible que le montant du fret ait été fixé en se fondant sur des considérations commerciales. Par conséquent, puisqu'on ne peut pas dire qu'il a un rapport quelconque avec les tarifs en vigueur sur le marché, on ne peut pas dire non plus, à mon avis, qu'il «représente la 'juste valeur marchande'» du transport considéré.

4. La fraction «fret» comprise dans le prix du pétrole brut livré C.A.F. à Portland (Maine), que Tepwin Company Limited a débité à la demanderesse aux termes de leur contrat du 1<sup>er</sup> février 1970 (pièce 1, volume 1, document 43) pour le transport de pétrole brut représente-t-elle la «juste valeur marchande» de ce transport?

Although the contract between the Plaintiff and Murphy Oil Trading Company of August 2, 1968, for the sale of oil delivered at Portland, Maine at US \$1.9876 per barrel does not break down the price into its crude oil and transportation elements, it may safely be assumed that the crude oil element was no more than US \$1.39 per barrel. This is supported by the contract between BP Canada and the Plaintiff of April 1, 1966, as amended on October 23, 1968, and Mr. Monzingo's testimony in his examination for discovery, at pp. 301-305 . . . By simple subtraction the transportation element of the total price therefore amounted to about US \$0.60 per barrel. "Intascale minus 62½%", as per the contract of affreightment of March 28, 1968, between Associated Bulk Carriers Ltd. and Murphy Oil Trading Company, was about US \$0.58. The difference between US \$0.60 and US \$0.58 per barrel may possibly lie in marginal mathematical errors in the calculation of those figures.

It may also be safely assumed that the price of the type of crude oil involved in this case F.O.B. Persian Gulf (Kharg Island) was no more than US \$1.39 per barrel in February, 1970 (see the crude oil sale agreement of February 1, 1970 between Murphy Oil Trading Company and Tepwin Company Limited, and Mr. Monzingo's testimony at pp. 301-305 of the transcript of the Plaintiff's examination for discovery, . . . Therefore, when US \$1.39 is subtracted from US \$2.25 (the purported sale price in the agreement of February 1, 1970, between the Plaintiff and Tepwin Company Limited), the transportation element amounts to US \$0.86 per barrel, or an increment of between US \$0.26 and US \$0.28 per barrel over the transportation element of the price in the Plaintiff—Murphy Oil Trading Company contract of August 2, 1968.

US \$0.86 per barrel as of February 1, 1970 is about "Worldscale 69". At that time all the going market rates for the transportation of oil between the Persian Gulf and U.S. East Coast ports were higher . . . The price purportedly charged by Tepwin Company Limited to the Plaintiff by the agreement of February 1, 1970, was therefore, at least to the extent of its transportation element, below the "fair market value" prevailing at the time.

A purchaser of oil in the position of the Plaintiff before February 1, 1970, i.e. having a contract for the supply of oil by Murphy Oil Trading Company at US \$1.9876 per barrel for a period of time which was not to expire until April 30, 1973, would naturally seek to improve its position by seeking to lower its costs, or otherwise. The substitute of the contract of February 1, 1970, for that of August 2, 1968, however, increases the Plaintiff's costs. Such a substitution would make commercial sense only if the Plaintiff were somehow to gain other benefits. Such benefits could not have laid in any additional transportation services to be performed by Tepwin Company, for the Plaintiff continued to buy the oil delivered at Portland, Maine with no responsibility by it for the transportation of the oil.

Mr. Monzingo has stated in his examination for discovery (see pp. 235-240 . . .) that the Plaintiff had by December, 1969, become concerned about both the supply of the oil which it purchased from Murphy Oil Trading Company and

Bien que le contrat conclu par Murphy Oil Trading Company le 2 août 1968 relativement à la vente de pétrole brut livré C.A.F. à Portland (Maine) au coût de \$1.9876 US le baril ne précise pas quelle fraction de ce prix représente le coût du pétrole brut et le coût du transport, on peut affirmer sans risque de se tromper que la fraction «pétrole brut» ne représente pas plus de \$1.39 US par baril. Cela est confirmé par la version modifiée le 23 octobre 1968 du contrat conclu le 1<sup>er</sup> avril 1966 entre BP Canada et la demanderesse, ainsi que par le témoignage de M. Monzingo au cours de son interrogatoire préalable (pp. 301 à 305) . . . Par conséquent, au moyen d'une simple soustraction, l'on obtient pour la fraction «fret» environ \$0.60 US par baril. Le taux «Intascale moins 62½%» prévu au contrat d'affrètement du 28 mars 1968 conclu entre Associated Bulk Carriers Ltd. et Murphy Oil Trading Company, équivaut à environ \$0.58 US. La différence entre \$0.60 US et \$0.58 US par baril réside peut-être dans des erreurs mathématiques marginales qui se seraient glissées dans le calcul de ces chiffres.

On peut aussi affirmer sans risque qu'en février 1970, le prix FOB le golfe Persique (Île Kharg) d'un baril du type de pétrole dont il est question en l'espèce n'était pas supérieur à \$1.39 US (voir le contrat de vente de pétrole brut que Murphy Oil Trading Company et Tepwin Company Limited ont passé le 1<sup>er</sup> février 1970, ainsi que le témoignage de M. Monzingo, aux pages 301 à 305 de la transcription de l'interrogatoire préalable de la demanderesse, . . . Par conséquent, lorsqu'on soustrait \$1.39 US de \$2.25 US (le prix de vente prévu dans le contrat du 1<sup>er</sup> février 1970 conclu entre la demanderesse et Tepwin), la fraction «fret» s'élève à \$0.86 US le baril, soit une augmentation de \$0.26 US à \$0.28 US le baril par rapport à la fraction «fret» du prix fixé dans le contrat conclu le 2 août 1968 entre la demanderesse et Murphy.

Au 1<sup>er</sup> février 1970, un fret de \$0.86 US par le baril représentait environ *Worldscale 69*. Tous les tarifs courants du marché afférents au transport de pétrole brut entre le golfe Persique et les ports de la côte est des États-Unis étaient plus élevés . . . Le prix que Tepwin Company Limited a débité à la demanderesse dans leur contrat du 1<sup>er</sup> février 1970 était donc, au moins en ce qui concerne la fraction «fret», inférieur à la «juste valeur marchande» qui prévalait à cette date.

Avant le 1<sup>er</sup> février 1970, un acheteur de pétrole dans la position de la demanderesse, c'est-à-dire ayant conclu avec Murphy Oil Trading Company un contrat d'approvisionnement en pétrole au prix de \$1.9876 US le baril n'expirant que le 30 avril 1973, aurait naturellement cherché à améliorer sa situation en abaissant, par exemple, ses coûts. Or, la substitution du contrat du 1<sup>er</sup> février 1970 à celui du 2 août 1968 a augmenté les coûts de la demanderesse. Il est donc clair que cette opération n'aurait eu un sens commercial que si la demanderesse en avait tiré d'autres bénéfices. Or, ces bénéfices ne pouvaient d'aucune façon être tirés d'autres services de transport fournis par Tepwin, puisqu'elle n'a toujours acheté que du pétrole livré à Portland (Maine) sans qu'elle soit du tout mêlée au transport de celui-ci.

Dans son interrogatoire préalable, M. Monzingo a déclaré (voir aux pp. 235 à 240 . . .) que vers le mois de décembre 1969, la demanderesse est devenue préoccupée par les aspects approvisionnement et transport du pétrole qu'elle achetait de

about its transportation. Mr. Monzingo has stated that the sale contract of August 2, 1968, between the Plaintiff and Murphy Oil Trading Company was only a "best efforts contract", under which shortages had developed apparently occasioned by interruptions in the availability of crude oil supply and slippages in its transportation, and that the new contract with Tepwin Company Limited was substituted for that with Murphy Oil Trading Company in order to alleviate these difficulties.

However, I fail to see how, in any commercial sense, this objective could possibly have been achieved by such substitution. For Tepwin Company Limited did not have any greater control over the supply of oil than Murphy Oil Trading Company from which it purchased its oil (see the sale agreement of February 1, 1970, between Tepwin Company Limited and Murphy Oil Trading Company). So far as the alleged transportation problem is concerned, Tepwin Company Limited could not have alleviated it, in that it purported to obtain its transportation by way of its subcontract of affreightment with Murphy Oil Trading Company. It may well be that Tepwin Company Limited may have had to charter transportation at higher rates, in addition to that of its subcontract of affreightment; but this cannot, in my opinion, be viewed as an improvement over the situation prevailing up to that time, because Murphy Oil Trading Company could have chartered such additional transportation itself, and it did in fact do so twice in 1969 (see Mr. Monzingo's testimony on his examination for discovery at pp. 252-253, ...) In any event, Tepwin Company Limited did not pay out this US \$0.26 to US \$0.28 per barrel transportation increment to anyone for additional transportation efforts, but rather retained it as its profits which it then remitted to its parent company Murphy Oil Company, Ltd., of Calgary, Alberta, as a dividend.

... (Spur Oil Ltd.) also alleges (see paragraph 12 of the Statement of Claim) that "Tepwin performed a bona fide and economic business function for and on behalf of both ... (Spur Oil Ltd.) U.S. Parent Corporation and its Canadian Parent Corporation in acting as an insulator of the business operations and assets of the Plaintiff from the risk of potential liability as an owner of tanker cargoes of crude oil which could arise in the event of spillage of such crude oil on the high seas or in coastal waters while facilitating the utilization by the U.S. Parent Corporation of its proprietary crude produced in Venezuela and the Persian Gulf area".

... (Spur Oil Ltd.) had purchased its oil from Murphy Oil Trading Company at Portland, Maine up to February 1, 1970. This meant that ... (Spur Oil Ltd.) was not exposed to any risks in the transportation of oil before its delivery at that port. The practice to purchase the oil at Portland, Maine continued after February 1, 1970, the only difference being the purported substitution of Tepwin Company Limited for Murphy Oil Trading Company. I therefore find it difficult to understand how the substitution could have afforded ... (Spur Oil Ltd.) any insulation from high-seas transportation risks in addition to that under its contract with Murphy Oil Trading Company. On the other hand if one were to assume from the allegations in paragraph 12 of the Statement of Claim that from February 1, 1970 onward ... (Spur Oil Ltd.) would have had to look after its own transportation of

Murphy Oil Trading Company. Il a ajouté que le contrat du 2 août 1968 ne prévoyait que le «mieux faire» de Murphy et qu'il en a résulté des pénuries apparemment causées par des interruptions dans les livraisons du pétrole et par un certain décalage dans son transport. D'ailleurs, c'était pour remédier à cette situation si l'on a remplacé le contrat passé avec Murphy Oil Trading Company par celui passé avec Tepwin Company Limited.

Toutefois, je n'arrive pas à voir, d'un point de vue commercial, comment cela a pu remédier à cette situation car Tepwin n'a pas eu un plus grand contrôle sur les livraisons de pétrole que n'en avait Murphy Oil Trading Company de qui elle achetait son pétrole (voir le contrat de vente conclu le 1<sup>er</sup> février 1970 entre Tepwin Company Limited et Murphy Oil Trading Company). Quant au transport, Tepwin n'a pas pu en aplanir les difficultés puisqu'elle n'a conclu à cet égard qu'un contrat de sous-affrètement avec Murphy Oil Trading Company. Il se peut fort bien que Tepwin ait eu à conclure d'autres contrats de transport à un tarif plus élevé en sus de son contrat de sous-affrètement; mais on ne peut y voir, à mon avis, une amélioration par rapport à la situation qui prévalait jusqu'à cette date, car Murphy Oil Trading Company aurait pu elle-même affréter ce transport supplémentaire comme elle l'a d'ailleurs fait deux fois en 1969 (voir les déclarations faites par M. Monzingo au cours de son interrogatoire préalable, aux pages 252 et 253 ...) En tout état de cause, Tepwin n'a versé à personne son supplément de \$0.26 US à \$0.28 US le baril, perçu au titre du transport, mais l'a retenu comme bénéfices qu'elle a ensuite remis à sa compagnie-mère Murphy Oil Company, Ltd. de Calgary (Alberta) sous forme de dividendes.

... (Spur Oil Ltd.) prétend aussi (voir le paragraphe 12 de sa déclaration) que «Tepwin a joué de bonne foi un rôle commercial et économique qui a profité à la compagnie-mère américaine et à la compagnie-mère canadienne de ... (Spur Oil Ltd.) en ce qu'elle a servi de tampon permettant d'écarter des opérations et des avoirs commerciaux de la demanderesse les risques de responsabilité que celle-ci aurait pu encourir en tant que propriétaire de cargaisons de pétrole brut advenant un déversement de ce pétrole en haute mer ou dans des eaux côtières, tout en facilitant à la compagnie-mère américaine, l'utilisation de son brut spécial produit au Venezuela et dans la région du golfe Persique».

... jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1970, ... (Spur Oil Ltd.) a acheté son pétrole de Murphy Oil Trading Company à Portland (Maine), ce qui veut dire que ... (Spur Oil Ltd.) n'était exposée à aucun risque afférent au transport de ce pétrole. Après le 1<sup>er</sup> février 1970, elle a continué à acheter ce pétrole à Portland (Maine) avec, comme seule différence, que Murphy Oil Trading Company avait été remplacée par Tepwin Company Limited. J'ai donc du mal à comprendre comment ce remplacement a pu fournir à ... (Spur Oil Ltd.) une protection supérieure à celle que son contrat avec Murphy Oil Trading Company lui fournissait contre les risques de transport en haute mer. D'autre part, même si l'on présume d'après les allégations contenues au paragraphe 12 de la déclaration qu'à partir du 1<sup>er</sup> février 1970 ... (Spur Oil Ltd.), n'eût été de l'intervention de Tepwin, aurait été obli-

oil to Portland, Maine had it not been for the interposition of Tepwin Company Limited, such interposition could not, in my opinion, have saved . . . (Spur Oil Ltd.) from being exposed to the risk of potential liability. For Tepwin Company Limited being a company without an established commercial reputation for reliability and credit, would not likely have been able to enter into any oil transportation contracts without . . . (Spur Oil Ltd.) guaranty of performance.

Furthermore, assuming that what is meant by "facilitating the utilization by the U.S. Parent Corporation of its proprietary crude oil produced in Venezuela and the Persian Gulf area" is arranging for its transportation, then Tepwin Company Limited certainly had no greater capability in this regard than Murphy Oil Trading Company. In fact, all the expertise in this regard lay with Murphy Oil Trading Company, and not with Tepwin Company Limited, a newcomer to the field. On the other hand, if what is meant by that phrase is that Tepwin Company Limited facilitated the U.S. Parent Corporation's ability to sell its crude oil, I find it difficult to see how . . . (Spur Oil Ltd.)—Tepwin Company Limited contract was an improvement in this regard over . . . (Spur Oil Ltd.)—Murphy Oil Trading Company contract.

I have also reviewed the documentation produced by the parties and the transcript of Mr. Monzingo's examination for discovery in a search for a commercially justifiable basis on which the increment in the transportation element of the price was calculated, but have been unable to discover one. In other words, the amount of this increment appears to have been arrived at arbitrarily with no reference to market factors.

It is therefore my opinion that the substitution of the contract with Tepwin Company Limited for that with Murphy Oil Trading Company was not undertaken for any valid commercial reasons. Similarly, since the transportation element of the price ostensibly agreed to between . . . (Spur Oil Ltd.) and Tepwin Company Limited neither reflected the going market rate for such transportation in February, 1970, nor was arrived at for any valid commercial reasons it cannot, in my opinion, be taken to have "constituted 'fair market value'".

Taking into consideration this and the other expert evidence and the evidence of Spur Oil Ltd., as to the status of the document, Exhibit 1, Book 1, Document 21.1, it would appear that on August 2, 1968 Spur Oil Ltd. entered into a crude oil sales agreement and crude oil processing agreement with British Petroleum at Montreal (see Exhibit 1, Book 1, Documents 1, 2 and 3). After that, the persons at El Dorado, Arkansas, having control and management of all the Murphy enterprises wanted to expand operations in Quebec, Canada, to develop what is referred to in the evidence as the Sasson Proprietary crude. For that purpose Spur Oil Ltd. obtained an option from British Petroleum to bring in its own proprietary crude for refining by British Petroleum at the latter's refin-

gée de voir au transport de son pétrole à Portland (Maine), cette intervention ne pouvait, selon moi, écarter pour . . . (Spur Oil Ltd.) tout risque de responsabilité, car Tepwin, en tant que compagnie sans réputation commerciale établie en matière de fiabilité et de crédit, n'aurait probablement pas pu passer des contrats de transport de pétrole sans une garantie d'exécution de . . . (Spur Oil Ltd.).

Par ailleurs, si l'on présume que les termes «tout en facilitant à la compagnie-mère américaine, l'utilisation de son brut spécial produit au Venezuela et dans la région du golfe Persique» veulent dire pourvoir au transport de ce pétrole, il appert alors que Tepwin n'avait pas à cet égard une plus grande capacité de ce faire que Murphy Oil Trading Company. En fait, c'est cette dernière qui possédait toutes les connaissances techniques en la matière, et non pas Tepwin, une nouvelle venue dans ce secteur d'activité. D'autre part, si ces termes signifient que Tepwin facilitait à la compagnie-mère américaine la vente de son pétrole brut, je vois mal comment le contrat . . . (Spur Oil Ltd.) – Tepwin Company Limited a pu constituer une amélioration sur le contrat . . . (Spur Oil Ltd.) – Murphy Oil Trading Company.

J'ai aussi examiné les documents produits par les parties et la transcription de l'interrogatoire préalable de M. Monzingo, dans l'espoir d'y découvrir sur quelle base commercialement justifiable a été calculée la hausse de la fraction «frêts» dans le prix du pétrole brut, mais je n'ai rien trouvé. En d'autres termes, on semble y être arrivé arbitrairement sans s'être aucunement référé aux facteurs du marché.

Je suis donc d'avis que le remplacement du contrat passé avec Murphy Oil Trading Company par celui passé avec Tepwin Company Limited ne s'explique pas par des raisons commercialement valables. De même, puisque la fraction «frêts» du prix, dont . . . (Spur Oil Ltd.) et Tepwin Company Limited ont ostensiblement convenu, ne reflète en rien le tarif courant du marché pour ce genre de transport en février 1970 et puisqu'il n'y a, à la base du calcul de cette fraction, aucune raison commercialement valable, l'on ne peut pas affirmer, à mon avis, que cette fraction «représente la 'juste valeur marchande'» du transport considéré.

Il ressort de ce témoignage, de celui d'un autre expert et de celui de Spur Oil Ltd., quant à la nature du document (pièce 1, volume 1, document 21.1), que le 2 août 1968, Spur Oil Ltd. a passé avec British Petroleum à Montréal, un contrat de vente de pétrole brut et un contrat de traitement de pétrole brut (voir pièce 1, volume 1, documents 1, 2 et 3). Par la suite, les dirigeants à El Dorado (Arkansas), qui avaient le contrôle de tout le groupe Murphy, ont voulu agrandir leur entreprise au Québec, afin de développer ce qu'on appelle dans la preuve [TRADUCTION] «le brut spécial Sasson». A cette fin, Spur Oil Ltd. a obtenu une option de British Petroleum lui permettant d'acheminer son brut spécial à la raffinerie de cette dernière à Montréal (Québec). C'est alors que

ery at Montreal, Quebec, Canada. In preparation for that Murphy Oil Trading Company (U.S.) entered into the contract of affreightment in 1968 above referred to, namely Exhibit 1, Book 1, Document 12. It appears that the intention under this contract was that Murphy Oil Trading Company (U.S.) would supply Spur Oil Ltd. with sufficient proprietary crude to fulfill the Spur Oil Ltd.'s obligation with British Petroleum, that is by the shipment of such proprietary crude from the Middle East to Portland, Maine and then by transshipment by pipeline to Montreal, Quebec for Spur Oil Ltd.'s account.

It would appear that Murphy Oil Trading Company entered into this contract (Exhibit 1, Book 1, Document 12) because it had agreed to supply Spur Oil Ltd. with its crude requirements at a price of \$1.9876 U.S. per barrel to enable Spur Oil Ltd. to carry out its intent by the contract with British Petroleum to put proprietary crude oil through British Petroleum's refinery. Mr. Monzingo's evidence in effect confirms this. Otherwise, Spur Oil Ltd. would be put out of business or would have to buy crude from British Petroleum, either of which alternative would be economically objectionable. (See Exhibit 1, Book 1, Document 15.)

It appears further from the evidence that in 1969 Murphy Oil Company Ltd. in order to fulfill such obligation with British Petroleum chartered the ships *Phantam* and *Orient Clipper* at spot charter rates and did not pass on this excess cost of doing so to Spur Oil Ltd. Mr. Monzingo confirms this. (See page 257 of his discovery, which was made part of the evidence.) What Mr. Monzingo said was that this excess cost could not be passed on because of the agreement with Spur Oil Ltd., (that is, agreement of August 2, 1968, Exhibit 1, Book 1, Document 21.1).

As further corroboration that the parties acted upon Exhibit 1, Book 1, Document 21.1 on the basis that it was a contract, such document should be compared with Exhibit 1, Book 1, Document 22, the agreement with Spur Oil Ltd. and British Petroleum. From such comparison it appears that the figures in Exhibit 1, Book 1, Document 21.1 are the quantities of crude oil that were to be produced to Spur Oil Ltd. or otherwise Spur Oil

Murphy Oil Trading Company (É.-U.) a passé en 1968 le contrat d'affrètement susmentionné, c'est-à-dire le document 12 du volume 1 de la pièce 1. Il semble que ce contrat avait pour objet que Murphy Oil Trading Company (É.-U.) fournisse à Spur Oil Ltd. du brut spécial en quantité suffisante pour lui permettre de remplir ses obligations envers British Petroleum, en le transportant du Moyen-Orient à Portland (Maine) et en l'acheminant ensuite par pipeline à Montréal (Québec) pour le compte de Spur Oil Ltd.

Quant à Murphy Oil Trading Company, il semble qu'elle a passé ce contrat (pièce 1, volume 1, document 12) parce qu'elle avait accepté de fournir à Spur Oil Ltd., tout le pétrole brut dont elle avait besoin au prix de \$1.9876 US le baril, afin de lui permettre d'honorer son contrat avec British Petroleum, c'est-à-dire de faire traiter son pétrole brut spécial par la raffinerie de cette dernière. Le témoignage de M. Monzingo le confirme. Autrement, Spur Oil Ltd. aurait été contrainte à se retirer des affaires ou à acheter son brut de British Petroleum, deux solutions économiquement inacceptables (voir pièce 1, volume 1, document 15).

Il ressort également de la preuve qu'en 1969, Murphy Oil Company Ltd., afin de remplir ces obligations envers British Petroleum, a affrété les navires *Phantam* et *Orient Clipper* à des tarifs d'affrètement au jour le jour, mais elle n'a cependant pas imputé le coût excédentaire de ces affrètements à Spur Oil Ltd. M. Monzingo le confirme. (Voir page 257 de son interrogatoire préalable, qui fait partie de la preuve.) En effet, il a affirmé que ce coût excédentaire ne pouvait être imputé à Spur Oil Ltd. à cause du contrat passé avec cette dernière (c'est-à-dire le contrat du 2 août 1968, pièce 1, volume 1, document 21.1).

Il existe une autre preuve qui établit que les parties ont considéré ce document 21.1 comme un contrat. En effet, lorsque l'on compare ce document à la pièce 1, volume 1, document 22, c'est-à-dire le contrat passé par Spur Oil Ltd. et British Petroleum, il ressort que les chiffres qui figurent dans le document 21.1 sont les quantités de pétrole brut dont Spur Oil Ltd. avait absolument besoin afin de ne pas risquer de perdre son contrat de

Ltd. might lose the British Petroleum processing agreement or have to buy more crude oil from British Petroleum.

It appears further from his evidence that Mr. Bilger believed that he had to supply the quantities referred to in Exhibit 1, Book 1, Document 21.1 at \$1.9876 U.S. per barrel.

It therefore is conclusive from the evidence that the document Exhibit 1, Book 1, Document 21.1 was considered by the parties to be a valid contract and all parties acted upon it pursuant to its terms at all relevant times, including the taxation year 1970, notwithstanding the said agreements dated February 1, 1970 between Tepwin and Spur Oil Ltd.

It further is conclusive from the evidence that it was never intended that the officers and directors of Tepwin at Bermuda would exercise management and control of Tepwin's business in any aspect. Instead, they were to carry out the instructions given by officers and directors of Murphy Oil Corporation at El Dorado, Arkansas, and to a lesser degree in certain matters given by officers and directors of Murphy Oil Company Ltd., at Calgary, Canada, and Spur Oil Ltd. as detailed above.

It appears also that the purpose of acquiring and operating Tepwin was to use it as a vehicle to repatriate tax-free dividends to its Canadian parent company, Murphy Oil Company Ltd., at Calgary, Alberta, by causing Tepwin to declare such dividends.

The allegations and claims for relief of the parties and then authorities are now detailed hereunder.

#### Allegations and Claims for Relief

A. Spur Oil Ltd.'s allegations and claim for relief in this action are that: "the sum of \$1,622,728.55 . . . which was disallowed by the Minister, is properly deductible from . . . (Spur Oil Ltd.'s) income in computing its taxable income for its 1970 taxation year and (a declaration is claimed) directing the Minister to reassess . . . (Spur Oil Ltd.'s) income accordingly reversing to the extent neces-

traitement avec British Petroleum ou d'être forcée de lui acheter davantage de pétrole brut.

De plus, il ressort du témoignage de M. Bilger qu'il a cru avoir l'obligation de fournir les quantités indiquées dans le document 21.1 à \$1.9876 US le baril.

Si l'on en juge par la preuve, les parties ont bel et bien considéré le document 21.1 comme un contrat valable et, à toutes les époques en cause, elles se sont conformées à ses termes, notamment pendant l'année d'imposition 1970 et ce, nonobstant les contrats du 1<sup>er</sup> février 1970 passés par Tepwin et Spur Oil Ltd.

Il ressort aussi de la preuve de façon probante qu'il n'a jamais été question que les dirigeants et administrateurs de Tepwin aux Bermudes ne contrôlent aucun aspect des affaires de cette dernière. Ils se sont bornés à exécuter les instructions des dirigeants et des administrateurs de Murphy Oil Corporation d'El Dorado (Arkansas) et, à un moindre degré, sur certains points, celles des dirigeants et des administrateurs de Murphy Oil Company Ltd. de Calgary (Canada) et de Spur Oil Ltd., comme je l'ai exposé en détail précédemment.

L'achat et l'exploitation de Tepwin semblent aussi avoir eu pour objet de rapatrier des dividendes non imposables chez sa compagnie-mère canadienne, Murphy Oil Company Ltd. de Calgary (Alberta). A cette fin, l'on s'est servi de Tepwin comme véhicule, celle-ci étant forcée de déclarer ces dividendes.

Je reproduis ci-dessous en détail les prétentions et les demandes de redressement des parties, et ensuite la jurisprudence pertinente.

#### Prétentions et demandes de redressement

A. En l'espèce, les prétentions et demandes de redressement de Spur Oil Ltd. sont les suivantes: [TRADUCTION] «la somme de \$1,622,728.55 . . . que le Ministre a refusée, est parfaitement déductible du revenu imposable de . . . (Spur Oil Ltd.) pour son année d'imposition 1970 et (elle réclame un jugement déclaratoire) enjoignant au Ministre d'établir une nouvelle cotisation et annulant dans

sary the consequential adjustments of capital cost allowance and exploration and development costs”.

la mesure nécessaire les rajustements de l'allocation à l'égard du coût en capital et ceux des coûts d'exploration et de mise en valeur».

B. The defendant's allegations and claims for relief are:

<sup>a</sup> B. Les prétentions et demandes de redressement de la défenderesse sont les suivantes:

1. The following is the applicable statutory law in relation to the facts of this case, namely, sections 3, 4, 12, 17, 23 and 137 of the *Income Tax Act*, R.S.C. 1952, c. 148 prior to amendments in section 1 of c. 63, S.C. 1970-71-72.

<sup>b</sup> 1. Les dispositions législatives applicables en l'espèce sont les articles 3, 4, 12, 17, 23 et 137 de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, S.R.C. 1952, c. 148, avant les modifications apportées à l'article 1 du c. 63, S.C. 1970-71-72.

2. Spur Oil Ltd. “carried on business through a corporation in the name of Tepwin, and that at no time during . . . (Spur Oil Ltd.'s) 1970 taxation year did Tepwin carry on business by itself so as to earn or to otherwise be entitled to any income, and that Tepwin was a device to artificially increase the expenses of the . . . (Spur Oil Ltd.) for Canadian tax purposes while enabling the resulting cash flow to be returned to the Canadian Parent, Murphy Calgary, free of Canadian income tax.”

<sup>c</sup> 2. Spur Oil Ltd. [TRADUCTION] «a fait affaire par l'entremise d'une corporation dénommée Tepwin. Celle-ci, pendant l'année d'imposition 1970 de . . . (Spur Oil Ltd.), n'a à aucun moment exploité elle-même son entreprise en vue de gagner ou d'avoir autrement droit à un revenu. Tepwin est un artifice servant à augmenter de façon factice les dépenses de . . . (Spur Oil Ltd.) aux fins de l'impôt canadien, tout en permettant aux fonds autogénérés qui en découlent de retourner à la compagnie-mère canadienne, Murphy de Calgary, sans être assujettis à l'impôt sur le revenu canadien.»

3. Spur Oil Ltd. “was not dealing with Tepwin at arm's length and that . . . (Spur Oil Ltd.) purchases of crude oil from Tepwin made at a price in excess of fair market value should be deemed to have been made at the fair market value thereof within the meaning of section 17 (1) of the *Income Tax Act*”.

<sup>d</sup> 3. Spur Oil Ltd. [TRADUCTION] «n'a pas traité à distance avec Tepwin. Les achats de pétrole brut que . . . (Spur Oil Ltd.) lui a faits à un prix excédant la juste valeur marchande doivent être réputés avoir été faits à la juste valeur marchande au sens de l'article 17(1) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*».

4. “the amount of \$1,622,728.55 claimed by the Plaintiff as a portion of the cost of its petroleum products sold was not an outlay or expense incurred for the purpose of gaining or producing income from a business and was not deductible within the meaning of section 12(1)(a) of the *Income Tax Act*”.

<sup>e</sup> 4. Le [TRADUCTION] «montant de \$1,622,728.55 que la demanderesse réclame comme partie du coût des produits pétroliers vendus n'a pas été déboursé ou dépensé en vue de gagner ou de produire un revenu tiré d'une entreprise au sens de l'article 12(1)a) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*».

5. “the deduction of \$1,622,728.55 in respect of an expense claimed by the Plaintiff, should not be allowed as that amount would unduly or artificially reduce the income of the Plaintiff within the meaning of section 137 (1) of the *Income Tax Act*”.

<sup>f</sup> 5. Il faut [TRADUCTION] «refuser la déduction de \$1,622,728.55 afférente à une dépense contractée par la demanderesse, car elle réduirait indûment ou de façon factice le revenu de cette dernière au sens de l'article 137(1) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*».

## Authorities

### Unduly or Artificially Reducing Income

Section 137(1) of the *Income Tax Act*, R.S.C. 1952, c. 148 reads as follows:

137. (1) In computing income for the purposes of this Act, no deduction may be made in respect of a disbursement or expense made or incurred in respect of a transaction or operation that, if allowed, would unduly or artificially reduce the income.

This statutory concept of “unduly” or “artificially” has been considered in many contexts, including so-called sham transaction and artificial transaction matters.

#### A. Sham Transactions

Sham transactions as considered in the cases appear to be transactions in which the taxpayer has used various technicalities or devices for the purpose of tax avoidance. Sham transactions have been defined by Lord Diplock in *Snook v. London & West Riding Investments, Ltd.*<sup>1</sup> and his definition has been adopted for Canadian income tax purposes by the Supreme Court of Canada in *M.N.R. v. Cameron*<sup>2</sup>. Lord Diplock said at page 528:

As regards the contention of the plaintiff that the transactions between himself, Auto-Finance, Ltd. and the defendants were a “sham”, it is, I think, necessary to consider what, if any, legal concept is involved in the use of this popular and pejorative word. I apprehend that, if it has any meaning in law, it means acts done or documents executed by the parties to the “sham” which are intended by them to give to third parties or to the court the appearance of creating between the parties legal rights and obligations different from the actual legal rights and obligations (if any) which the parties intend to create.

Seemingly expanding the definition of “sham” the Court of Appeal of the Federal Court of Canada appears to have added to this defined concept of sham for tax purpose by appending the concept of “business purpose”. See *M.N.R. v. Leon*<sup>3</sup> per Heald J., and utilized by Cattanach J. in *Mendels v. The Queen*<sup>4</sup>; but see contrary *Massey Ferguson Ltd. v. The Queen*<sup>5</sup> per Urie J.

<sup>1</sup> [1967] 1 All E.R. 518 at 528.

<sup>2</sup> [1974] S.C.R. 1062.

<sup>3</sup> [1977] 1 F.C. 249.

<sup>4</sup> [1978] C.T.C. 404.

<sup>5</sup> [1977] 1 F.C. 760.

## Jurisprudence pertinente

### Réductions indues ou factices du revenu

L'article 137(1) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, S.R.C. 1952, c. 148, est rédigé dans les termes suivants:

137. (1) Dans le calcul du revenu aux fins de la présente loi, aucune déduction ne peut être faite à l'égard d'un déboursé fait ou d'une dépense contractée, relativement à une affaire ou opération qui, si elle était permise, réduirait indûment ou de façon factice le revenu.

Cette notion de déductions réduisant «indûment» ou «de façon factice» le revenu a été examinée par les tribunaux dans divers contextes, notamment à propos d'opérations dites «trompe-l'œil» et factices.

#### A. Opérations «trompe-l'œil»

Selon la jurisprudence, les opérations «trompe-l'œil» sont celles où le contribuable utilise divers artifices de procédure ou autres en vue d'éviter l'impôt. Lord Diplock a défini ces opérations dans l'affaire *Snook c. London & West Riding Investments, Ltd.*<sup>1</sup> et la Cour suprême du Canada a adopté cette définition pour les fins de l'impôt sur le revenu canadien dans l'affaire *M.R.N. c. Cameron*<sup>2</sup>. Voici en quels termes lord Diplock s'est exprimé (à la page 528):

[TRADUCTION] En ce qui concerne l'allégation par le demandeur, que les transactions entre lui-même, Auto-Finance, Ltd. et les défendeurs étaient un «trompe-l'œil», il me semble nécessaire d'examiner quelle notion juridique peut renfermer ce mot d'usage courant et de sens péjoratif. Je croisais que, s'il a quelque signification en droit, il désigne ces actes faits, ou passés par les parties à la transaction et qui visent à simuler, aux yeux des tiers ou du tribunal, la création de droits ou d'obligations juridiques différents des droits ou obligations juridiques que les parties ont véritablement entendu créer (dans la mesure où elles ont voulu en créer).

Pour sa part, la Cour d'appel fédérale du Canada a, semble-t-il, élargi cette notion de «trompe-l'œil» pour fins fiscales en y greffant le critère d'une «fin commerciale valable». Voir à cet égard le jugement prononcé par le juge Heald dans l'affaire *M.R.N. c. Leon*<sup>3</sup> et repris par le juge Cattanach dans l'affaire *Mendels c. La Reine*<sup>4</sup>, ainsi qu'une décision en sens contraire du juge Urie dans l'affaire *Massey Ferguson Ltd. c. La Reine*<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> [1967] 1 All E.R. 518, à la p. 528.

<sup>2</sup> [1974] R.C.S. 1062.

<sup>3</sup> [1977] 1 C.F. 249.

<sup>4</sup> [1978] C.T.C. 404.

<sup>5</sup> [1977] 1 C.F. 760.

## B. Artificial Transactions

1. Lord Diplock in the Privy Council case of *Seramco Ltd. Superannuation Fund Trustees v. Income Tax Commissioner*<sup>6</sup> on an appeal from Jamaica based on the consideration of the Jamaica *Income Tax Law 1954*, section 10(1)<sup>7</sup> at page 107 makes a distinction between “artificial” and “fictitious” (that is “sham”) transactions as envisaged by the words employed in section 10(1) of the above Act. That section is in many ways analogous to section 137(1) of the Canadian *Income Tax Act* above quoted. Lord Diplock said:

“Artificial” is an adjective which is in general use in the English language. It is not a term of legal art; it is capable of bearing a variety of meanings according to the context in which it is used. In common with all three members of the Court of Appeal, their Lordships reject the trustees’ first contention that its use by draftsman of the subsection is pleonastic—that is a mere synonym for ‘fictitious’. A fictitious transaction is one which those who are ostensibly the parties to it never intended should be carried out. ‘Artificial’ as descriptive of a transaction is, in their Lordships’ view, a word of wider import.

Where in a provision of an Act an ordinary English word is used, it is neither necessary nor wise for a court of construction to attempt to lay down in substitution for it, some paraphrase which would be of general application to all cases arising under the provision to be construed. Judicial exegesis should be confined to what is necessary for the decision of the particular case . . . .

2. The following categories of artificial transactions have been considered by the courts (and undoubtedly there are many more categories):

- (i) Inherently artificial transactions such as capital cost allowance transactions, depletion allowance transactions or other specific relieving provisions as for example in section 66 of the present *Income Tax Act*, all of which appear to take precedence over the general anti-avoidance provision in section 137(1) of the Canadian *Income Tax Act* (now section 245(1) under the current Act). See for example, Jackett C.J. in *The Queen v. Alberta and Southern Gas Co.*

<sup>6</sup> [1976] S.T.C. 100.

<sup>7</sup> “Where the Commissioner is of opinion that any transaction which reduces or would reduce the amount of tax payable by any person is artificial or fictitious, or that full effect has not in fact been given to any disposition, the Commissioner may disregard any such transaction or disposition, and the persons concerned shall be assessable accordingly.”

## B. Opérations factices

1. Dans l’affaire *Seramco Ltd. Superannuation Fund Trustees c. Income Tax Commissioner*<sup>6</sup> portée devant le Conseil privé et où un ressortissant de la Jamaïque avait interjeté appel en se fondant sur l’article 10(1)<sup>7</sup> de l’*Income Tax Law 1954* de ce pays, lord Diplock a établi (à la page 107) une distinction entre les opérations «factices» et les opérations «simulées» (c’est-à-dire les «trompe-l’œil»), telles que les prévoit le libellé dudit article qui, à bien des égards, est analogue à l’article 137(1) de la *Loi de l’impôt sur le revenu* du Canada. Voici ce que lord Diplock a déclaré:

[TRADUCTION] «*Artificial*» (factice) est un adjectif d’usage courant en anglais; ce n’est pas un terme juridique. Il est susceptible d’avoir des sens très variés selon le contexte. A l’instar des trois membres de la Cour d’appel, leurs Seigneuries rejettent la première prétention des fiduciaires, à savoir que l’emploi que le rédacteur du paragraphe a fait de ce terme est pléonastique, ce terme n’étant rien d’autre qu’un synonyme de «*fictitious*» (simulé). Or, selon leurs Seigneuries, une opération est simulée lorsque les parties n’ont jamais eu l’intention de l’exécuter, tandis que le terme «factice», appliqué à une opération, a un sens plus large.

Lorsqu’un mot d’usage courant est employé dans une disposition législative, il n’est ni nécessaire ni judiciaire de la part d’un tribunal chargé de l’interpréter d’essayer de le remplacer par une paraphrase qui conviendrait à toutes les situations auxquelles cette disposition pourrait être applicable. Dans chaque cas, l’exégèse doit se limiter à l’interprétation dont on a besoin pour conclure. . . .

2. Les tribunaux ont été appelés à se pencher sur les types suivants d’opérations factices (et cette énumération n’est certainement pas exhaustive):

- i) Les opérations intrinsèquement factices comme celles afférentes aux allocations à l’égard du coût en capital, aux allocations pour épuisement ou autres dispositions d’allègement comme, par exemple, celles de l’article 66 de l’actuelle *Loi de l’impôt sur le revenu*, qui semblent l’emporter sur la disposition générale anti-évasion fiscale de l’article 137(1) de l’ancienne Loi (maintenant, l’article 245(1)). Voir, par exemple, le jugement prononcé par le juge en

<sup>6</sup> [1976] S.T.C. 100.

<sup>7</sup> [TRADUCTION] «Lorsque le Commissaire est d’avis qu’une opération qui réduit ou réduira le montant de l’impôt payable par une personne est factice ou simulée, ou qu’une disposition n’a pas reçu plein effet, il peut méconnaître cette opération ou cette disposition, et ladite personne est cotisable en conséquence.»

*Ltd.*<sup>8</sup> and Pratte J. in *Produits LDG Products Inc. v. The Queen*<sup>9</sup>, and the *obiter* also in *Harris v. M.N.R.*<sup>10</sup> Because of the particular facts of the *Harris (supra)* case, perhaps that case should be put in the category of artificial transactions referred to in (ii) below.

(ii) Transactions proven by evidence to be artificial in which cases the Court has directly applied Part I of the Act (i.e. the pre-1972 Act) to uphold assessments for tax.

See for example, Judson J. in *Smythe v. M.N.R.*<sup>11</sup> at page 69:

There is only one possible conclusion from an examination of these artificial transactions and that must be that their purpose was to distribute or appropriate to the shareholders the "undistributed income on hand" of the old company. No oral or other documentary evidence is needed to supplement this examination. There was, however, an abundance of other evidence. This was a well-considered scheme adopted on the advice of professional advisers after other means of extraction of the undistributed income—including payment of a tax under the provisions of s. 105(b) of the Act—had been weighed and rejected.

In this connection, while recognizing that corporations are distinct and separate legal persons (see *Salomon v. A. Salomon and Company, Limited*<sup>12</sup>; *Pioneer Laundry & Dry Cleaners, Limited v. M.N.R.*<sup>13</sup>; and *The Commissioners of Inland Revenue v. His Grace the Duke of Westminster*<sup>14</sup>), it is always necessary to consider the essential realities of transactions done by separate legal persons, individuals or corporations, to determine whether or not the execution of the transactions entered into by them is within the principles of the *Duke of Westminster* case (*supra*) or whether the execution is akin to a theatrical performance. Templeman L.J. put the matter of this consideration in this way at page 979 in *W. T. Ramsay Ltd. v. Inland Revenue Commissioners*<sup>15</sup>:

chef Jackett dans *La Reine c. Alberta and Southern Gas Co. Ltd.*<sup>8</sup> et par le juge Pratte dans *Produits LDG Products Inc. c. La Reine*<sup>9</sup>, ainsi que l'*obiter* dans *Harris c. M.N.R.*<sup>10</sup> A cause des faits qui lui sont propres, cette dernière affaire ne devrait peut-être être mentionnée qu'à l'alinéa ii) ci-dessous.

ii) Les opérations, dont la preuve établit le caractère «factice». Dans ces cas-là, la Cour a directement appliqué la Partie I de la Loi (c.-à-d. la Loi d'avant 1972) et a confirmé les cotisations à l'impôt.

Voir, par exemple, cet extrait du jugement prononcé par le juge Judson dans l'affaire *Smythe c. M.N.R.*<sup>11</sup> (à la page 69):

Il n'y a qu'une conclusion possible de l'examen de ces transactions artificielles et c'est que leur seul but était de répartir ou autrement affecter à l'avantage des actionnaires le «revenu en main non distribué» de l'ancienne société. Aucune preuve testimoniale ou autre preuve documentaire n'est requise en sus de cet examen. Toutefois, il y avait en plus une surabondance de preuve. C'était un plan bien réfléchi adopté sur l'avis de conseillers professionnels, après que d'autres moyens d'obtenir le revenu non distribué, y compris le paiement d'un impôt en vertu des dispositions de l'art. 105(b) de la Loi, eurent été considérés et rejetés.

A ce propos, tout en reconnaissant que les corporations sont des personnes juridiques distinctes (voir *Salomon c. A. Salomon and Company, Limited*<sup>12</sup>; *Pioneer Laundry & Dry Cleaners, Limited c. M.N.R.*<sup>13</sup>; et *The Commissioners of Inland Revenue c. His Grace the Duke of Westminster*<sup>14</sup>), il importe toujours d'examiner les réalités essentielles des opérations conclues par des personnes juridiques distinctes (individus ou corporations) afin de déterminer si l'exécution de ces opérations est conforme aux principes énoncés dans l'affaire *Duke of Westminster* (précitée) ou si elle ressemble plutôt à une pièce de théâtre. Dans l'affaire *W. T. Ramsay Ltd. c. Inland Revenue Commissioners*<sup>15</sup>, le lord juge Templeman a traité de cette question en ces termes (à la page 979):

<sup>8</sup> [1978] 1 F.C. 454; affirmed [1979] 1 S.C.R. 36.

<sup>9</sup> [1976] C.T.C. 591.

<sup>10</sup> [1966] S.C.R. 489 at 505.

<sup>11</sup> [1970] S.C.R. 64.

<sup>12</sup> [1897] A.C. (H.L.) 22.

<sup>13</sup> [1940] A.C. (P.C.) 127.

<sup>14</sup> [1936] A.C. (H.L.) 1.

<sup>15</sup> [1979] 1 W.L.R. 974.

<sup>8</sup> [1978] 1 C.F. 454, confirmée [1979] 1 R.C.S. 36.

<sup>9</sup> [1976] C.T.C. 591.

<sup>10</sup> [1966] R.C.S. 489, à la p. 505.

<sup>11</sup> [1970] R.C.S. 64.

<sup>12</sup> [1897] A.C. (C.L.) 22.

<sup>13</sup> [1940] A.C. (C.P.) 127.

<sup>14</sup> [1936] A.C. (C.L.) 1.

<sup>15</sup> [1979] 1 W.L.R. 974.

The facts as set out in the case stated by the special commissioners demonstrate yet another circular game in which the taxpayer and a few hired performers act out a play; nothing happens save that the Houdini taxpayer appears to escape from the manacles of tax. The game is recognisable by four rules. First, the play is devised and scripted prior to performance. Secondly, real money and real documents are circulated and exchanged. Thirdly, the money is returned by the end of the performance. Fourthly, the financial position of the actors is the same at the end as it was in the beginning save that the taxpayer in the course of the performance pays the hired actors for their services. The object of the performance is to create the illusion that something has happened, that Hamlet has been killed and that Bottom did don an ass's head so that tax advantages can be claimed as if something had happened. The audience are informed that the actors reserve the right to walk out in the middle of the performance but in fact they are the creatures of the consultant who has sold and the taxpayer who has bought the play; the actors are never in a position to make a profit and there is no chance that they will go on strike. The critics are mistakenly informed that the play is based on a classic masterpiece called "The Duke of Westminster" but in that piece the old retainer entered the theatre with his salary and left with a genuine entitlement to his salary and to an additional annuity.

(iii) Some transactions that are not at arm's length. *Prima facie*, the conclusion is that such transactions are artificial.

(iv) Some transactions that are entered into by so-called off-shore corporations where the management and control of such off-shore corporations is elsewhere than in such off-shore locations. *Prima facie*, the conclusion is that the transactions entered into by such off-shore corporations are artificial.

3. As to determining the residence of a corporation and how a corporation operates, the following should be recalled for the purpose of considering whether or not any transactions that may be entered into by a corporation are artificial within the meaning of section 137(1) of the *Income Tax Act*:

In the *Income Tax Act*, persons resident in Canada are taxable upon their world-wide income; whereas taxpayers not resident in Canada are taxable only upon income earned in Canada. A corporation is a person for the purposes of the *Income Tax Act*. A corporation may not consolidate its income from subsidiary

[TRADUCTION] Les faits énoncés dans l'exposé de cause des commissaires spéciaux font apparaître un autre jeu circulaire où le contribuable et quelques acteurs dont il a loué les services jouent une pièce; il n'arrive rien sinon que le contribuable Houdini semble échapper aux menottes de l'impôt. Le jeu se reconnaît à ses quatre règles. Premièrement, la pièce est conçue et écrite avant la représentation. Deuxièmement, de vrais fonds et de vrais documents sont mis en circulation et échangés. Troisièmement, à la fin de la représentation, l'argent revient entre les mains de celui qui l'a initialement distribué. Quatrièmement, la situation financière des acteurs est la même à la fin qu'au commencement si ce n'est que le contribuable, au cours de la représentation, a rétribué les acteurs. La représentation a pour objet de créer l'illusion qu'il s'est passé quelque chose, qu'Hamlet a été tué et que Bottom s'est coiffé d'une tête d'âne, de façon à ce que le contribuable puisse réclamer les avantages fiscaux comme si quelque chose s'était effectivement passé. Les spectateurs sont informés que les acteurs se réservent le droit de quitter la scène au milieu de la représentation. En fait, ces acteurs sont les créatures du conseiller qui a vendu la pièce et du contribuable qui l'a achetée; ils ne sont jamais en position de faire des bénéfices et il n'y a aucune chance qu'ils se mettent en grève. La critique a été informée par erreur que la pièce est basée sur un chef-d'œuvre classique appelé le «*Duke of Westminster*»; toutefois, dans cette pièce, le vieux serviteur était entré au théâtre avec son salaire et l'avait quitté avec un droit authentique non seulement à son salaire mais également à une rente complémentaire.

iii) Certaines opérations qui ne sont pas faites à distance. A première vue, une conclusion s'impose: elles sont factices.

iv) Certaines opérations conclues par des compagnies dites étrangères où la direction et le contrôle s'exercent ailleurs. Là aussi, à première vue, s'impose la conclusion que les opérations ainsi conclues sont factices.

3. Quant au lieu de résidence d'une corporation et à la manière dont elle opère, il faut se rappeler ce qui suit si l'on veut être à même de déterminer si ses opérations sont factices au sens où l'entend l'article 137(1) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*:

Aux termes de ladite Loi, les personnes qui résident au Canada sont imposables sur leurs revenus gagnés partout dans le monde, tandis que celles qui n'y résident pas ne le sont que sur leurs revenus gagnés au Canada. Aux fins de l'application de la Loi, une corporation est une personne. Une corporation ne peut pas consoli-

corporations for the purpose of the Canadian income tax.

If a corporation is resident in Canada, it must file returns and pay Canadian income tax. The basic test of corporate residence is established in the English jurisprudence in the case of *De Beers Consolidated Mines, Limited v. Howe*<sup>16</sup> namely [at page 458], “[the] company resides for purposes of income tax where its real business is carried on. . . . and the real business is carried on where the central management and control actually abides”.

Ordinarily, the central management and control of a corporation is found to be where the directors of the corporation meet and exercise management and control of the corporation and its affairs.

It has been held that a corporation may be resident in more than one jurisdiction if the central management and control of the corporation is exercised in more than one country: *Swedish Central Railway Company, Limited v. Thompson*<sup>17</sup>. It may be that such dual residence should be found infrequently: *Egyptian Delta Land and Investment Company, Limited v. Todd*<sup>18</sup> and *Koitaki Para Rubber Estates Limited v. The Federal Commissioner of Taxation*<sup>19</sup>.

The said English test with respect to the determination of the residence of a corporation for tax purpose based on its management and control is applicable in Canada. In *British Columbia Electric Railway Company, Limited v. The King*<sup>20</sup>, the Privy Council on an appeal from the Supreme Court of Canada held that a company incorporated in the United Kingdom was resident in Canada on the basis of control exercised in Canada.

der les revenus tirés de ses filiales pour les fins de l'impôt sur le revenu canadien.

Si une corporation a son siège social au Canada, elle doit faire des déclarations d'impôt sur le revenu et payer un impôt sur le revenu au Canada. Voici en quels termes la jurisprudence britannique a énoncé, dans l'affaire *De Beers Consolidated Mines, Limited c. Howe*<sup>16</sup> [à la page 458] le critère fondamental de la résidence commerciale: [TRADUCTION] «Aux fins de l'impôt sur le revenu, la compagnie réside là où elle exerce réellement son entreprise. . . . et elle exerce réellement son entreprise là où se trouvent réellement la haute direction et le contrôle central».

Ordinairement, la haute direction et le contrôle central d'une corporation se trouvent là où les administrateurs se réunissent pour y diriger et y contrôler les affaires de la corporation.

Il a été jugé qu'une corporation peut être résidente de plusieurs juridictions si la direction centrale exerce son contrôle à partir de plusieurs pays: *Swedish Central Railway Company, Limited c. Thompson*<sup>17</sup>. Cette résidence multiple n'est sans doute pas fréquente: *Egyptian Delta Land and Investment Company, Limited c. Todd*<sup>18</sup> et *Koitaki Para Rubber Estates Limited c. The Federal Commissioner of Taxation*<sup>19</sup>.

Ce critère britannique relatif à la détermination de la résidence d'une corporation à des fins fiscales basée sur sa direction et le contrôle de ses activités, s'applique au Canada. Dans l'affaire *British Columbia Electric Railway Company, Limited c. Le Roi*<sup>20</sup>, le Conseil privé, lors d'un appel d'une décision de la Cour suprême du Canada, a statué qu'une compagnie constituée dans le Royaume-Uni était résidente du Canada, puisque le contrôle de ses activités était exercé au Canada.

<sup>16</sup> [1906] A.C. (H.L.) 455.

<sup>17</sup> [1925] A.C. (H.L.) 495.

<sup>18</sup> [1929] A.C. (H.L.) 1.

<sup>19</sup> (1940-41) 64 C.L.R. 15.

<sup>20</sup> [1946] A.C. (P.C.) 527.

<sup>16</sup> [1906] A.C. (C.L.) 455.

<sup>17</sup> [1925] A.C. (C.L.) 495.

<sup>18</sup> [1929] A.C. (C.L.) 1.

<sup>19</sup> (1940-41) 64 C.L.R. 15.

<sup>20</sup> [1946] A.C. (C.P.) 527.

The state of mind of directors and managers of a company is treated in law as being the directing mind and will of such a company and control of what it does. Lord Justice Denning in *H. L. Bolton (Engineering) Co. Ltd. v. T. J. Graham & Sons Ltd.*<sup>21</sup> at page 172 said:

A company may in many ways be likened to a human body. It has a brain and nerve centre which controls what it does. It also has hands which hold the tools and act in accordance with directions from the centre. Some of the people in the company are mere servants and agents who are nothing more than hands to do the work and cannot be said to represent the mind or will. Others are directors and managers who represent the directing mind and will of the company, and control what it does. The state of mind of these managers is the state of mind of the company and is treated by the law as such. So you will find that in cases where the law requires personal fault as a condition of liability in tort, the fault of the manager will be the personal fault of the company. That is made clear in Lord Haldane's speech in *Lennard's Carrying Co. Ltd. v. Asiatic Petroleum Co. Ltd.* ([1915] A.C. 705, 713-14; 31 T.L.R. 294). So also in the criminal law, in cases where the law requires a guilty mind as a condition of a criminal offence, the guilty mind of the directors or the managers will render the company itself guilty. That is shown by *Rex v. I.C.R. Haulage Ltd.*, ([1944] K.B. 551; 60 T.L.R. 399; [1944] 1 All E.R. 691) to which we were referred and in which the court said ([1944] K.B. 551, 559): "Whether in any particular case there is evidence to go to a jury that the criminal act of an agent, including his state of mind, intention, knowledge or belief is the act of the company . . ."

An example of the affirmation of this principle is the case of *The Lady Gwendolen*<sup>22</sup>:

Useful guidance on how the mind and will of a company may be manifested is also to be found in the judgment of Lord Justice Denning (as he then was) in *H. L. Bolton (Engineering) Company, Ltd. v. T. J. Graham & Sons, Ltd.*, [1957] 1 Q.B. 159, at pp. 172 and 173. The learned Lord Justice there said:

. . . A company may in many ways be likened to a human body. It has a brain and nerve centre which controls what it does. It also has hands which hold the tools and act in accordance with directions from the centre. Some of the people in the company are mere servants and agents who are nothing more than hands to do the work and cannot be said to represent the mind or will. Others are directors and managers who represent the directing mind and will of the company, and control what it does. The state of mind of these managers is the state of mind of the company and is treated by the law as such. So you will find that in cases where the law requires personal fault as a condition of liability in tort, the fault of the manager

Le droit considère les directeurs et les cadres d'une compagnie comme l'âme qui dirige et contrôle cette compagnie et ses activités. A ce propos, dans l'affaire *H. L. Bolton (Engineering) Co. Ltd. c. T. J. Graham & Sons Ltd.*<sup>21</sup>, le lord juge Denning a déclaré ce qui suit (à la page 172):

[TRADUCTION] A bien des égards, on peut comparer une compagnie à un corps humain. Elle a un cerveau et un centre nerveux qui contrôlent ses actes. Elle a aussi des mains qui tiennent des outils et agissent conformément aux directives que le centre leur donne. Certains de ses membres sont de simples employés ou mandataires qui ne sont que les mains chargées d'exécuter le travail et on ne peut pas dire d'eux qu'ils constituent l'âme dirigeante de la compagnie. D'autres sont directeurs et cadres; ils constituent l'âme dirigeante de la compagnie, dont ils contrôlent les activités. Le droit assimile leur intention à celle de la compagnie. Il ressort de la jurisprudence que, lorsque le droit requiert une faute personnelle comme condition de responsabilité délictueuse, la faute du directeur est considérée comme la faute personnelle de la compagnie. Les commentaires de lord Haldane à ce sujet dans *Lennard's Carrying Co. Ltd. c. Asiatic Petroleum Co. Ltd.* ([1915] A.C. 705, 713-14; 31 T.L.R. 294) sont fort clairs. De même, en droit criminel, lorsque la loi requiert une intention coupable comme condition d'une infraction criminelle, c'est l'intention coupable des directeurs ou des cadres qui rend la compagnie coupable. La Cour a déjà jugé en ce sens dans l'affaire *Rex c. I.C.R. Haulage Ltd.* ([1944] K.B. 551; 60 T.L.R. 399; [1944] 1 All E.R. 691) à laquelle on nous a reporté et où il est dit ([1944] K.B. 551, à la p. 559): «qu'il y ait ou non, dans un cas particulier, preuve devant un jury que l'acte criminel d'un mandataire, y compris les éléments état d'âme, intention, connaissances et croyances, soit également celui de la compagnie . . .»

L'affaire *The Lady Gwendolen*<sup>22</sup> constitue un exemple de l'affirmation de ce principe:

[TRADUCTION] Dans son jugement prononcé dans l'affaire *H. L. Bolton (Engineering) Company, Ltd. c. T. J. Graham & Sons, Ltd.* [1957] 1 Q.B. 159, le lord juge Denning (tel était alors son titre) a lui aussi donné des indications utiles sur la façon dont peut agir l'âme dirigeante d'une compagnie (aux pp. 172 et 173):

. . . A bien des égards, on peut comparer une compagnie à un corps humain. Elle a un cerveau et un centre nerveux qui contrôlent ses actes. Elle a aussi des mains qui tiennent des outils et agissent conformément aux directives que le centre leur donne. Certains de ses membres sont de simples employés ou mandataires qui ne sont que les mains chargées d'exécuter le travail et on ne peut pas dire d'eux qu'ils constituent l'âme dirigeante de la compagnie. D'autres sont directeurs et cadres; ils constituent l'âme dirigeante de la compagnie, dont ils contrôlent les activités. Le droit assimile leur intention à celle de la compagnie. Il ressort de la jurisprudence que, lorsque le droit requiert une faute personnelle comme condition de respon-

<sup>21</sup> (1957) 1 Q.B. 159.

<sup>22</sup> [1965] 1 Lloyd's Rep. 335 at pp. 345-346.

<sup>21</sup> [1957] 1 Q.B. 159.

<sup>22</sup> [1965] 1 Lloyd's Rep. 335, aux pp. 345 et 346.

will be the personal fault of the company. That is made clear in Lord Haldane's speech in *Lennard's Carrying Co. Ltd. v. Asiatic Petroleum Co. Ltd.* . . .

A little later Lord Justice Denning said:

So here, the intention of the company can be derived from the intention of its officers and agents. Whether their intention is the company's intention depends on the nature of the matter under consideration, the relative position of the officer or agent and the other relevant facts and circumstances of the case . . .

On the principles stated in these cases I should be disposed to say that actual fault on the part of Mr. Boucher, as registered ship's manager and head of the traffic department, would be sufficient in the particular circumstances of the present case to constitute actual fault or privity of the company. But I do not find it necessary to reach any final conclusion upon this point—for it seems to me that in the particular circumstances of this case all concerned, from the members of the board downwards, were guilty of actual fault, in that all must be regarded as sharing responsibility for the failure of management which the facts disclose. Certainly I would not dissent from the view expressed by the learned Judge that Mr. D. O. Williams, the responsible member of the board, must be regarded as guilty of actual fault.

The following are the considerations which impel me to that conclusion. I agree with the submission made on both sides that the test to be applied in judging whether shipowners have been guilty of actual fault must be an objective test. A company like the plaintiff company, whose shipping activities are merely ancillary to its main business, can be in no better position than one whose main business is that of shipowning. It seems to me that any company which embarks on the business of shipowning must accept the obligation to ensure efficient management of its ships if it is to enjoy the very considerable benefits conferred by the statutory right to limitation. [Emphasis added.]

4. In reference to the transactions listed in paragraph 2(iii) and (iv) above, (namely certain non-arm's length transactions and transactions entered into by so-called off-shore corporations) there is an onus to adduce evidence to rebut such *prima facie* conclusion. If it is not rebutted, then a finding that the transaction is artificial will result; and taxation will be determined by a direct application of Part I of the Act. (The reference to Part I of the Act is to the *Income Tax Act* prior to the Act as amended by Statutes of Canada of 1970-71-72, c. 63 which came into force on January 1, 1972.)

sabilité délictueuse, la faute du directeur est considérée comme la faute personnelle de la compagnie. Les commentaires de lord Haldane à ce sujet dans *Lennard's Carrying Co. Ltd. c. Asiatic Petroleum Co. Ltd.* sont fort clairs . . .

Lord Denning ajoute, un peu plus loin:

Donc, ici, les intentions de la compagnie peuvent être déterminées à partir de celles de ses cadres et de ses mandataires. Quant à savoir si les intentions de ces derniers sont bien celles de la compagnie, cela dépend de la nature du geste en cause, du rang du cadre ou du mandataire, ainsi que des autres faits pertinents et circonstances de l'espèce . . .

Au vu des principes énoncés dans cette jurisprudence, je suis prêt à dire que la faute de M. Boucher, commise dans l'exercice de ses fonctions de gérant du navire et de chef du département de la circulation maritime, est suffisante dans les circonstances de l'espèce pour constituer une véritable faute de la compagnie et engager sa responsabilité. Mais je n'estime pas nécessaire d'en arriver à une conclusion définitive sur ce point car, selon moi, en l'occurrence, toutes les personnes concernées, des administrateurs aux petits employés, sont en faute, de sorte qu'ils doivent tous partager la responsabilité de mauvaise gestion que les faits révèlent. Je suis certainement d'accord avec le savant juge lorsqu'il déclare que M. D. O. Williams, le répondant du conseil d'administration, doit être considéré comme véritablement en faute.

Voici les considérations qui me poussent à conclure en ce sens. Je suis d'accord avec les deux parties lorsqu'elles soutiennent qu'il convient d'appliquer un critère objectif pour déterminer si les armateurs sont véritablement en faute. Une compagnie, comme la demanderesse, pour qui le transport maritime n'est qu'une activité accessoire, n'est pas dans une meilleure position qu'une compagnie dont l'activité principale est le transport maritime. Il me semble que toute compagnie qui se livre à ce genre d'activité doit accepter l'obligation d'assurer une gestion efficace de ses navires si elle veut jouir des avantages très considérables que le droit confère en matière de limitation de la responsabilité. [C'est moi qui souligne.]

4. En ce qui a trait aux opérations mentionnées aux alinéas 2(iii) et (iv) ci-dessus (c'est-à-dire certaines opérations qui ne sont pas faites à distance et des opérations passées par des corporations dites étrangères), il est clair que c'est au contribuable qu'il appartient de réfuter la conclusion qui s'impose dans de tels cas. S'il ne peut la réfuter, l'on conclura alors que l'opération est factice et l'impôt sera fixé en appliquant directement la Partie I de la Loi. (Quand on parle de la Partie I de la Loi, il s'agit de la Partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu* qui est antérieure aux modifications apportées par le c. 63 des Statuts du Canada de 1970-71-72, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1972.)

### Conclusions

The question therefore for determination in this case is whether or not the transactions entered into as of February 1, 1970, namely:

- (a) the "sub-charter of affreightment" between Tepwin and Spur Oil Ltd. (Exhibit 1, Book 1, Document 42);
- (b) the crude oil sales agreement between Murphy Oil Trading Company and Tepwin Company Limited (Exhibit 1, Book 1, Document 43); and
- (c) the delivery of crude oil agreement between Tepwin and Spur Oil Ltd. (Exhibit 1, Book 1, Document 44)

are artificial transactions within the meaning of section 137(1) of the *Income Tax Act*.

On the facts in this case such a determination must be based on either (1) the residence of Tepwin and what it did at the material times; or (2) the validity or not of the so-called contract dated August 2, 1968, Exhibit 1, Book 1, Document 21.1 between Spur Oil Ltd. (formerly Murphy Oil Quebec Ltd.) and Murphy Oil Trading Company (the Delaware Corporation); or (3) both bases.

The evidence established that the management and control of the off-shore corporation Tepwin was not in Bermuda. And instead of evidence being adduced to rebut the *prima facie* conclusion arising from that fact, the evidence adduced established conclusively that the management and control of Tepwin was divided between El Dorado, Arkansas and Canada and Tepwin was therefore resident in those locations and not in Bermuda at all material times. As a consequence, it was proven that all decisions by Tepwin to enter into the three contracts, Exhibit 1, Book 1, Documents 42, 43 and 44 by Tepwin with Spur Oil Ltd. and the actual execution of these contracts by Tepwin were made and done by Tepwin while resident in both El Dorado, Arkansas and Canada.

The evidence further established that the officers and directors of Tepwin at Bermuda had nothing to do with the purchase of crude oil from the Persian Gulf area or from the spot market or with the delivery of it to Portland, Maine for on-going pipeline delivery to Montreal or with the sale of the crude oil to Spur Oil Ltd.; and specifically also that Tepwin did not do so at Bermuda by

### Conclusions

En l'espèce, la question à trancher est donc la suivante: les contrats passés le 1<sup>er</sup> février 1970, à savoir:

- a) le contrat de «sous-affrètement» entre Tepwin et Spur Oil Ltd. (pièce 1, volume 1, document 42);
- b) le contrat de vente de pétrole brut entre Murphy Oil Trading Company et Tepwin Company Limited (pièce 1, volume 1, document 43); et
- c) le contrat de livraison de pétrole brut entre Tepwin et Spur Oil Ltd. (pièce 1, volume 1, document 44)

sont-ils des opérations factices au sens de l'article 137(1) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*?

Au vu des faits de l'espèce, pour trancher la question, il convient de se fonder (1) soit sur la résidence de Tepwin et sur ses activités pendant les époques en cause; (2) soit sur la validité ou l'invalidité du contrat conclu le 2 août 1968 (pièce 1, volume 1, document 21.1) entre Spur Oil Ltd. (ci-devant Murphy Oil Quebec Ltd.) et Murphy Oil Trading Company (Delaware); (3) soit sur les deux.

Il ressort de la preuve que la direction et le contrôle de la corporation étrangère Tepwin n'étaient pas exercés aux Bermudes. Quant à la preuve produite, au lieu de réfuter la conclusion qui s'imposait dans ce cas, elle établit de façon probante que la direction et le contrôle de Tepwin étaient exercés à la fois des États-Unis (plus précisément d'El Dorado (Arkansas)) et du Canada, de sorte qu'à toutes les époques en cause, Tepwin était résidente de ces deux pays et non pas des Bermudes. Par voie de conséquence, il a été prouvé que toutes les décisions afférentes à ces trois contrats (pièce 1, volume 1, documents 42, 43, 44) et à leur exécution ont été prises par Tepwin alors qu'elle résidait à El Dorado (Arkansas) et au Canada.

Il ressort également de la preuve que les cadres et les directeurs de Tepwin aux Bermudes n'ont été mêlés en rien ni à l'achat de pétrole brut soit de la région du golfe Persique ou sur le marché du disponible, ni à la livraison de ce pétrole à Portland (Maine) et à l'acheminement de celui-ci par pipeline à Montréal, ni à la vente de pétrole brut à Spur Oil Ltd. Il ressort également, de façon pré-

way of any of its officers or directors *qua* Tepwin who personally were resident in El Dorado, Arkansas or in Canada either.

The evidence further established that what the officers and directors and the solicitors at Bermuda did was act merely as scribes under the direction of Mr. Watkins from El Dorado, Arkansas for the purpose of having Directors' meetings declaring dividends, which dividends were passed tax free to the Canadian parent company and which dividends as to the amount of each were based on the quantum of the so-called Tepwin charge times the number of gallons of crude oil in each shipload which left the Persian Gulf for delivery to Portland, Maine and then by pipeline to Montreal, Canada. Other than that, they did practically nothing because Tepwin did not carry on the business of buying, selling and delivering crude oil in 1970.

The evidence also conclusively established that Murphy Oil Trading Company (the Delaware Corporation) prior to and up to February 1, 1979, did in fact sell crude oil to Spur Oil Ltd. at \$1.9876 U.S. per barrel under the so-called contract between them (Exhibit 1, Book 1, Document 21.1); and this contract document was never formally or informally abrogated.

Exhibit 1, Book 1, Document 21.1, therefore, at all material times was a valid and subsisting contract.

As a consequence, these three transactions evidenced by the three contracts, Exhibit 1, Book 1, Documents 42, 43 and 44, are artificial within the meaning of section 137(1) of the *Income Tax Act*. Accordingly by direct application of Part I of the *Income Tax Act*, the finding is that the excess cost of petroleum products sold, the excess being the total of the so-called Tepwin charge, in computing the net income from the 1970 taxation year of Spur Oil Ltd. is not an allowable expense.

The appeal is therefore dismissed with costs, but the assessment is referred back for re-assessment not inconsistent with these reasons.

cise, que Tepwin n'a, aux Bermudes, pris aucune décision à cet égard par l'entremise de ses cadres ou de ses directeurs en tant que Tepwin qui, eux, étaient personnellement résidents d'El Dorado (Arkansas) et du Canada.

Il ressort aussi de la preuve que les cadres, les directeurs et les avocats de Tepwin aux Bermudes ont agi comme de simples scribes obéissant aux directives que M. Watkins leur adressait d'El Dorado (Arkansas). Ces directives leur enjoignaient de tenir des réunions du conseil d'administration au cours desquelles ils devaient déclarer des dividendes qui étaient ensuite transférés sans impôt à la compagnie-mère au Canada, et dont le montant était basé sur le quantum du prétendu supplément Tepwin multiplié par le nombre de gallons de pétrole brut de chaque cargaison qui quittait le golfe Persique à destination de Portland (Maine) pour être ensuite acheminé par pipeline à Montréal (Canada). Ils n'ont pratiquement rien fait d'autre puisqu'en 1970, Tepwin n'a conclu aucun marché de vente, d'achat ou de livraison de pétrole brut.

Il ressort enfin de la preuve de façon concluante qu'avant le 1<sup>er</sup> février 1979, Murphy Oil Trading Company (Delaware) avait effectivement vendu du pétrole brut à Spur Oil Ltd. au prix de \$1.9876 US le baril, conformément aux termes d'un contrat qu'elles avaient conclu (pièce 1, volume 1, document 21.1) et qui n'a jamais été officiellement ou officieusement annulé.

Donc, à toutes les époques en cause, le document 21.1 (pièce 1, volume 1) était toujours un contrat valable.

Il s'ensuit que les trois opérations attestées par les trois contrats (pièce 1, volume 1, documents 42, 43 et 44) sont des opérations factices au sens de l'article 137(1) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Par application directe de la Partie I de cette Loi, je conclus que le coût excédentaire des produits pétroliers vendus (soit le total du supplément Tepwin) n'est pas une dépense déductible du revenu net de Spur Oil Ltd. pour l'année d'imposition 1970.

Par conséquent, je rejette l'appel avec dépens et je renvoie la cotisation au Ministre pour qu'il en établisse une nouvelle conformément aux présents motifs.

Counsel may prepare in both official languages an appropriate judgment to implement the foregoing conclusions and may move for judgment in accordance with Rule 337(2)(b). Judgment shall not issue until settled by the Court.

L'avocat peut préparer dans les deux langues officielles un projet de jugement approprié pour donner effet à ces conclusions et demander que ce jugement soit prononcé conformément à la Règle 337(2)b). Le jugement ne sera prononcé que lorsque la Cour en aura approuvé les termes.