

T-275-90

T-275-90

**Sail Labrador Limited (Plaintiff)****Sail Labrador Limited (demanderesse)**

v.

c.

**The Owners, Navimar Corporation Ltée and All Others Interested in the Ship *Challenge One*, Her Equipment, Bunkers and Freights, and the Ship *Challenge One*, Her Equipment, Bunkers and Freights (Defendants)**

**Les propriétaires, Navimar Corporation Ltée et toutes autres personnes ayant un droit sur le navire *Challenge One*, son équipement, ses soutes et le fret, et le navire *Challenge One*, son équipement, ses soutes et le fret (défendeurs)**

**INDEXED AS: SAIL LABRADOR LTD. v. CHALLENGE ONE (THE) (T.D.)**

**RÉPERTORIÉ: SAIL LABRADOR LTD. c. CHALLENGE ONE (LE) (1<sup>re</sup> INST.)**

Trial Division, Nadon J.—Montréal, January 16, 17, 18; Ottawa, June 28, 1996.

Section de première instance, juge Nadon—Montréal, 16, 17 et 18 janvier; Ottawa, 28 juin 1996.

*Maritime law — Contracts — Ship owner refusing to honor option to purchase ship pursuant to charterparty clause, alleging breaches of charterparty disentitling plaintiff from exercising option — Substantial performance — “Spent breach” doctrine — De minimis rule — Court’s equitable jurisdiction.*

*Droit maritime — Contrats — Propriétaire de navire refusant d’honorer une option d’achat stipulée dans une charte-partie au motif que la demanderesse a contrevenu à la charte-partie et qu’elle a ainsi perdu son droit de lever l’option — Exécution substantielle — Théorie de la «contravention périmée» — Principe de minimis — Compétence en equity de la Cour.*

*Contracts — Option to purchase — Whether alleged breaches of charterparty disentitling plaintiff from exercising option to purchase ship — Substantial performance — “Spent breach” doctrine — De minimis rule — Court’s equitable jurisdiction.*

*Contrats — Option d’achat — Il s’agit de savoir si les contraventions présumées à la charte-partie font perdre à la demanderesse son droit de lever l’option d’acheter le navire — Exécution substantielle — Théorie de la «contravention périmée» — Principe de minimis — Compétence en equity de la Cour.*

In 1985, plaintiff Sail Labrador entered into a bareboat charter with defendant Navimar Corp. to charter the ship *Challenge One* for five years to provide passenger and freight ferry service between the ports of Jackson’s Arm and Harbour Deep in White Bay, Newfoundland. The charterparty included an option to purchase the ship after the five-year period, “subject to full performance”. When the plaintiff exercised the option, Navimar refused to accept the funds tendered and to execute the bill of sale, alleging that the plaintiff was disentitled to exercise the option by reason of having breached numerous provisions of the charterparty.

En 1985, la demanderesse Sail Labrador a conclu avec la défenderesse Navimar Corp. un contrat d’affrètement coque nue en vue d’affréter le navire *Challenge One* pour cinq ans dans le but de fournir un service de transport de passagers et de marchandises entre les ports de Jackson’s Arm et de Harbour Deep à White Bay (Terre-Neuve). La charte-partie accordait à la demanderesse l’option d’acheter le navire à l’expiration d’une période de cinq ans, «sous réserve de l’exécution de toutes les obligations» stipulées au contrat. Lorsque la demanderesse a levé l’option, la Navimar a refusé d’accepter la somme offerte et de signer le contrat de vente au motif que la demanderesse n’avait pas le droit de lever l’option parce qu’elle avait contrevenu à de nombreuses dispositions de la charte-partie.

This was an action for a declaration that the plaintiff was entitled to exercise the option to purchase.

Il s’agit d’une action visant à obtenir un jugement déclaratoire portant que la demanderesse avait le droit de lever l’option d’achat.

*Held*, the action should be allowed.

*Jugement*: l’action doit être accueillie.

There was a breach of clause 11 of the charterparty providing for payments of hire by the plaintiff to Navimar

Il y a eu contravention à l’article 11 de la charte partie, qui prévoyait le paiement d’un loyer d’affrètement par la

—one payment (out of thirty-five) had been late due to an error made by a bank employee. That breach was quickly remedied.

There was also a breach of clause 25 of the charterparty providing that, if required, the plaintiff would, at the end of each voyage, supply Navimar with the deck and engine room logs for the vessel. The log books were not sent to Navimar regularly because there were no commercial photocopiers available.

There was no breach of the clause of the charterparty providing that the plaintiff would not change directors, shareholders or corporate control. Although there was a change of directors and shareholders of Sail Labrador, evidence revealed that Navimar agreed to the changes.

There was no breach of the clause of the charterparty providing that the charterer must provide a safe winter lay up for the ship. In 1987, the ship, which usually wintered in the port of St. John's had to winter at Jackson's Arm because it was unable to leave there when the harbour froze overnight. The plaintiff obtained the insurer's consent and did everything required to ensure that the vessel would be safe. Furthermore, that clause did not require Navimar's consent.

There was no breach of the clause of the charterparty providing that notice of Navimar's ownership of the *Challenge One* would be fastened to the vessel, in a conspicuous place, and maintained there during the life of the charter. It was established that the notice was duly displayed on the bridge of the ship except for a few occasions when work was being performed on the ship.

There was no breach of the clause of the charterparty providing that the charterer should not make any structural changes in the vessel without first securing approval of the owner. The ship's cargo hatch was enlarged but the owner was made aware of the change. Also, the cargo handling crane was replaced. In all probability, the owner was informed of the fact and, in any event, it was doubtful that replacement of the crane constituted a structural change which required Navimar's consent. It was only a piece of equipment placed on the ship to load and unload cargo.

Nor was there a breach of the clause requiring Canadian Steamship Inspection's approval for the replacement of the cargo hatch since regular inspections made it aware of the replacement.

demanderesse à la Navimar: un versement (sur trente-cinq) a été fait en retard en raison d'une erreur commise par un employé de la banque. La demanderesse a rapidement remédié à cette contravention.

Il y a également eu contravention à l'article 25 de la charte-partie, qui prévoyait que, sur demande, la demanderesse remettrait à la fin de chaque voyage à la Navimar les journaux de bord du pont et de la salle des machines du navire. Les journaux de bord n'ont pas été envoyés régulièrement à la Navimar faute d'accès à des photocopieurs commerciaux.

Il n'y a pas eu contravention à l'article de la charte-partie par lequel la demanderesse s'engageait à ne pas faire de changements relativement aux administrateurs, aux actionnaires ou au contrôle de la compagnie. Bien qu'il y ait eu un changement d'administrateurs et d'actionnaires au sein de la Sail Labrador, la preuve révèle que la Navimar a accepté ce changement.

Il n'y a pas eu contravention à l'article de la charte-partie par lequel l'affrèteur s'engageait à désarmer le navire en lieu sûr pour l'hiver. En 1987, le navire, qui passait habituellement l'hiver dans le port de St. John's, a dû rester à Jackson's Arm pour l'hiver parce qu'il ne pouvait pas quitter ce port, qui avait gelé du jour au lendemain. La demanderesse a obtenu le consentement de l'assureur et a pris toutes les mesures nécessaires pour protéger le navire. Qui plus est, cet article n'exigeait pas le consentement de la Navimar.

Il n'y a pas eu contravention à l'article de la charte-partie qui prévoyait qu'un avis indiquant que la Navimar était la propriétaire du *Challenge One* devait être affiché sur le navire à un endroit bien en vue et y demeurer pendant toute la durée de la charte-partie. Il a été établi que l'avis avait été dûment affiché sur le navire sauf à quelques reprises lorsque des travaux ont été effectués sur le navire.

Il n'y a pas eu contravention à l'article de la charte-partie qui interdisait à l'affrèteur de faire des modifications structurelles au navire sans avoir d'abord obtenu le consentement du propriétaire. L'écouille de chargement du navire a été modifiée, mais le propriétaire a été mis au courant de ce changement. En outre, une grue de manutention de cargaison a été remplacée. Selon toute probabilité, le propriétaire en a été informé et il est douteux que le remplacement de la grue constitue un changement structurel qui nécessitait le consentement de la Navimar. Il s'agissait simplement d'un objet d'équipement placé sur le navire pour charger et décharger de la cargaison.

Il n'y a pas eu non plus contravention à l'article obligeant la Sail Labrador à obtenir le consentement de la Direction de la sécurité des navires avant de remplacer l'écouille de chargement, étant donné que la Direction

Interpretation of the charterparty was governed by the general principles of common law relating to contracts.

It was clear in this case, that the parties could invoke the Court's equitable jurisdiction to obtain relief.

The person who is entitled to exercise an option to purchase can, upon the occurrence of certain events solely within his or her control, compel a conveyance of the property to him or her. In this context, courts have held that minor divergences from the terms of a contract will not be considered breaches: *de minimis non curat lex*. English courts have also recognized an exception to the principle of strict compliance with all covenants before an option to purchase may be exercised: the doctrine of "spent breach" (where an option is conditional upon the performance of covenants, the person entitled to exercise an option will not be prevented from doing so because of past breaches of covenant if the breaches are "spent", in the sense of not giving rise to a subsisting cause of action). This doctrine exists in Canadian law, although it is not so termed. In summary, courts have looked to the language of the contract itself to determine whether equity will intervene.

Courts have held that it requires clear language to make the option dependent on performance of the terms of the contract. Clause 30, setting forth the option to purchase, required the plaintiff to substantially perform its obligations under the charterparty. With regard to clause 11, the payment clause, the breach was remedied by the plaintiff when it was made aware of the banking error. When the option to purchase was exercised, the plaintiff was not in breach of clause 11. The obligation to pay had, by then, been performed. With respect to clause 25, in the circumstances of this case, and upon a true construction of clause 30, it would not be equitable to disentitle the plaintiff from exercising the option to purchase by reason of its failure to provide Navimar, at the end of each month, with copies of the deck and engine room log of the *Challenge One*.

#### STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

*Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9.  
*Federal Court Act*, R.S.C., 1985, c. F-7, s. 3.

était au courant de cette modification en raison des inspections régulières qu'elle effectuait.

L'interprétation de la charte-partie est régie par les principes généraux de la common law relatifs aux contrats.

En l'espèce, il est évident que les parties pouvaient invoquer la compétence en *equity* de la Cour pour obtenir une réparation.

La personne qui a le droit de lever une option d'achat peut, lorsque certains événements dont elle a seule le contrôle se produisent, exiger qu'on lui transfère les biens en cause. À cet égard, il est de jurisprudence constante que les dérogations minimales aux clauses d'un contrat ne sont pas considérées comme des contraventions: *de minimis non curat lex*. Les tribunaux anglais ont par ailleurs reconnu l'existence d'une exception au principe de la stricte observation de tous les engagements avant qu'une option d'achat puisse être levée: il s'agit de la théorie de la «contravention périmée» (lorsque la levée de l'option est conditionnelle à l'exécution de certains engagements, on n'empêchera pas le bénéficiaire de l'option de lever celle-ci en raison de contraventions antérieures si les contraventions sont «périmées», en ce sens qu'elles ne donnent plus ouverture à un droit de recours qui puisse encore être exercé). Cette théorie existe en droit canadien, bien qu'elle ne soit pas désignée sous ce vocable. En résumé, les tribunaux examinent le libellé du contrat lui-même pour déterminer si l'*equity* doit intervenir.

Les tribunaux ont jugé qu'il faut un libellé explicite pour rendre la levée de l'option conditionnelle à l'observation des clauses du contrat. L'article 30, qui renfermait l'option d'achat, obligeait la demanderesse à exécuter l'essentiel des obligations qu'elle avait contractées aux termes de la charte-partie. En ce qui concerne l'article 11, l'article relatif au paiement du loyer, la demanderesse a remédié à sa contravention dès qu'elle a été mise au courant de l'erreur commise par la banque. Lorsqu'elle a levé son option d'achat, la demanderesse ne contrevenait pas à l'article 11. L'obligation de payer le loyer avait, à ce moment-là, été remplie. Pour ce qui est de l'article 25, eu égard aux circonstances de la présente affaire, et selon l'interprétation qu'il convient de donner à l'article 30, il ne serait pas équitable de priver la demanderesse de son droit de lever l'option d'achat en raison de son défaut de fournir à la Navimar, à la fin de chaque mois, des copies des journaux de bord du pont et de la salle des machines du *Challenge One*.

#### LOIS ET RÉGLEMENTS

*Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 3 (mod. par L.C. 1993, ch. 34, art. 68).  
*Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985), ch. S-9.

## CASES JUDICIALLY CONSIDERED

## APPLIED:

*Canadian Long Island Petroleum Ltd. et al. v. Irving Industries Ltd.*, [1975] 2 S.C.R. 715; (1974), 50 D.L.R. (3d) 265; [1974] 6 W.W.R. 385; 3 N.R. 430; *Mitsui & Co. (Canada) Ltd. v. Royal Bank of Canada*, [1995] 2 S.C.R. 187; (1995), 142 N.S.R. (2d) 1; 123 D.L.R. (4th) 449; 407 A.P.R. 1; 32 C.B.R. (3d) 1; 180 N.R. 161; *Sudbrook Trading Estate Ltd. v. Eggleton*, [1983] A.C. 444 (H.L.); *Finch v. Underwood* (1876), 2 Ch. D. 310 (C.A.); *Pierce v. Empey*, [1939] S.C.R. 247; [1939] 4 D.L.R. 672; *Kennedy & Beaucauge Mines Ltd., Re*, [1959] O.R. 625; (1959), 20 D.L.R. (2d) 1 (C.A.); *Petrillo et al. v. Nelson* (1980), 29 O.R. (2d) 791; 114 D.L.R. (3d) 273; 13 R.P.R. 222 (C.A.); *Amyotte v. Urchyshyn and Urchyshyn* (1978), 13 A.R. 27; 86 D.L.R. (3d) 106; 6 Alta. L.R. (2d) 26 (S.C.); *Birchmont Furniture Ltd. v. Loewen*, [1977] 3 W.W.R. 651 (Man. Q.B.); aff'd (1978), 84 D.L.R. (3d) 599; [1978] 2 W.W.R. 483 (Man. C.A.).

## REFERRED TO:

*J.M. Voith GmbH v. Beloit Corp.*, [1993] 2 F.C. 515; (1993), 47 C.P.R. (3d) 448; 61 F.T.R. 161 (T.D.); *Teledyne Indust. Ltd. v. Lido Indust. Products Ltd.* (1982), 31 C.P.C. 285; 68 C.P.R. (2d) 204 (F.C.T.D.); *Comtab Ventures Ltd. v. R. in Right of Can.* (1984), 35 Alta. L.R. (2d) 230 (F.C.T.D.); *R. in right of Ontario et al. v. Ron Engineering & Construction (Eastern) Ltd.*, [1981] 1 S.C.R. 111; (1981), 119 D.L.R. (3d) 267; 13 B.L.R. 72; 35 N.R. 40; *United Scientific Holdings Ltd v Burnley Borough Council*, [1977] 2 All E.R. 62 (H.L.); *United Dominions Trust (Commercial), Ltd. v. Eagle Aircraft Services, Ltd.*, [1968] 1 All E.R. 104 (C.A.); *Grey v. Friar* (1854), 4 H.L.C. 565; 94 R.R. 246; *Bass Holdings Ltd. v. Morton Music Ltd.*, [1987] 2 W.L.R. 397 (Ch. D.); *283 Portage Avenue Ltd. v. Fidelity Trust Co.* (1982), 18 Man. R. (2d) 7 (Co. Ct.); *Sparkhall v. Watson*, [1954] 2 D.L.R. 22; [1954] O.W.N. 101 (H.C.); *Fingold v. Hunter*, [1944] 3 D.L.R. 43; [1944] O.W.N. 287 (Ont. C.A.); *McLaughlin v. Bodnarchuk* (1957), 8 D.L.R. (2d) 596; 22 W.W.R. 60 (B.C.C.A.).

## AUTHORS CITED

Furmston, M. P. *Cheshire, Fifoot and Furmston's Law of Contract*, 12th ed. London: Butterworths, 1991.

Gebb, S. "The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis" (1975), 49 *Tulane Law Rev.* 764.

Gilmore, Grant and Charles L. Black. *The Law of Admiralty*, 2nd ed. New York: Foundation Press, 1975.

## JURISPRUDENCE

## DÉCISIONS APPLIQUÉES:

*Canadian Long Island Petroleum Ltd. et al. c. Irving Industries Ltd.*, [1975] 2 R.C.S. 715; (1974), 50 D.L.R. (3d) 265; [1974] 6 W.W.R. 385; 3 N.R. 430; *Mitsui & Co. (Canada) Ltd. c. Banque Royale du Canada*, [1995] 2 R.C.S. 187; (1995), 142 N.S.R. (2d) 1; 123 D.L.R. (4th) 449; 407 A.P.R. 1; 32 C.B.R. (3d) 1; 180 N.R. 161; *Sudbrook Trading Estate Ltd. v. Eggleton*, [1983] A.C. 444 (H.L.); *Finch v. Underwood* (1876), 2 Ch. D. 310 (C.A.); *Pierce v. Empey*, [1939] R.C.S. 247; [1939] 4 D.L.R. 672; *Kennedy & Beaucauge Mines Ltd., Re*, [1959] O.R. 625; (1959), 20 D.L.R. (2d) 1 (C.A.); *Petrillo et al. v. Nelson* (1980), 29 O.R. (2d) 791; 114 D.L.R. (3d) 273; 13 R.P.R. 222 (C.A.); *Amyotte v. Urchyshyn and Urchyshyn* (1978), 13 A.R. 27; 86 D.L.R. (3d) 106; 6 Alta. L.R. (2d) 26 (C.S.); *Birchmont Furniture Ltd. v. Loewen*, [1977] 3 W.W.R. 651 (C.B.R. Man.); conf. à (1978), 84 D.L.R. (3d) 599; [1978] 2 W.W.R. 483 (C.A. Man.).

## DÉCISIONS MENTIONNÉES:

*J.M. Voith GmbH c. Beloit Corp.*, [1993] 2 C.F. 515; (1993), 47 C.P.R. (3d) 448; 61 F.T.R. 161 (1<sup>re</sup> inst.); *Teledyne Indust. Ltd. c. Lido Indust. Products Ltd.* (1982), 31 C.P.C. 285; 68 C.P.R. (2d) 204 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.); *Comtab Ventures Ltd. c. R. du chef du Can.* (1984), 35 Alta. L.R. (2d) 230 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.); *R. du chef de l'Ontario et autre c. Ron Engineering & Construction (Eastern) Ltd.*, [1981] 1 R.C.S. 111; (1981), 119 D.L.R. (3d) 267; 13 B.L.R. 72; 35 N.R. 40; *United Scientific Holdings Ltd v Burnley Borough Council*, [1977] 2 All E.R. 62 (H.L.); *United Dominions Trust (Commercial), Ltd. v. Eagle Aircraft Services, Ltd.*, [1968] 1 All E.R. 104 (C.A.); *Grey v. Friar* (1854), 4 H.L.C. 565; 94 R.R. 246; *Bass Holdings Ltd. v. Morton Music Ltd.*, [1987] 2 W.L.R. 397 (Ch. D.); *283 Portage Avenue Ltd. v. Fidelity Trust Co.* (1982), 18 Man. R. (2d) 7 (Cour de cté); *Sparkhall v. Watson*, [1954] 2 D.L.R. 22; [1954] O.W.N. 101 (H.C.); *Fingold v. Hunter*, [1944] 3 D.L.R. 43; [1944] O.W.N. 287 (C.A. Ont.); *McLaughlin v. Bodnarchuk* (1957), 8 D.L.R. (2d) 596; 22 W.W.R. 60 (C.A. C.-B.).

## DOCTRINE

Furmston, M. P. *Cheshire, Fifoot and Furmston's Law of Contract*, 12th ed. London: Butterworths, 1991.

Gebb, S. «The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis» (1975), 49 *Tulane Law Rev.* 764.

Gilmore, Grant and Charles L. Black. *The Law of Admiralty*, 2nd ed. New York: Foundation Press, 1975.

Harper, E. "Demise Charters: Responsibilities of Owner or Charterer for Loss or Damage" (1975), 49 *Tulane Law Rev.* 785.

Lewison, Kim. *The Interpretation of Contracts*. London: Sweet & Maxwell, 1989.

Mocatta, Alan A. *et al. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 19th ed. London: Sweet & Maxwell, 1984.

Perell, Paul M. "Options, Rights of Repurchase and Rights of First Refusal as Contracts and as Interests in Land" (1991), 70 *Can. Bar Rev.* 1.

Wilford, Michael *et al. Time Charters*, 4th ed. New York: Lloyd's of London Press, 1995.

ACTION for a declaration that the plaintiff was entitled, pursuant to a bareboat charterparty, to exercise the option to purchase the defendant ship. Action allowed.

COUNSEL:

*Elizabeth Heneghan* for plaintiff.  
*Normand Hébert* for defendants.

SOLICITORS:

*Elizabeth Heneghan*, St. John's, Newfoundland, for plaintiff.  
*Étude légale Alain Pilotte*, Montréal, for defendants.

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

- 1 NADON J.: This litigation arises from the defendant Navimar Corporation Limitée's (Navimar) refusal to sell the ship *Challenge One* to the plaintiff. By its statement of claim, the plaintiff seeks to obtain a declaration that Navimar is in breach of a bareboat charterparty entered into on June 21, 1985. The relevant facts can be briefly summarized as follows.

THE FACTS

- 2 The plaintiff, Sail Labrador Limited (Sail Labrador) is a corporation incorporated under the laws of Newfoundland. Its registered head office is in St. John's, Newfoundland.

Harper, E. «Demise Charters: Responsibilities of Owner or Charterer for Loss or Damage» (1975), 49 *Tulane Law Rev.* 785.

Lewison, Kim. *The Interpretation of Contracts*. London: Sweet & Maxwell, 1989.

Mocatta, Alan A. *et al. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 19th ed. London: Sweet & Maxwell, 1984.

Perell, Paul M. «Options, Rights of Repurchase and Rights of First Refusal as Contracts and as Interests in Land» (1991), 70 *Rev. du Bar. can.* 1.

Wilford, Michael *et al. Time Charters*, 4th ed. New York: Lloyd's of London Press, 1995.

ACTION visant à obtenir un jugement déclaratoire portant que la demanderesse avait le droit, en vertu de la charte-partie coque nue, de lever l'option d'acheter du navire demandeur. Action accueillie.

AVOCATS:

*Elizabeth Heneghan* pour la demanderesse.  
*Normand Hébert* pour les défendeurs.

PROCUREURS:

*Elizabeth Heneghan*, St. John's (Terre-Neuve), pour la demanderesse.  
*Étude légale Alain Pilotte*, Montréal, pour les défendeurs.

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

- 1 LE JUGE NADON: Le présent litige découle du refus de la défenderesse Navimar Corporation Limitée (Navimar) de vendre le navire *Challenge One* à la demanderesse. Par sa déclaration, la demanderesse cherche à obtenir un jugement déclaratoire portant que la Navimar a contrevenu à une charte-partie coque nue conclue le 21 juin 1985. Les faits pertinents peuvent être résumés comme suit.

LES FAITS

- 2 La demanderesse, la Sail Labrador Limited (Sail Labrador) est une compagnie qui a été constituée en personne morale sous le régime des lois de Terre-Neuve. Son siège social est situé à St. John's (Terre-Neuve).

- 3 The defendant, Navimar is a corporation incorporated under the laws of Canada. Its registered head office is in Québec City. At all material times, Navimar was the registered owner of the *Challenge One*. 3
- 4 *Challenge One* is a ship registered at the port of St. John's, Newfoundland, bearing official number 804001, and having a gross tonnage of 83.66 and a registered tonnage of 37.75. 4
- 5 On June 21, 1985, Sail Labrador entered into a bareboat charter with Navimar to charter the ship *Challenge One* for five years, starting on June 21, 1985 (the charterparty). At all material times herein, the plaintiff employed the *Challenge One* to carry on its business as an operator of a passenger and freight ferry service between the ports of Jackson's Arm and Harbour Deep in White Bay, Newfoundland, under contract with Her Majesty the Queen in Right of Canada, as represented by the Minister of Transport. 5
- 6 Pursuant to clause 30 of the charterparty, the plaintiff had the option to purchase the *Challenge One* after the five-year period of the charterparty for the sum of \$200,000 upon notification to Navimar, in writing, no later than March 31, 1990. Part of clause 30 of the charterparty states that exercise of the option is "subject to full performance". 6
- 7 This option was enforceable for only fifteen days from the time the notice was sent by Sail Labrador to Navimar, and was subject to cash payment and full performance of all its obligations in the charterparty including, but not limited to, payments being made promptly and in accordance with the schedule to clauses 10 and 11 of the charterparty (the option). 7
- 8 On January 5, 1990, Sail Labrador exercised the option by delivering a written notice to that effect to Navimar. On January 19, 1990, Sail Labrador ten- 8
- La défenderesse Navimar est une compagnie constituée en personne morale sous le régime des lois du Canada. Son siège social est situé à Québec. À l'époque en cause, la Navimar était la propriétaire inscrite du *Challenge One*.
- Le *Challenge One* est un navire immatriculé au port de St. John's (Terre-Neuve) sous le numéro officiel 804001. Il a un tonnage brut de 83,66 et un tonnage de jauge de 37,75.
- Le 21 juin 1985, la Sail Labrador a conclu avec la Navimar un contrat d'affrètement coque nue en vue d'affréter le navire *Challenge One* pour cinq ans, à partir du 21 juin 1985 (la charte-partie). À l'époque en cause, la demanderesse a utilisé le *Challenge One* pour exploiter son entreprise de transport de passagers et de marchandises par traversier entre les ports de Jackson's Arm et de Harbour Deep à White Bay (Terre-Neuve) aux termes d'un marché conclu avec Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports.
- L'article 30 de la charte-partie accordait à la demanderesse l'option d'acheter le *Challenge One* à l'expiration de la période de cinq ans de la charte-partie pour la somme de 200 000 \$ sur notification écrite à la Navimar au plus tard le 31 mars 1990. L'article 30 de la charte-partie précise que la levée de l'option est conditionnelle à l'exécution [TRADUCTION] «de toutes les obligations» stipulées à la charte-partie.
- Cette option ne pouvait être levée que pendant les quinze jours suivant la date de l'expédition de l'avis de la Sail Labrador à la Navimar, et était conditionnelle au versement d'une somme en espèces et à l'exécution de toutes les obligations mises à la charge de la Labrador aux termes de la charte-partie, y compris notamment l'obligation de faire les versements en question promptement et en conformité avec l'annexe des articles 10 et 11 de la charte-partie (l'option).
- Le 5 janvier 1990, la Sail Labrador a levé l'option en expédiant un avis écrit à cet effet à la Navimar. Le 19 janvier 1990, la Sail Labrador a offert la

dered to Navimar \$200,000 by certified cheque together with a bill of sale in the form required by the *Canada Shipping Act*.<sup>1</sup> Navimar refused to accept the funds and to execute the bill of sale, as requested by Sail Labrador.

- 9 At trial, Navimar admitted that the sum of \$200,000 and a bill of sale in the statutory form had been tendered to it. However, Navimar denies that the plaintiff is entitled to exercise the option by reason of its breach of clauses 8, 9, 11, 15, 25, 28, 30, and 34 of the charterparty. I will now relate, in greater detail, the relevant facts as they pertain to Navimar's allegations of breach so as to determine whether Navimar's allegations are well-founded.

#### Navimar's allegations of breach of contract

##### 1. Clause 34 of the charterparty

- 10 Clause 34 of the charterparty provides that, *inter alia*, the plaintiff will not, during the life of the charterparty, change directors, shareholders, or corporate control. Navimar alleges that, in breach of this provision, the plaintiff's directors, shareholders, and corporate control were changed without its consent. Clause 34 states that:

#### Assignment

34. For the whole duration of this five (5) year agreement the Charterer shall not assign this Charter nor proceed to any change in its capital stock structure including but not limited to refrain from issuing any voting shares, changing any directors, shareholders, or changing control of the Company to any one except to the owner or a party named by the Owner.

- 11 In order to deal properly with this particular allegation, it is necessary to relate the events which led to the signing of the charterparty in June of 1985.

somme de 200 000 \$ à la Navimar par chèque certifié, ainsi qu'un contrat de vente selon la formule prescrite par la *Loi sur la marine marchande du Canada*<sup>1</sup>. La Navimar a refusé d'accepter les fonds et de signer le contrat de vente comme le lui demandait la Sail Labrador.

Au procès, la Navimar a reconnu qu'on lui avait offert la somme de 200 000 \$ ainsi qu'un contrat de vente selon la formule prescrite par la loi. La Navimar nie toutefois que la demanderesse ait le droit de lever l'option en question, au motif qu'elle a contrevenu aux articles 8, 9, 11, 15, 25, 28, 30 et 34 de la charte-partie. Je relaterai maintenant plus en détail les faits pertinents qui ont trait aux allégations de contravention de la Navimar de manière à pouvoir déterminer si les allégations de la Navimar sont bien fondées.

#### Allégations de contraventions au contrat de la Navimar

##### 1. Article 34 de la charte-partie

Aux termes de l'article 34 de la charte-partie, la demanderesse s'engage notamment à ne pas changer d'administrateurs, d'actionnaires ou de contrôle pendant toute la durée de la charte-partie. La Navimar soutient qu'en contravention de cette disposition, la demanderesse a changé d'administrateurs, d'actionnaires et de contrôle sans son consentement. L'article 34 stipule:

#### [TRADUCTION] Cession

34. L'affrètement s'engage, pendant toute la durée du présent contrat de cinq (5) ans, à ne pas céder la présente charte-partie et à ne procéder à aucun changement en ce qui concerne la structure de son capital-actions et notamment à s'abstenir d'émettre des actions assorties du droit de vote, de changer d'administrateurs, d'actionnaires ou de modifier le contrôle de la compagnie en transférant celle-ci à qui que ce soit, à l'exception du propriétaire ou de la personne désignée par le propriétaire.

Pour bien analyser cette allégation, il est nécessaire de relater les événements qui ont conduit à la signature de la charte-partie en juin 1985.

12 Navimar was founded in 1977 by Mr. Normand Hébert, who at that time, was a member of the Bar of the Province of Quebec. Mr. Hébert was admitted to the Bar in 1976 and practiced law until 1979.<sup>2</sup> In 1980, Mr. Hébert began a three-year apprenticeship as a pilot with the Laurentian Pilotage Association. In 1984, Mr. Hébert became a fully-fledged pilot, and he has exercised that profession ever since.

13 In 1984, Mr. Hébert was the Vice-President of Operations for Navimar. Mr. Hébert is now the sole shareholder of Navimar. In February 1985, Mr. Hébert contacted Mr. John Andrews, a shipbroker of St. John's, Newfoundland, whom he had previously met, regarding employment for Navimar's ship, the *Challenge One*. Mr. Andrews informed Mr. Hébert that the federal government sought to establish a ferry service between Jackson's Arm and Harbour Deep, Newfoundland. At that time, the *Challenge One* was not licensed to transport passengers. Andrews suggested to Hébert that the *Challenge One* be chartered to a company which would bid for the ferry service contract. As Andrews had recently incorporated Sail Labrador, it was agreed that that company would put in a bid to obtain the ferry contract.

14 Sail Labrador's bid was successful and, on May 29, 1985, an agreement was concluded between the federal government and Sail Labrador pursuant to which Sail Labrador agreed to maintain a passenger and freight service between Jackson's Arm and Harbour Deep. To perform its contractual obligations, Sail Labrador would use the *Challenge One*. When Sail Labrador obtained the contract, the *Challenge One* was in winter lay up at Shelburne, Nova Scotia. A representative of the federal government proceeded to Shelburne and inspected the *Challenge One*. The ship was found to be suitable for the ferry service. Although the *Challenge One* was suitable, a refit would be necessary. The refit was carried out during the winter of 1984-1985. As appears from invoice no. 3981, dated July 22, 1985 sent to Navimar by Shelburne Marine Limited, then a division of Hall Corporation Shipping Ltd., the cost of

12 La Navimar a été fondée en 1977 par M<sup>e</sup> Normand Hébert qui, à l'époque, était membre du barreau du Québec. M<sup>e</sup> Hébert a été admis au barreau en 1976 et il a exercé le droit jusqu'en 1979<sup>2</sup>. En 1980, M<sup>e</sup> Hébert a commencé un stage de trois ans comme pilote à l'Administration de pilotage des Laurentides. En 1984, M<sup>e</sup> Hébert a obtenu son diplôme de pilote, et il exerce cette profession depuis.

13 En 1984, M<sup>e</sup> Hébert était vice-président à la gestion de la Navimar. Il est maintenant l'unique actionnaire de la Navimar. En février 1985, M<sup>e</sup> Hébert a communiqué avec John Andrews, un courtier maritime de St. John's (Terre-Neuve) qu'il avait déjà rencontré, pour lui parler de travail pour le navire de la Navimar, le *Challenge One*. Andrews a informé M<sup>e</sup> Hébert que le gouvernement fédéral essayait d'établir un service de traversier entre Jackson's Arm et Harbour Deep, à Terre-Neuve. À l'époque, le *Challenge One* ne possédait pas de permis de transport de passagers. M. Andrews a suggéré à M<sup>e</sup> Hébert de fréter le *Challenge One* à une compagnie qui présenterait une soumission pour le marché relatif au service de traversier. Comme Andrews venait de constituer la Sail Labrador en compagnie, il a été convenu que cette compagnie soumettrait une offre en vue d'obtenir le marché de transport par traversier.

14 L'offre de la Sail Labrador a été retenue et, le 29 mai 1985, une entente est intervenue entre l'Administration fédérale et la Sail Labrador. Aux termes de cette entente, la Sail Labrador convenait d'assurer un service de transport de passagers et de marchandises entre Jackson's Arm et Harbour Deep. Pour exécuter ses obligations contractuelles, la Sail Labrador utiliserait le *Challenge One*. Au moment où la Sail Labrador a obtenu le marché, le *Challenge One* était désarmé pour l'hiver à Shelburne, en Nouvelle-Écosse. Un représentant de l'Administration fédérale s'est rendu à Shelburne pour inspecter le *Challenge One*. Le navire a été jugé apte au service de traversier. Bien qu'il fût apte à ce genre de travail, le *Challenge One* avait besoin d'une refonte. La refonte a eu lieu au cours de l'hiver 1984-1985. Ainsi qu'il ressort de la facture n<sup>o</sup> 3981 datée du 22 juillet 1985 qui a été envoyée à la Navimar par la Shel-



refitting the *Challenge One*, i.e., to convert her into a passenger ship for the ferry service, amounted to \$243,119.50.

burne Marine Limited, laquelle était à l'époque une division de la Hall Corporation Shipping Ltd., les frais de refonte du *Challenge One*, c'est-à-dire les frais que représentait sa transformation en navire de transport de passagers pour le service de traversier, s'élevaient à 243 119,50 \$.

15 Although the charterparty was entered into on June 21, 1985, Sail Labrador accepted delivery of the *Challenge One* on July 2, 1985, in conformity with clause 1 of the charterparty.

Bien que la charte-partie ait été signée le 21 juin 1985, la Sail Labrador a accepté la livraison du *Challenge One* le 2 juillet 1985, en conformité avec l'article premier de la charte-partie. 15

16 When Sail Labrador obtained the ferry contract from the federal government and entered into the charterparty with Navimar, its shareholders were John Andrews, Andrew Wells, and Vicki Stokes.

Au moment où la Sail Labrador a obtenu le contrat de traversier de l'Administration fédérale et qu'elle a conclu la charte-partie avec la Navimar, ses actionnaires étaient John Andrews, Andrew Wells et Vicki Stokes. 16

17 On June 21, 1985, at the request of Navimar, the parties to the charterparty and the shareholders of Sail Labrador entered into a pledge agreement "for the purposes of insuring that the terms and conditions of the Charter Party are observed and performed in accordance with the terms thereof". Pursuant to the pledge agreement, the shareholders of Sail Labrador agreed to deliver forthwith to Navimar properly endorsed certificates of all the issued and outstanding shares. The certificates were endorsed as follows:

Le 21 juin 1985, à la demande de la Navimar, les parties à la charte-partie et les actionnaires de la Sail Labrador ont conclu un contrat de nantissement [TRADUCTION] «dans le but de s'assurer que les clauses et conditions de la charte-partie soient observées et exécutées en conformité avec les modalités du présent contrat». Aux termes du contrat de nantissement, les actionnaires de la Sail Labrador ont convenu de remettre sans délai à la Navimar des certificats dûment endossés de toutes les actions émises et en circulation. La mention suivante a été inscrite à l'endos des certificats: 17

These shares are subject to the terms of a Pledge Agreement dated June 21, 1985, between the shareholders, Navimar Corporation Limited, and Sail Labrador Limited.

[TRADUCTION] Les actions en question sont assujetties aux modalités d'un contrat de nantissement conclu le 21 juin 1985 entre les actionnaires, la Navimar Corporation Limited et la Sail Labrador Limited.

It was agreed between the parties to the pledge agreement that, upon "completion of all obligations of Sail Labrador pursuant to the Charterparty, Navimar shall re-transfer the shares to the shareholders."

Il a été convenu entre les parties au contrat de nantissement que [TRADUCTION] «après que la Sail Labrador aura rempli toutes les obligations que la charte-partie met à sa charge, la Navimar rétrocédera les actions aux actionnaires.»

18 Clause 6 of the pledge agreement is relevant to the issue under discussion and provides that:

L'article 6 du contrat de nantissement est pertinent à la question à l'examen. Il prévoit: 18

Notwithstanding any other agreement provided for herein, the Shareholders agree that no reorganization of or increase in the capital of Sail Labrador, no issuance of further shares, no change of directors or officers, no agreement to sell or pledge the undertaking of the com-

[TRADUCTION] Par dérogation à toute autre entente prévue aux présentes, les actionnaires conviennent qu'aucun acte qui risquerait de compromettre la stabilité financière de la compagnie — notamment toute restructuration ou augmentation du capital de la Sail Labrador, toute nouvelle émis-

pany, and nothing that may jeopardize the financial stability of the company shall be made or done without first obtaining the express written consent of Navimar, which consent may be arbitrarily withheld.

19 Clause 7 of the pledge agreement sets forth a number of events referred to as "events of default" which, upon occurrence, would entitle Navimar to, *inter alia*, "exercise all of the privileges of a shareholder in its own right without any obligation to account to the shareholders". In the event, Navimar did not invoke clause 7 of the pledge agreement.

20 During the operating season of 1985-1986, John Andrews was the partner in charge of operations for Sail Labrador. However, Andrews left the plaintiff in the fall of 1986. After Andrews' departure, Andrew Wells assumed the management responsibilities, i.e., supervising the crew of the *Challenge One*, supervising the annual refit of the ship, required by Canada Steamship Inspection, dealing with the various suppliers to the ship, safety problems, and the company's relationship with the shipping community.

21 During its first year of operation, Sail Labrador encountered financial difficulties and, in order to remedy this situation, Andrew Wells approached John McGrath, a lawyer of St. John's and a member of the Bar of Newfoundland. Mr. McGrath reviewed Sail Labrador's financial documents with his accountant and decided to invest \$30,000 in the company. Mr. McGrath's involvement in the company was cleared with the federal government who allowed Sail Labrador to carry on with its ferry contract. It was agreed that Mr. McGrath would have no day-to-day role with the company. Mr. McGrath was not aware of the terms and conditions of the charterparty but knew that Sail Labrador had chartered the *Challenge One* from Navimar for a period of five years. At no time did Mr. McGrath act as Sail Labrador's lawyer.

sion d'actions, tout changement d'administrateurs ou de dirigeant, tout contrat de vente ou de nantissement de l'entreprise de la compagnie — ne sera accompli sans avoir d'abord obtenu le consentement exprès par écrit de la Navimar, consentement que celle-ci peut refuser arbitrairement de donner.

L'article 7 du contrat de nantissement énumère un certain nombre d'événements désignés sous le nom de [TRADUCTION] «cas d'inexécution» qui, lorsqu'ils se produisent, donneraient notamment droit à la Navimar d' [TRADUCTION] «exercer pour son propre compte tous les privilèges d'un actionnaire sans être tenue de rendre des comptes aux actionnaires». En l'occurrence, la Navimar n'a pas invoqué l'article 7 du contrat de nantissement.

Au cours de la saison d'exploitation 1985-1986, John Andrews était l'associé chargé de la gestion de la Sail Labrador. Andrews a toutefois quitté la demanderesse à l'automne 1986. Après le départ de Andrews, Andrew Wells a assumé les fonctions de gestion, c'est-à-dire la supervision de l'équipage du *Challenge One*, la supervision du carénage annuel du navire exigé par la Direction de la sécurité des navires, les relations avec les divers fournisseurs du navire, les problèmes de sécurité et les relations de la compagnie avec les autres intervenants du domaine de la navigation.

Au cours de sa première année d'activités, la Sail Labrador a rencontré des difficultés financières et, pour remédier à cette situation, Andrew Wells s'est adressé à M<sup>c</sup> John McGrath, un avocat de St. John's qui était inscrit au barreau de Terre-Neuve. M<sup>c</sup> McGrath a examiné les documents financiers de la Sail Labrador en compagnie de son expert-comptable et a décidé d'investir 30 000 \$ dans la compagnie. La participation de M<sup>c</sup> McGrath dans la compagnie a été autorisée par l'Administration fédérale, qui a permis à la Sail Labrador de poursuivre l'exécution de son marché de traversier. Il a été convenu que M<sup>c</sup> McGrath ne s'occuperait pas des activités quotidiennes de la compagnie. M<sup>c</sup> McGrath n'était pas au courant des modalités de la charte-partie, mais il savait que la Sail Labrador avait affrété le *Challenge One* de la Navimar pour une période de cinq ans. M<sup>c</sup> McGrath n'a jamais agi comme avocat de la Sail Labrador.

19

20

21

22 On September 11, 1986, Mr. Hébert sent a telex to Sail Labrador, to the attention of Messrs. Andrews and McGrath, advising them that "Sail Labrador and its directors do not possibly comply with Charterparty 7-21-85, clause 34, and collateral agreement same date Clause 6 and other terms and conditions of both agreement[s] with Navimar Corp." Mr. Hébert proceeded to give notice that Navimar was requesting Sail Labrador and its shareholders to "sign and execute all necessary documents required by Navimar Corp. to correct this situation within 5 days".

23 Navimar's telex came as a surprise to Mr. McGrath who was not aware of the collateral pledge agreement entered into on June 21, 1985. As a result, Mr. McGrath prepared an amended pledge agreement which he sent on September 17, 1986, to Mr. John Roil, an attorney with the firm of O'Neil, O'Reilly and Noseworthy, of St. John's, Newfoundland. On September 18, 1986, Mr. Roil wrote to Mr. McGrath suggesting certain changes to the amended pledge agreement. Mr. Roil also indicated to Mr. McGrath that the share certificates would have to be endorsed so as to show that they were subject to the terms of the revised pledge agreement. Mr. Roil also indicated to Mr. McGrath that the shares should be endorsed so as to appoint him, as "trustee, the attorney to transfer the stock". Mr. Roil undertook to hold the share certificates and not to act on them "except in the event that we are notified by Navimar Corporation Limited of an 'event of default'". Mr. Roil concluded his letter by stating that:

Our client would like us to telefax a copy of the Pledge Agreement later today, and your best efforts in having a final draft available would be appreciated.

24 On September 25, 1986, a revised pledge agreement was executed by Sail Labrador's new shareholders, Donna McGrath, John W. McGrath, and Judy Diamond. The revised pledge agreement states that the new shareholders acquired their shares

22 Le 11 septembre 1986, M<sup>e</sup> Hébert a envoyé un télex à la Sail Labrador à l'attention de Andrews et de M<sup>e</sup> McGrath pour les informer que [TRADUCTION] «la Sail Labrador et ses administrateurs ne se conforment pas à l'article 34 de la charte-partie signée le 21 juin 1985 et à l'article 6 du contrat accessoire conclu le même jour, ni aux autres clauses des deux contrats que la Sail Labrador a conclus avec la Navimar Corp.» M<sup>e</sup> Hébert a avisé la Sail Labrador que la Navimar demandait à la Sail Labrador et à ses actionnaires [TRADUCTION] «de signer tous les documents nécessaires exigés par la Navimar Corp. pour corriger cette situation d'ici cinq jours».

23 Le télex de Navimar a causé une surprise à M<sup>e</sup> McGrath, qui n'était pas au courant de l'existence du contrat accessoire de nantissement conclu le 21 juin 1985. En conséquence, M<sup>e</sup> McGrath a rédigé un contrat de nantissement modifié qu'il a fait parvenir le 17 septembre 1986 à M<sup>e</sup> John Roil, un avocat du cabinet O'Neil, O'Reilly et Noseworthy de St. John's (Terre-Neuve). Le 18 septembre 1986, M<sup>e</sup> Roil a écrit à M<sup>e</sup> McGrath pour lui suggérer certaines modifications au contrat de nantissement. M<sup>e</sup> Roil a également déclaré à M<sup>e</sup> McGrath qu'il faudrait endosser les certificats d'actions pour indiquer qu'ils étaient assujettis au contrat de nantissement révisé. M<sup>e</sup> Roil a également précisé à M<sup>e</sup> McGrath que les actions devaient être endossées de manière à ce qu'il soit désigné à titre d'[TRADUCTION] «avocat fiduciaire chargé de transférer les actions». M<sup>e</sup> Roil s'est engagé à conserver les certificats d'actions et à ne prendre aucune mesure à leur égard [TRADUCTION] «sauf dans le cas où nous serions avisés de la survenance d'un "cas d'inexécution" par la Navimar Corporation Limited». M<sup>e</sup> Roil a conclu sa lettre en déclarant:

[TRADUCTION] Notre client désire que nous envoyions par télécopieur une copie du contrat de nantissement plus tard aujourd'hui. Nous vous saurions par conséquent gré de tout faire en votre pouvoir pour nous envoyer la version définitive dans les plus brefs délais.

24 Le 25 septembre 1986, un contrat de nantissement révisé a été signé par les nouveaux actionnaires de la Sail Labrador, Donna McGrath, M<sup>e</sup> John W. McGrath et Judy Diamond. Le contrat de nantissement révisé précise que les nouveaux actionnaires

from John Andrews, Andrew Wells, and Vicki Stokes by way of a transfer of their shares in Sail Labrador on May 15, 1986.

ont acquis leurs actions de John Andrews, Andrew Wells et Vicki Stokes, qui leur ont transféré le 15 mai 1986 les actions qu'ils détenaient dans la Sail Labrador.

25 On October 3, 1986, Mr. McGrath wrote to Mr. Roil enclosing the executed amended pledge agreement with the "requisite amendments to the said shares". New certificates of Sail Labrador shares were issued and endorsed as per Mr. Roil's request. The certificates were also endorsed to John F. Roil as "[a]ttorney to transfer the said stock on the books of the within named Corporation with full power of substitution in the premises".

Le 3 octobre 1986, M<sup>e</sup> McGrath a écrit à M<sup>e</sup> Roil une lettre à laquelle il a joint le contrat de nantissement révisé signé, ainsi que les [TRADUCTION] «modifications requises aux actions en question». De nouveaux certificats d'actions de la Sail Labrador ont été émis et endossés conformément à la demande de M<sup>e</sup> Roil. Les certificats ont également été endossés au nom de M<sup>e</sup> John F. Roil en sa qualité d' [TRADUCTION] «avocat chargé de transférer les actions en question dans les livres de la présente compagnie avec pleins pouvoirs de substitution sur les lieux».

26 According to Mr. McGrath, he returned the duly executed amended pledge agreement with the new shares endorsed, as requested by Mr. Roil, with his letter of October 3, 1986, and, "after this all went well, like a charm". In effect, the matter relating to the corporate reorganization of Sail Labrador was raised for the first time by Navimar in a letter dated July 13, 1989. In that letter, at page 2 thereof, Mr. Hébert writes that:

M<sup>e</sup> McGrath affirme qu'il a retourné le contrat de nantissement révisé dûment signé et les nouvelles actions endossées, conformément à la demande de M<sup>e</sup> Roil, avec sa lettre du 3 octobre 1986 et qu' [TRADUCTION] «à partir de ce moment-là, tout a marché à merveille». En effet, la Labrador n'a soulevé pour la première fois la question de la réorganisation de la compagnie Sail Labrador que dans sa lettre du 13 juillet 1989. Voici ce qu'écrit M<sup>e</sup> Hébert à la page 2 de cette lettre:

As you well know Navimar never agreed yet to any change of directors or share holders of Sail Labrador Ltd. Despite the fact that no action was taken by Navimar up to now in that respect we wish to remind you that we reserve our rights for the future should it be appropriate to our point of view to take over Sail Labrador.

[TRADUCTION] Ainsi que vous le savez bien, la Navimar n'a jamais encore consenti à quelque changement que ce soit dans les administrateurs ou les actionnaires de la Sail Labrador Ltd. Malgré le fait qu'aucune mesure n'a encore été prise par la Navimar à cet égard, nous désirons vous rappeler que nous réservons nos droits à l'avenir pour le cas où il conviendrait, à notre avis, de prendre le contrôle de la Sail Labrador.

27 In a letter dated October 31, 1989, lawyers representing Sail Labrador responded to Mr. Hébert's assertion that Navimar had not agreed to the corporate change. At page 3 of the letter, counsel for Sail Labrador states that:

Dans une lettre datée du 31 octobre 1989, les avocats qui représentaient la Sail Labrador ont répondu à l'assertion de M<sup>e</sup> Hébert suivant laquelle la Navimar n'avait pas consenti à ce que des changements soient effectués au sein de la compagnie. À la page 3 de sa lettre, l'avocate de la Sail Labrador déclare:

5. It is incorrect to state that Navimar never agreed to any change of directors or shareholders of Sail Labrador Limited. Navimar has known for some time of the

[TRADUCTION]

5. Il est incorrect d'affirmer que la Navimar n'a jamais accepté qu'il y ait des changements dans les administrateurs ou les actionnaires de la Sail Labrador Limited. La

involvement of our client, Mr. John W. McGrath and his wife in the company and not only has chosen to do nothing about it but in fact has communicated and dealt with Mr. McGrath. Furthermore, Mr. McGrath had detailed discussions with Navimar's then solicitor, Mr. John F. Roil, Q.C., in which he informed Mr. Roil of the change of ownership and, after discussions with him, prepared and forwarded to him a new draft pledge agreement reflecting the change in ownership of shares. Mr. Roil, acting on behalf of Navimar, requested certain changes in the agreement, all of which were complied with and a revised agreement, executed by the new shareholders and Sail Labrador Limited was provided to Mr. Roil along with the other documentation required by him. Significantly, in Mr. Roil's letter of September 18, 1986 addressed to Mr. McGrath, he specifically stated that "our client would like us to telefax a copy of the pledge agreement later today. . ." thereby acknowledging that Navimar knew of the change of ownership and agreed with it. Furthermore, Mr. Roil stated that he would "undertake to hold the share certificates, and will not act on them except in the event that we are notified by Navimar Corporation Limited of an 'event of default'".

6. In view of these matters, it does not now lie in the mouths of your client to attempt to take the position that they did not accept a change of directors or shareholders of Sail Labrador Limited and to attempt to rely upon such fact for the assertion of rights under the Charter Party or the Pledge Agreement.

28 I agree entirely with the position taken in the above letter. There cannot be much doubt, in my view, that Navimar agreed to the change of directors and shareholders of Sail Labrador. At the trial, Mr. McGrath testified that as far as he was concerned, John Roil was Navimar's legal counsel in regard to the matter of the pledge agreement. However, Mr. Hébert testified that John Roil was not his lawyer but "a post office box for me". I do not find Mr. Hébert's evidence credible. Mr. Roil, in his correspondence with Mr. McGrath, certainly appeared to believe that he was Navimar's counsel. On the evidence, it is impossible to conclude that Mr. Roil was not Navimar's lawyer. In my opinion, Navimar agreed to the change of directors and shareholders of Sail Labrador.

Navimar est au courant depuis un certain temps de la participation de notre client, M<sup>e</sup> John W. McGrath, et de sa femme dans la compagnie et non seulement a-t-elle choisi de ne rien faire à ce sujet, mais encore a-t-elle effectivement communiqué et eu des rapports avec M<sup>e</sup> McGrath. Qui plus est, M<sup>e</sup> McGrath a eu avec l'avocat qui représentait alors la Navimar, M<sup>e</sup> John F. Roil, c.r., des discussions en profondeur au cours desquelles il a informé M<sup>e</sup> Roil du changement de propriétaire et, après avoir eu des discussions avec lui, il a rédigé et a envoyé à M<sup>e</sup> Roil un nouveau projet de contrat de nantissement tenant compte du changement de propriétaire des actions. M<sup>e</sup> Roil, qui agissait pour le compte de la Navimar, a demandé que certaines modifications soient apportées au contrat. Toutes ces modifications ont été faites et un contrat révisé et signé par les nouveaux actionnaires et la Sail Labrador Limited a été envoyé à M<sup>e</sup> Roil avec les autres documents qu'il avait demandés. Fait significatif, dans sa lettre du 18 septembre 1986 adressée à M<sup>e</sup> McGrath, M<sup>e</sup> Roil déclare expressément que «notre client désire que nous envoyions par télécopieur une copie du contrat de nantissement plus tard aujourd'hui . . .», reconnaissant de ce fait que la Navimar était au courant du changement de propriétaire et qu'elle était d'accord avec celui-ci. De plus, M<sup>e</sup> Roil s'engageait à «conserver les certificats d'actions et à ne prendre aucune mesure à leur égard sauf dans le cas où nous serions avisés d'un "cas d'inexécution" par la Navimar Corporation Limited».

6. Vu ce qui précède, votre client est mal venu d'essayer d'adopter le point de vue selon lequel il n'a pas accepté le changement d'administrateurs ou d'actionnaires de la Sail Labrador Limited et de tenter d'invoquer ce fait au soutien des droits qu'il veut faire valoir en vertu de la charte-partie ou du contrat de nantissement.

Je suis tout à fait d'accord avec le point de vue adopté dans la lettre précitée. Il est indéniable, à mon avis, que la Navimar a accepté le changement d'administrateurs et d'actionnaires de la Sail Labrador. Au procès, M<sup>e</sup> McGrath a témoigné qu'en ce qui le concernait, John Roil était le conseiller juridique de la Navimar pour ce qui était du contrat de nantissement. M<sup>e</sup> Hébert a toutefois témoigné que John Roil n'était pas son avocat mais [TRADUCTION] «une boîte postale pour moi». Je ne trouve pas le témoignage de M<sup>e</sup> Hébert crédible. Dans sa correspondance avec M<sup>e</sup> McGrath, M<sup>e</sup> Roil semble manifestement croire qu'il était l'avocat de la Navimar. Vu l'ensemble de la preuve, il est impossible de conclure que M<sup>e</sup> Roil n'était pas l'avocat de la Navimar. À mon avis, la Navimar a accepté le changement d'administrateurs et d'actionnaires de la Sail Labrador.

29 I am therefore of the opinion that the plaintiff is not in breach of clause 34 of the charterparty.

Je suis par conséquent d'avis que la demanderesse n'a pas contrevenu à l'article 34 de la charte-partie. 29

2. Clause 11 of the charterparty

2. Article 11 de la charte-partie

30 Clause 11 of the charterparty provided for payments of hire by the plaintiff to Navimar. Navimar alleges that the plaintiff failed to make its June 10, 1989 payment on time. Clause 11 provided for the following annual schedule of payments:

L'article 11 de la charte-partie prévoyait le paiement d'un loyer d'affrètement par la demanderesse à la Navimar. La Navimar soutient que la demanderesse n'a pas fait son versement du 10 juin 1989 à temps. L'article 11 prévoyait l'échéancier annuel de versements suivant: 30

Annual Schedule Payments

[TRANSDUCTION] Échéancier annuel

11. The annual Charter hire shall be payable in seven (7) monthly instalments each and every year of the Charter in accordance with the following schedule.

11. Le loyer annuel d'affrètement est payable en sept (7) mensualités chaque année que dure la charte-partie conformément à l'échéancier suivant :

First year of Charter 1985

Première année de la charte-partie (1985)

1.	1985	August 10th	\$12,142.85
2.	1985	September 10th	\$12,142.85
3.	1985	October 10th	\$12,142.85
4.	1985	November 10th	\$12,142.85
5.	1985	December 10th	\$12,142.85
6.	1986	January 10th	\$12,142.85
7.	1986	February 10th	\$12,142.90

1.	1985	10 août	12 142,85 \$
2.	1985	10 septembre	12 142,85 \$
3.	1985	10 octobre	12 142,85 \$
4.	1985	10 novembre	12 142,85 \$
5.	1985	10 décembre	12 142,85 \$
6.	1986	10 janvier	12 142,85 \$
7.	1986	10 février	12 142,90 \$

Second year of Charter 1986

Deuxième année de la charte-partie (1986)

1.	1986	August 10th	\$12,142.85
2.	1986	September 10th	\$12,142.85
3.	1986	October 10th	\$12,142.85
4.	1986	November 10th	\$12,142.85
5.	1986	December 10th	\$12,142.85
6.	1987	January 10th	\$12,142.85
7.	1987	February 10th	\$12,142.90

1.	1986	10 août	12 142,85 \$
2.	1986	10 septembre	12 142,85 \$
3.	1986	10 octobre	12 142,85 \$
4.	1986	10 novembre	12 142,85 \$
5.	1986	10 décembre	12 142,85 \$
6.	1987	10 janvier	12 142,85 \$
7.	1987	10 février	12 142,90 \$

Third year of Charter 1987

Troisième année de la charte-partie (1987)

1.	1987	August 10th	\$12,142.85
2.	1987	September 10th	\$12,142.85
3.	1987	October 10th	\$12,142.85
4.	1987	November 10th	\$12,142.85
5.	1987	December 10th	\$12,142.85
6.	1988	January 10th	\$12,142.85
7.	1988	February 10th	\$12,142.90

1.	1987	10 août	12 142,85 \$
2.	1987	10 septembre	12 142,85 \$
3.	1987	10 octobre	12 142,85 \$
4.	1987	10 novembre	12 142,85 \$
5.	1987	10 décembre	12 142,85 \$
6.	1988	10 janvier	12 142,85 \$
7.	1988	10 février	12 142,90 \$

Fourth year of Charter 1988

Quatrième année de la charte-partie (1988)

1.	1988	August 10th	\$12,142.85
2.	1988	September 10th	\$12,142.85
3.	1988	October 10th	\$12,142.85
4.	1988	November 10th	\$12,142.85
5.	1988	December 10th	\$12,142.85
6.	1989	January 10th	\$12,142.85
7.	1989	February 10th	\$12,142.90

1.	1988	10 août	12 142,85 \$
2.	1988	10 septembre	12 142,85 \$
3.	1988	10 octobre	12 142,85 \$
4.	1988	10 novembre	12 142,85 \$
5.	1988	10 décembre	12 142,85 \$
6.	1989	10 janvier	12 142,85 \$
7.	1989	10 février	12 142,90 \$

Fifth year of Charter 1989

1.	1989	June 10th	\$12,142.85
2.	1989	July 10th	\$12,142.85
3.	1989	August 10th	\$12,142.85
4.	1989	September 10th	\$12,142.85
5.	1989	October 10th	\$12,142.85
6.	1989	November 10th	\$12,142.85
7.	1989	December 10th	\$12,142.90

Payments herein above set out are payable to Owners at Quebec City in cash in Canadian currency by way of Bank Transfer and/or certified cheques deposited to the account of:

Navimar Corporation Ltd.

AT THE

Bank of Montreal  
800, Place d'Youville  
Quebec

Account / 1081-864

Should any one of the payments not be deposited as set forth herein, the Owner may forthwith withdraw the vessel from the service/or the Charterer without prejudice to any claim which the Owner may have against the Charterer pursuant to this Charter, nor to any additional rights and/or claims of the Owner pursuant to any collateral guarantee provided by Sail Labrador Ltd. and/or any one of its share holders and/or directors and/or any other guarantors.

31 As appears quite clearly from clause 11, Sail Labrador was obliged to make seven payments of hire to Navimar each year of the charterparty. Sail Labrador paid the sum of \$12,142.85 to Navimar, during the five-year contractual period, on thirty-five occasions. On only one occasion did Sail Labrador fail to make its payment on time: June 10, 1989.

32 The evidence was to the effect that the cheque received by Navimar for the payment of the June 10, 1989 hire was returned by Sail Labrador's bank by reason of insufficient funds. Mr. Wells explained that, at that time, the plaintiff had incurred extraordinary expenses to refit the *Challenge One*. In order to meet these expenses, the plaintiff obtained from its bank, the Royal Bank of Canada, an extension of its line of credit. However, due to an error made by a bank employee, when the cheque made

Cinquième année de la charte-partie (1989)

1.	1989	10 juin	12 142,85 \$
2.	1989	10 juillet	12 142,85 \$
3.	1989	10 août	12 142,85 \$
4.	1989	10 septembre	12 142,85 \$
5.	1989	10 octobre	12 142,85 \$
6.	1989	10 novembre	12 142,85 \$
7.	1989	10 décembre	12 142,90 \$

Les versements précités sont payables aux propriétaires, à Québec, en espèces et en devises canadiennes sous forme de virement bancaire ou de chèques certifiés déposés dans le compte suivant:

Navimar Corporation Limitée

À LA

Banque de Montréal  
800, place d'Youville  
Québec

compte / 1081-864

Dans le cas où l'un des versements ne serait pas déposé conformément aux modalités susmentionnées, le propriétaire peut sur-le-champ faire cesser l'exploitation du navire ou retirer celui-ci à l'affrètement sans préjudice des réclamations que le propriétaire peut avoir contre l'affrètement en vertu de la présente charte-partie et sans préjudice des autres droits et réclamations que le propriétaire peut posséder en vertu de toute garantie accessoire consentie par la Sail Labrador Ltd. ou l'un de ses actionnaires, administrateurs ou cautions.

Ainsi qu'il ressort à l'évidence de l'article 11, la 31  
Sail Labrador était tenue de faire sept versements de loyer à la Navimar chaque année que durait la charte-partie. La Sail Labrador a versé la somme de 12 142,85 \$ à la Navimar à trente-cinq reprises au cours de la période contractuelle de cinq ans. La Sail Labrador n'a fait défaut de faire son versement à temps qu'une seule fois, le 10 juin 1989.

Suivant la preuve, le chèque que la Navimar a 32  
reçu pour le versement du 10 juin 1989 a été retourné par la banque de la Sail Labrador pour défaut de provision. M<sup>e</sup> Wells a expliqué qu'à ce moment-là, la demanderesse avait engagé des dépenses extraordinaires pour le carénage du *Challenge One*. Pour faire face à ces dépenses, la demanderesse avait obtenu de sa banque, la Banque Royale du Canada, une augmentation de sa marge de crédit. Toutefois, en raison d'une erreur commise par un

payable to Navimar was presented, it was refused by reason of insufficient funds. Upon being notified by Navimar that the cheque had been refused by the Royal Bank, the plaintiff contacted its bankers. The matter was promptly addressed and Navimar received the payment of the June 10, 1989 hire. In the circumstances, there was a breach of clause 11 which, however, Sail Labrador quickly remedied.

### 3. Clause 25 of the charterparty

- 33 By clause 25 of the charterparty, the parties agreed that the plaintiff, if required by Navimar, should, at the end of each voyage, supply Navimar with the deck and engine room logs for the vessel. Navimar alleges that it advised the plaintiff, by letter dated June 25, 1988, and again on July 13, 1989, that it required the logs and that the plaintiff failed to supply them. The relevant clause in the charterparty reads as follows:

#### Reports

25. The Charterer, shall keep the Owner informed of the arrival and departure of this vessel at and from all ports of call other than those referred to in Clause 3. At the end of each month the Charterer shall supply deck and engine room logs of the voyages if required by Owner.

- 34 The evidence shows that Navimar began requesting copies of the deck and engine room logs in July of 1989. Specifically, in his letter of July 13, 1989 to Sail Labrador, Normand Hébert writes:

#### LOG-BOOKS

Meanwhile, we hereby request that you supply us with deck and engine room logs of voyages done in 1989 at the end of each month pursuant to clause 25 of the charter-party including but not limited to voyages done to or from St. John's for winter refit and lay up. We count on you to receive copies of these logs the first week of

employé de la banque, le chèque qui était payable à l'ordre de la Navimar a été refusé pour provision insuffisante au moment de sa présentation. Après avoir été informée par la Navimar que le chèque avait été refusé par la Banque Royale, la demanderesse a communiqué avec sa banque. On a rapidement corrigé la situation et la Navimar a reçu le versement de loyer du 10 juin 1989. Dans ces conditions, il y a eu contravention à l'article 11, contravention à laquelle la Sail Labrador a cependant rapidement remédié.

### 3. Article 25 de la charte-partie

Aux termes de l'article 25 de la charte-partie, les parties ont convenu que, si la Navimar lui en faisait la demande, la demanderesse remettrait à la Navimar, au terme de chaque traversée, le journal de bord du pont et le journal de bord de la salle des machines. La Navimar soutient qu'elle a, par lettre en date du 25 juin 1988, et de nouveau par lettre datée du 13 juillet 1989, demandé sans succès à la demanderesse de lui remettre les journaux de bord en question. La clause pertinente de la charte-partie est ainsi libellée:

#### [TRADUCTION] Rapports

25. L'affrèteur tient le propriétaire au courant des arrivées du navire aux autres ports d'attache que ceux qui sont mentionnées à l'article 3 et de ses départs de ceux-là. À la fin de chaque mois, à la demande du propriétaire, l'affrèteur remet les journaux de bord du pont et de la salle des machines.

Il ressort de la preuve que la Navimar a commencé à demander des copies des journaux de bord du pont et de la salle des machines en juillet 1989. Voici, plus précisément, ce que Normand Hébert a écrit à la Sail Labrador dans sa lettre du 13 juillet 1989:

#### [TRADUCTION] JOURNAUX DE BORD

Dans l'intervalle, nous vous demandons par la présente de nous remettre à la fin de chaque mois, conformément à l'article 25 de la charte-partie, les journaux de bord du pont et de la salle des machines dans lesquels sont consignées les traversées faites en 1989, y compris notamment les traversées faites jusqu'à St. John's ou à partir de



each month for the season 1989, the logs of January to June being requested within 7 days of receiving this letter.

35 In cross-examination, Andrew Wells explained that making photocopies of the log books in Jackson's Arm was not an easy task in that there were no commercial photocopiers available. Therefore, photocopies of the log books were not sent regularly to Navimar, as required by clause 25. Thus, in the circumstances, the plaintiff breached clause 25. I will deal with the nature of this breach and the resultant consequences, *infra*.

#### 4. Clause 9 of the charterparty

36 Navimar alleges that the plaintiff breached clause 9 of the charterparty, wherein the parties agreed that:

##### Winter lay-up

9. During each winter as soon as the vessel is taken off her regular service, the Charterer shall provide for her safe lay up and bear all expenses related to safe keeping and putting her in dry dock when required by Canadian regulation and/or when necessary to proceed with any underwater repairs and maintenance.

The vessel shall not be left afloat during any winter in any port which is subject to ice conditions unless such ice does not threaten the safety of the vessel and provided that the vessel is fully insured for such conditions. All piping to be properly drained and/or filled with antifreeze when risk of freezing is possible and/or forecast.

Navimar alleges that the plaintiff breached this clause during the winter of 1987-1988, when, without its consent, the plaintiff laid up the vessel afloat at Jackson's Arm, Newfoundland, a port subject to ice conditions, thereby threatening the safety of the vessel.

37 During the operating season, the *Challenge One's* home port was Jackson's Arm. At the end of every season, the plaintiff would lay up the ship at the port of St. John's. However, in December of 1987,

St. John's pour le carénage et le désarmement hivernal du navire. Nous comptons sur vous pour recevoir une copie de ces journaux de bord la première semaine de chaque mois pendant la saison 1989. Les journaux de bord de janvier à juin seront réclamés dans les sept jours de la réception de la présente.

35 En contre-interrogatoire, Andrew Wells a expliqué que faire des photocopies des journaux de bord à Jackson's Arm n'était pas une tâche facile, étant donné qu'il n'y avait pas de photocopieurs commerciaux. En conséquence, des photocopies des journaux de bord n'ont pas été envoyées régulièrement à la Navimar, comme l'exigeait l'article 25. Dans ces conditions, la demanderesse a contrevenu à l'article 25. Je traiterai plus loin de la nature de cette contrevention et des conséquences qui en découlent.

#### 4. Article 9 de la charte-partie

36 La Navimar affirme que la demanderesse a contrevenu à l'article 9 de la charte-partie aux termes duquel les parties ont convenu que:

##### [TRADUCTION] Désarmement pour l'hiver

9. Chaque hiver, dès que le navire cesse son service régulier, l'affrèteur prend des dispositions pour le désarmer en lieu sûr et prend à sa charge toutes les dépenses afférentes à sa garde en lieu sûr et à son remisage en cale sèche conformément à la réglementation canadienne ou lorsque ces mesures sont rendues nécessaires pour procéder à des réparations ou à l'entretien sous-marin du navire.

Le navire ne doit pas être laissé à flot durant l'hiver dans quelque port qui est sujet aux glaces, à moins que les glaces en question ne menacent pas la sécurité du navire et à condition que le navire soit pleinement assuré contre ce type de risque. Tous les tuyaux doivent être dûment vidés et/ou remplis d'antigel lorsque le risque de gel est possible ou prévu.

La Navimar allègue que la demanderesse a contrevenu à cette clause au cours de l'hiver 1987-1988 lorsque, sans son consentement, elle a désarmé le navire en le laissant à flot à Jackson's Arm (Terre-Neuve), un port sujet aux glaces, compromettant ainsi la sécurité du navire.

37 Au cours de la saison d'exploitation, le port d'attache du *Challenge One* était Jackson's Arm. À la fin de chaque saison, la demanderesse désarmait le navire au port de St. John's. Toutefois, en décembre

the plaintiff did not do so because the ship was unable to leave Jackson's Arm. In effect, the harbour froze overnight and the *Challenge One*, scheduled to proceed to St. John's on the following day, was trapped in Jackson's Arm.

38 In view of this situation, the plaintiff communicated both with the Canadian Coast Guard and its insurers in order to obtain their approval to leave the *Challenge One* at Jackson's Arm for the winter. On December 8, 1987, the Canadian Coast Guard wrote to Mr. Andrew Wells, a director of the plaintiff, to advise him that the *Challenge One* could remain at Jackson's Arm "providing it is secured in a safe berth". This information was passed on to the *Challenge One*'s insurers. In addition, the plaintiff advised its insurers that it would "make arrangements to have ice which may form, cut from around vessel from time to time". Finally, the plaintiff informed its insurers that one of its employees would maintain the vessel "to ensure everything in order". As a result of this information, the ship's insurers gave their approval to the plaintiff to lay up the vessel at Jackson's Arm.

39 Clause 9 of the charterparty does not require Navimar's consent. The clause simply provides that the charterer must provide a safe lay up for the ship. It further provides that the vessel should not be left afloat in a port which is subject to ice conditions unless the ice does not threaten her safety and provided that she is fully insured for such conditions.

40 In the present matter, the plaintiff did take steps to protect the *Challenge One* from the ice and the ship's insurers agreed to maintain coverage while she remained at Jackson's Arm for the winter. In these circumstances, it is my opinion that the plaintiff did not breach clause 9 of the charterparty.

##### 5. Clause 15 of the charterparty

41 By clause 15 of the charterparty, the parties agreed that notice of Navimar's ownership of the

1987, la demanderesse ne l'a pas fait, parce que le navire ne pouvait pas quitter Jackson's Arm. En effet, le port a gelé du jour au lendemain et le *Challenge One*, qui devait se rendre à St. John's le lendemain, a été immobilisé à Jackson's Arm.

38 Compte tenu de cette situation, la demanderesse a communiqué avec la Garde côtière canadienne et avec ses assureurs pour obtenir leur approbation afin de laisser le *Challenge One* à Jackson's Arm pour l'hiver. Le 8 décembre 1987, la Garde côtière canadienne a écrit à Andrew Wells, un des administrateurs de la demanderesse, pour l'aviser que le *Challenge One* pouvait demeurer à Jackson's Arm [TRADUCTION] «à condition qu'il soit amarré dans un mouillage sûr». Ce renseignement a été transmis aux assureurs du *Challenge One*. La demanderesse a également informé ses assureurs qu'elle prendrait [TRADUCTION] «des dispositions pour faire enlever à l'occasion du navire la glace qui peut s'y former». Finalement, la demanderesse a informé ses assureurs que l'un de ses employés s'occuperait de l'entretien du navire [TRADUCTION] «pour s'assurer que tout soit dans l'ordre». Par suite de ces renseignements, les assureurs ont autorisé la demanderesse à désarmer le navire à Jackson's Arm.

39 L'article 9 de la charte-partie n'exige pas le consentement de la Navimar. Cet article prévoit simplement que l'affrètement doit désarmer le navire en lieu sûr. Il prévoit en outre que le navire ne doit pas être laissé à flot dans un port qui est sujet aux glaces, à moins que les glaces ne compromettent pas sa sécurité et à condition que le navire soit pleinement assuré contre ce risque.

40 En l'espèce, la demanderesse a effectivement pris des mesures pour protéger le *Challenge One* contre les glaces, et les assureurs ont accepté de continuer à couvrir ce risque pendant que le navire demeurerait à Jackson's Arm pour l'hiver. Dans ces conditions, je suis d'avis que la demanderesse n'a pas contrevenu à l'article 9 de la charte-partie.

##### 5. Article 15 de la charte-partie

41 Aux termes de l'article 15 de la charte-partie, les parties ont convenu qu'un avis indiquant que la

*Challenge One* would be fastened to the vessel, in a conspicuous place, and maintained there during the life of the charter. Navimar alleges that the plaintiff breached this obligation by failing to maintain the notice.

Navimar était la propriétaire du *Challenge One* serait affiché sur le navire à un endroit bien en vue et qu'il y demeurerait pendant toute la durée de la charte-partie. La Navimar allègue que la demanderesse a manqué à cette obligation en ne s'assurant pas que cet avis soit affiché.

42 Clause 15 reads as follows:

L'article 15 stipule:

42

Liens against the Vessel

[TRADUCTION] Privilèges grevant le navire

15. Neither the Charterer nor the Master of the vessel shall have any right, power, or authority to create, incur, or permit to be imposed upon the vessel any liens whatsoever except for crew's wages and salvage. The Charterer agrees to carry a properly certified copy of this Charter Party with the ship's papers, and on demand to exhibit the same to any person having business with the vessel which might give rise to any lien thereon, other than liens for crew's wages and salvage. The Charterer agrees to notify any person furnishing repairs, supplies, towage, or other necessities to the vessel that neither the Charterer nor the Master has any right to create, incur, or permit to be imposed upon the vessel any liens whatsoever except for crew's wages and salvage. The Charterer agrees to carry a properly certified copy of this Charter Party with the ship's papers, and on demand to exhibit the same to any person having business with the vessel which might give rise to any lien thereon, other than liens for crew's wages and salvage. The Charterer agrees to notify any person furnishing repairs, supplies, towage, or other necessities to the vessel that neither the Charterer nor the Master has any right to create, incur, or permit to be imposed upon the vessel any liens whatsoever except for crew's wages and salvage. Such notice, as far as may be practicable, shall be in writing. The Charterer further agrees to fasten to the vessel in a conspicuous place and to maintain during the life of this Charter, a notice reading as follows:

15. Ni l'affrèteur ni le capitaine du navire n'a le droit, le pouvoir ou l'autorité de créer ou de permettre que soit créé quelque privilège que ce soit sur le navire, à l'exception des privilèges relatifs au salaire de l'équipage et au sauvetage. L'affrèteur convient de conserver une copie certifiée conforme de la présente charte-partie dans les papiers du navire, et de la produire sur demande à toute personne qui fait avec le navire des affaires qui pourraient donner lieu à un privilège sur le navire, exception faite des privilèges relatifs au salaire de l'équipage et au sauvetage. L'affrèteur convient d'aviser toute personne qui fournit des réparations, des fournitures, du remorquage ou d'autres approvisionnements nécessaires que ni l'affrèteur ni le capitaine n'a le droit, le pouvoir ou l'autorité de créer ou de permettre que soit créé quelque privilège que ce soit sur le navire, à l'exception des privilèges relatifs au salaire de l'équipage et au sauvetage. L'affrèteur convient de conserver une copie certifiée conforme de la présente charte-partie dans les papiers du navire, et de la produire sur demande à toute personne qui fait avec le navire des affaires qui pourraient donner lieu à un privilège sur le navire, exception faite des privilèges relatifs au salaire de l'équipage et au sauvetage. L'affrèteur convient d'aviser toute personne qui fournit des réparations, des fournitures, du remorquage ou d'autres approvisionnements nécessaires que ni l'affrèteur ni le capitaine n'a le droit, le pouvoir ou l'autorité de créer ou de permettre que soit créé quelque privilège que ce soit sur le navire, à l'exception des privilèges relatifs au salaire de l'équipage et au sauvetage. Cet avis doit, dans la mesure du possible, être donné par écrit. L'affrèteur convient en outre d'afficher l'avis suivant sur le navire à un endroit bien en vue et de l'y garder pendant toute la durée de la présente charte-partie:

"This vessel is the property of NAVIMAR CORPORATION LTD. 83, St-Pierre Quebec. It is under Charter to SAIL LABRADOR LTD. and by the terms of the Charter neither the Charterer nor the Master has any right, power, or authority to create, incur, or permit to be imposed upon the vessel any

«Le présent navire est la propriété de la NAVIMAR CORPORATION LIMITÉE, 83, rue Saint-Pierre, à Québec. Il a été affrété à la SAIL LABRADOR LTD. et aux termes de la charte-partie, ni l'affrèteur ni le capitaine n'a le droit, le pouvoir ou l'autorité de créer ou de permettre que soit créé

liens whatsoever except for crew's wages and salvage."

quelque privilège que ce soit sur le navire, à l'exception des privilèges relatifs au salaire de l'équipage et au sauvetage.»

43 According to Andrew Wells, the plaintiff displayed the notice of Navimar's ownership of the *Challenge One* on the bridge of the ship but, on a few occasions, the notice was removed when work was being performed on the ship, and in particular, on the bridge. As a result, when, on two occasions, Mr. Hébert visited the *Challenge One*, the notice was not in its usual position. I accept Mr. Wells' evidence on this point and, as a result, I am of the view that the plaintiff did not breach clause 15 of the charterparty.

Suivant Andrew Wells, la demanderesse a affiché sur le pont du *Challenge One* l'avis de propriété de la Navimar, mais cet avis a été enlevé à quelques reprises lorsque des travaux ont été effectués sur le navire, particulièrement sur le pont. En conséquence, lorsque, à deux reprises, M<sup>c</sup> Hébert a visité le *Challenge One*, l'avis ne se trouvait pas à son endroit habituel. J'accepte le témoignage de M. Wells sur ce point et, en conséquence, je suis d'avis que la demanderesse n'a pas contrevenu à l'article 15 de la charte-partie.

6. Clause 28 of the charterparty

6. Article 28 de la charte-partie

44 Clause 28 of the charterparty reads as follows:

L'article 28 de la charte-partie est ainsi libellé: 44

Alteration

[TRADUCTION] Modifications

28. The Charter shall not make any structural changes in the vessel without first securing the approval of the Owner.

28. L'affrètement s'engage à ne faire aucune modification structurelle au navire sans avoir d'abord obtenu le consentement du propriétaire.

45 Navimar alleges that Sail Labrador modified a cargo hatch on the vessel's afterdeck and removed a cargo handling crane, without its consent.

La Navimar allègue que la Sail Labrador a, sans son consentement, modifié une écoutille de chargement sur l'arrière-pont du navire et qu'elle a enlevé une grue de manutention de cargaison. 45

46 I will deal first with Navimar's contention that Sail Labrador made changes to the ship's cargo hatch without its consent. Specifically, before the 1986 operating season, Sail Labrador enlarged the ship's cargo hatch. According to Mr. Wells, the enlargement of the cargo hatch (from 4' x 4' to 5' x 6') was a condition which Sail Labrador had to meet in order to obtain the ferry contract from the federal government. Mr. Wells testified that this refit had not been properly done in May of 1985 and that all were agreed that it would have to be done in the following year. Mr. Wells further testified that the federal government provided funds to Sail Labrador to carry out the work in 1986. According to Andrew Wells, Normand Hébert knew that the cargo hatch was undersized and that it would have to be enlarged in due course. According to Mr. Wells, Mr. Hébert never indicated that he was opposed to this

J'examinerai d'abord l'allégation de la Navimar suivant laquelle la Sail Labrador a modifié l'écoutille de chargement du navire sans son consentement. Plus précisément, avant la saison d'exploitation 1986, la Sail Labrador a agrandi l'écoutille de chargement du navire. Suivant M. Wells, l'agrandissement de l'écoutille de chargement (de quatre pieds sur quatre pieds à cinq pieds sur six pieds) était une condition que la Sail Labrador devait remplir pour pouvoir obtenir le marché de transport par traversier de l'Administration fédérale. M. Wells a témoigné que ces travaux n'avaient pas été faits convenablement en mai 1985 et que tous étaient d'accord pour dire qu'il fallait les reprendre l'année suivante. M. Wells a également témoigné que l'Administration fédérale avait fourni des fonds à la Sail Labrador pour lui permettre d'effectuer les travaux en 1986. Suivant Andrew Wells, M<sup>c</sup> Normand Hébert savait 46

modification. On the other hand, Mr. Hébert testified that he had not been made aware of the modification of the cargo hatch.

47 I prefer the evidence of Mr. Wells to that of Mr. Hébert. I should perhaps point out here that I was not very impressed with Mr. Hébert's testimony during the course of the trial. As I indicated earlier, in regard to Navimar's allegation that the plaintiff had changed its directors and shareholders without its consent, I did not find Mr. Hébert very credible. Mr. Hébert did not impress me with his candour. On the contrary, I had the impression that, responding to questions in a forthright manner was not Mr. Hébert's priority. I therefore accept Andrew Wells' evidence that Mr. Hébert was aware of the enlargement of the cargo hatch. There is some corroborating evidence to support Mr. Wells' evidence that the refit of the cargo hatch had not been effected, as intended, prior to the beginning of the 1985 operating season. In a memorandum dated March 10, 1986, entitled "MV Challenge One—refit 1986", Mr. P. M. Bailey, Superintendent, Newfoundland Services, Marine Policy & Programs, Department of Transport, Government of Canada, informed Mr. J. P. Turcotte that the modification of the "small hatch" of the *Challenge One* had not been completed because the work "would have further delayed the vessel from entering service". Specifically, Mr. Bailey stated that:

Item 4 was supposed to have been done by the Shelbourne shipyard prior to the vessel entering service. It was decided, as I recall, to operate the vessel with the small hatch as the modification would have further delayed the vessel from entering service. The need for a large hatch would be determined before further modification was done.

48 It will be recalled that the plaintiff took delivery of the *Challenge One* on July 2, 1985 even though the operating season normally ran from June 10 to

que les dimensions de l'écouille de chargement étaient trop étroites et qu'il faudrait à la longue l'agrandir. Suivant M. Wells, M<sup>c</sup> Normand Hébert n'a jamais indiqué qu'il s'opposait à cette modification. En revanche, M<sup>c</sup> Hébert a témoigné qu'il n'avait pas été mis au courant de la modification apportée à l'écouille de chargement.

47 Je préfère le témoignage de Wells à celui de M<sup>c</sup> Hébert. Je devrais peut-être souligner ici que le témoignage que M<sup>c</sup> Hébert a donné au cours du procès ne m'a pas beaucoup impressionné. Ainsi que je l'ai déjà dit, en ce qui concerne l'allégation de la Navimar suivant laquelle la demanderesse avait changé d'administrateurs et d'actionnaires sans son consentement, je n'ai pas trouvé M<sup>c</sup> Hébert très crédible. M<sup>c</sup> Hébert ne m'a pas impressionné par sa franchise. Au contraire, j'avais l'impression que répondre franchement aux questions n'était pas sa priorité. Je retiens donc le témoignage d'Andrew Wells suivant lequel M<sup>c</sup> Hébert était au courant de l'agrandissement de l'écouille de chargement. Il y a certains éléments de preuve qui corroborent le témoignage de Wells suivant lequel l'agrandissement de l'écouille de chargement n'avait pas été effectué, comme prévu, avant l'ouverture de la saison d'exploitation 1985. Dans une note de service datée du 10 mars 1986 et intitulée [TRADUCTION] «MV Challenge One — carénage 1986», P. M. Bailey, superviseur des services de Terre-Neuve, Politiques et Programmes maritimes au ministère des Transports du gouvernement du Canada informe J. P. Turcotte que la modification de la [TRADUCTION] «petite écouille» du *Challenge One* n'était pas terminée parce que les travaux [TRADUCTION] «auraient retardé encore davantage l'entrée en service du navire». Plus précisément, Bailey a déclaré:

[TRADUCTION] Le quatrième point aurait dû être fait par le chantier naval de Shelburne avant que le navire n'entre en service. Il a été décidé, si j'ai bonne mémoire, d'exploiter le navire avec la petite écouille, étant donné que cette modification aurait retardé encore davantage l'entrée en service du navire. La possibilité d'installer une plus grande écouille serait étudiée avant de procéder à d'autres modifications.

48 On se rappellera que la demanderesse a pris livraison du *Challenge One* le 2 juillet 1985, même si la saison d'exploitation avait habituellement lieu du

January 2 of every year. Thus, in 1985, the *Challenge One* entered service some three weeks late. In the circumstances, I come to the conclusion that the plaintiff did not breach the charterparty when it enlarged the cargo hatch.

49 I now turn to Navimar's second allegation of breach, and that is, that Sail Labrador replaced the ship's cargo handling crane without its consent.

50 Before the *Challenge One* began the 1985 operating season, Sail Labrador placed a crane on board which, in the words of Mr. Wells, "was no good". Wells testified that, subsequently, the plaintiff decided to replace the crane with a more suitable system and this was effected during the 1986 refit. The new crane was inspected by the Coast Guard's Canadian Steamship Inspection Service (CSI) and was approved.

51 Mr. Wells testified that he could not state with certainty whether Navimar had been advised that the crane had been replaced. However, he assumed that Navimar must have been aware of the change since, pursuant to clause 24 of the charterparty, the vessel was inspected each year by an "inspector" appointed by Navimar. Also, Andrew Wells testified that he spoke regularly to Mr. Hébert and that Mr. Hébert had, on a number of occasions, visited the *Challenge One*.

52 As to Mr. Hébert, he testified that he had never been made aware of the fact that the crane had been replaced. Again, I am prepared to accept Mr. Wells' evidence that, in all probability, Mr. Hébert was informed that the crane had been replaced. In any event, I am far from convinced that the replacement of the crane constitutes a structural change which required Navimar's consent. In my view, a crane is simply a piece of equipment placed on a ship to load and unload cargo. That piece of equipment does not, in my view, form part of the ship's structure.

10 juin au 2 janvier chaque année. Ainsi, en 1985, le *Challenge One* est entré en service avec quelque trois semaines de retard. Dans ces conditions, j'en viens à la conclusion que la demanderesse n'a pas contrevenu à la charte-partie lorsqu'elle a agrandi l'écoutille de chargement.

Je passe maintenant à la seconde allégation de 49 contrevention à la charte-partie qu'a formulée la Navimar. La Navimar affirme en effet que la Sail Labrador a remplacé la grue de manutention de cargaison sans son consentement.

Avant l'ouverture de la saison 1985 du *Challenge 50 One*, la Sail Labrador a placé à bord du navire une grue qui, pour citer Wells, [TRADUCTION] «n'était bonne à rien». Wells a témoigné que la demanderesse avait par la suite décidé de remplacer la grue par un système mieux adapté et que ce remplacement avait eu lieu lors du carénage de 1986. La nouvelle grue a été inspectée par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne (la Direction) et a été approuvée.

Wells a témoigné qu'il ne pouvait affirmer avec 51 certitude si la Navimar avait été avisée que la grue avait été remplacée. Il a toutefois présumé que la Navimar devait avoir été mise au courant de ce changement, étant donné que, conformément à l'article 24 de la charte-partie, le navire était inspecté chaque année par un «inspecteur» désigné par la Navimar. De plus, Andrew Wells a témoigné qu'il parlait régulièrement à M<sup>c</sup> Hébert et que celui-ci avait à plusieurs reprises visité le *Challenge One*.

Quant à M<sup>c</sup> Hébert, il a témoigné qu'il n'avait 52 jamais été mis au courant du fait que la grue avait été remplacée. Là encore, je suis disposé à accepter le témoignage de Wells suivant lequel, selon toute probabilité, M<sup>c</sup> Hébert était au courant que la grue avait été remplacée. De toute façon, je suis loin d'être convaincu que le remplacement de la grue constitue un changement structurel qui nécessitait le consentement de la Navimar. À mon avis, une grue est simplement un objet d'équipement qui est placé sur un navire pour charger et décharger de la cargaison. Cet objet d'équipement ne fait pas partie, à mon avis, de la structure du navire.

7. Clause 8 of the charterparty

53 Lastly, Navimar alleges that Sail Labrador did not obtain CSI's approval for the replacement of the cargo hatch, as required by clause 8 of the charterparty. The clause provides that:

The Charterer shall, at its own expense, keep the said vessel in good running order and condition and in substantially the same condition as when received from Owner and have her regularly overhauled and repaired when necessary. For the whole duration of this Charter Party, the Charterer shall bear all costs and take all responsibility to maintain the vessel in class and in compliance with all Canadian Steamship Inspection board requirements including but not limited to replacement and/or repair of any mechanical components, engines, rudders, propellers, electronics, safety equipment, plating, structure, doors, port holes, windows, passenger and cargo facilities, boilers, navigation equipment, power plant pumps, etc.

54 Mr. Wells testified that a CSI representative from Corner Brook, Newfoundland, came to inspect the ship when she was being refitted for the 1986 operating season and was fully aware of the modification to the cargo hatch. Although CSI's Montréal office did not have a record of the modification, I am satisfied that CSI was aware of the modification and that it complied with CSI's requirements. It should also be remembered that the *Challenge One*, like all other Canadian ships, was subject to an annual inspection by CSI and that modification of a cargo hatch would not easily escape the attention of CSI surveyors.

55 I am therefore satisfied that Sail Labrador did not breach clause 8 of the charterparty, since the owner consented to the changes.

56 I have therefore concluded that the plaintiff did not breach clauses 8, 9, 15, 28, and 34 of the charterparty. I have also concluded that the plaintiff breached clauses 11 and 25. I will now examine the

7. Article 8 de la charte-partie

53 Finalement, la Navimar affirme que la Sail Labrador n'a pas obtenu le consentement de la Direction en ce qui concerne le remplacement de l'écoutille de chargement, comme l'exigeait l'article 8 de la charte-partie. L'article 8 dispose:

[TRADUCTION] L'affrèteur maintient à ses frais le navire en bon état de fonctionnement et s'assure qu'il demeure, pour l'essentiel, dans le même état que celui dans lequel il l'a reçu du propriétaire. Il en fait le carénage régulier et effectue les réparations nécessaires. Pendant toute la durée de la présente charte-partie, l'affrèteur prend à sa charge tous les coûts et assume l'entière responsabilité de l'entretien du navire et s'assure de la conformité du navire avec toutes les exigences de la Direction de la sécurité des navires et s'engage notamment à remplacer ou à réparer les composantes mécaniques, moteurs, gouvernails, propulseurs, pièces d'équipement électronique, matériel de sécurité, bordés, structures, portes, sabords, hublots, installations destinées aux passagers et à la cargaison, chaudières, équipement de navigation, pompes du groupe moteur, etc.

54 Wells a témoigné qu'un représentant de la Direction à Corner Brook (Terre-Neuve) était venu inspecter le navire alors qu'il était en radoub en prévision de la saison d'exploitation 1986 et qu'il était parfaitement au courant de la modification apportée à l'écoutille de chargement. Bien qu'il ne fût consigné nulle part au bureau de la Direction à Montréal que cette modification avait été faite, je suis convaincu que la Direction était au courant de cette modification et que celle-ci satisfaisait à ses exigences. Il faut également se rappeler que, comme tous les autres navires canadiens, le *Challenge One* faisait l'objet d'une visite annuelle de la Direction et qu'une modification à l'écoutille de chargement n'échapperait pas facilement à l'attention des inspecteurs de la Direction.

55 Je suis par conséquent convaincu que la Sail Labrador n'a pas contrevenu à l'article 8 de la charte-partie, étant donné que le propriétaire a consenti aux changements.

56 J'ai par conséquent conclu que la demanderesse n'a pas contrevenu aux articles 8, 9, 15, 28 et 34 de la charte-partie. J'ai également conclu que la demanderesse a contrevenu aux articles 11 et 25. Je passe

law relevant to the issue which I must decide. At the commencement of the trial, the parties informed me that they were agreed that there was only one issue for me to decide: in the circumstances of this case, did the plaintiff have the right to exercise the option to purchase, pursuant to clause 30 of the charterparty?

## ANALYSIS

### A. INTRODUCTION

57 A demise<sup>3</sup> charter is the leasing of a vessel whereby the charterer acquires from the owner the exclusive right to possess and control the vessel for a specified period. In *Shipbroking and Chartering Practice*,<sup>4</sup> the authors describe a “bareboat charter with purchase option” as follows:

In practice this means that the financing party will place the hull and machinery — or in other words only the ship, without technical and personnel management — at the disposal of a charterer, who is to take care of the management and commercial operation, and this party has an option to purchase the ship at some agreed time at a mutually pre-fixed price. The revenue from the trading will be used for payment of the bareboat hire and the purchase price to formal owners as lessors and financing party. This type of deal is not favoured by owners, since they have no real control of the running and maintenance of the ship, and her condition at the end of the bareboat charter period, should the charterers for some reason not exercise their option to purchase, is not expected to be up to standard (judging from experience in too many cases). Besides this, the market may in the meantime have gone bad from the owners’ point of view, so they may be left with a non-employed ship which is in great and costly need of upkeep and overhaul.<sup>5</sup>

58 There is little case law directly on point in the area of charterparties by demise with option to purchase clauses. Since a demise charter effectively amounts to a lease of chattel, whereby the owner does not retain any interest in the ship other than that of ownership,<sup>6</sup> the interpretation of the charterparty is governed by general principles of

maintenant à l’examen des règles de droit pertinentes à la question que je dois trancher. À l’ouverture du procès, les parties m’ont informé qu’elles avaient convenu qu’il n’y avait qu’une seule question litigieuse à trancher, c’est-à-dire celle de savoir si, eu égard aux circonstances de la présente affaire, la demanderesse avait le droit de lever l’option d’achat prévue à l’article 30 de la charte-partie.

## ANALYSE

### A. INTRODUCTION

Une charte-partie coque nue<sup>3</sup> est un contrat de location d’un navire par lequel l’affrèteur acquiert du propriétaire le droit exclusif de posséder et de contrôler le navire pour une durée déterminée. Les auteurs de l’ouvrage *Shipbroking and Chartering Practice*<sup>4</sup> définissent de la manière suivante la [TRA-  
57 DUCATION] «charte-partie coque nue assortie d’une option d’achat»:

[TRADUCTION] En pratique, cela signifie que le bailleur de fonds met la coque et la machinerie — ou, en d’autres termes, uniquement le navire, sans équipement et sans armement — à la disposition de l’affrèteur, lequel doit en assumer la gestion et l’exploitation commerciale et qui a l’option de se porter acquéreur du navire à une date et à un prix mutuellement convenus d’avance. Les revenus tirés de ce commerce servent au paiement du loyer d’affrètement et du prix d’achat versé aux propriétaires officiels en leur qualité de locataires et de bailleurs de fonds. Les propriétaires ne sont pas partisans de ce type d’entente, étant donné qu’ils n’ont pas de véritable contrôle sur l’exploitation et l’entretien du navire et qu’ils ne s’attendent pas (selon l’expérience vécue dans trop de cas) à ce que le navire leur soit remis, à l’expiration de la charte-partie coque nue, dans un état qui soit à la hauteur des normes applicables, dans le cas où, pour une raison ou pour une autre, les affrèteurs ne lèveraient pas leur option d’achat. En outre, il se peut que le marché se soit entretenu détérioré du point de vue des propriétaires, de sorte qu’ils peuvent se retrouver avec un navire non utilisé qui a grand besoin de travaux coûteux d’entretien et de radoub<sup>5</sup>.

58 Il existe peu de décisions qui portent directement sur les chartes-parties coque nue assorties de clauses d’option d’achat. Étant donné qu’une charte-partie coque nue équivaut en réalité à un contrat de location d’un bien meuble par lequel le propriétaire ne conserve sur le navire aucun droit autre que son droit de propriété<sup>6</sup>, l’interprétation de la charte-partie



common law relating to contracts. The principal interest the shipowner has, then, is in receiving payment under the terms of the charterparty and receiving the vessel back in good condition, ordinary wear and tear excepted, at the end of the term.<sup>7</sup> *Scrutton on Charterparties*<sup>8</sup> supports this interpretation:

A charter by demise is in effect a contract for the hire of a chattel, and is governed by the general principles of the common law relating to contracts of hire. There will therefore be implied in a charter by demise an undertaking that the ship is on delivery as fit for the purpose for which she is hired as reasonable care and skill can make her. The charterer's liability for damage to the ship will be subject to the ordinary common law exceptions.<sup>9</sup> [Footnotes omitted.]

The position in American law is the same: charterparties are governed by ordinary contract law.<sup>10</sup> Under American law, like English law, a demise charter vests the incidents of ownership in the charterer, while the owner retains the right of reversion.<sup>11</sup> The charterer's obligations under a demise charter are to pay the hire and to return the vessel in good condition, ordinary wear and tear excepted.<sup>12</sup>

## B. INTERPRETATION OF CONTRACTS WITH OPTIONS TO PURCHASE

### 1. Jurisdiction of the Federal Court of Canada to Grant Equitable Relief

59 Although the parties have not raised this as an issue, it is, in my view, necessary to briefly review the jurisdiction of this Court to grant equitable remedies. Section 3 of the *Federal Court Act*<sup>13</sup> constitutes the Federal Court as a court of equity. That section reads:

3. The court of law, equity and admiralty in and for Canada now existing under the name of the Federal Court of Canada is hereby continued as an additional court for the better administration of the laws of Canada and shall continue to be a superior court of record having civil and criminal jurisdiction.

est régie par les principes généraux de common law relatifs aux contrats. Le principal droit que possède le propriétaire du navire est donc celui de recevoir le paiement stipulé à la charte-partie et de se voir remettre le navire en bon état à l'expiration du contrat, sous réserve de l'usure normale<sup>7</sup>. *Scrutton on Charterparties*<sup>8</sup> appuie cette interprétation:

[TRADUCTION] La charte-partie coque nue est en réalité un contrat de location d'un bien meuble et elle est donc régie par les principes généraux de la common law relatifs aux contrats de louage. La charte-partie coque nue renferme donc implicitement l'engagement que, lors de sa livraison, le navire est, autant qu'une diligence et une habileté raisonnables le permettent, apte à l'objet pour lequel il est loué. La responsabilité de l'affrètement en ce qui concerne les avaries causées au navire est assujettie aux exceptions habituelles de la common law<sup>9</sup>. [Renvois omis.]

Les principes sont identiques en droit américain: les chartes-parties sont régies par les principes habituels du droit des contrats<sup>10</sup>. En droit américain, tout comme en droit anglais, les attributs du droit de propriété sont, aux termes de la charte-partie coque nue, dévolus à l'affrètement, tandis que le propriétaire conserve le droit de retour<sup>11</sup>. Les obligations que la charte-partie coque nue met à la charge de l'affrètement consistent à payer le loyer d'affrètement et à remettre le navire en bon état, sous réserve de l'usure normale<sup>12</sup>.

## B. INTERPRÉTATION DES CONTRATS ASSORTIS D'OPTIONS D'ACHAT

### 1. Compétence de la Cour fédérale du Canada pour accorder une réparation en equity

59 Bien que les parties n'aient pas soulevé cette question, j'estime qu'il est nécessaire d'examiner brièvement la compétence de notre Cour pour accorder des réparations en equity. L'article 3 de la *Loi sur la Cour fédérale*<sup>13</sup> constitue la Cour fédérale à titre de tribunal d'equity. Cet article porte:

3. Tribunal de droit, d'equity et d'amirauté du Canada, la Cour fédérale du Canada est maintenue à titre de tribunal additionnel propre à améliorer l'application du droit canadien. Elle continue d'être une cour supérieure d'archives ayant compétence en matière civile et pénale.

Notwithstanding that the Court is statutorily created, when the subject-matter is otherwise within its jurisdiction and where equitable principles are applicable to the issue, the Federal Court may exercise the powers and enforce the remedies available to a court of equity.<sup>14</sup> In appropriate cases, it is open to this Court to grant equitable relief from forfeiture.<sup>15</sup> It is clear, then, that parties may invoke the Court's equitable jurisdiction to obtain relief.

## 2. Interpretation of Contracts with Options to Purchase

### a) Definition

60 The meaning of an option to purchase was considered in *Canadian Long Island Petroleum Ltd. et al. v. Irving Industries Ltd.*:

An option gives to the optionee, at the time it is granted, a right, which he may exercise in the future, to compel the optionor to convey to him the optioned property.<sup>16</sup>

The essence of an option to purchase is that, when the option is granted, the person who is entitled to exercise the option can, upon the occurrence of certain events solely within his or her control, compel a conveyance of the property to him or her. The subject-matter of the option contract is not the sale of the property itself but the circumstances which will bring about a binding contract of sale.<sup>17</sup>

61 Paul M. Perell, in "Options, Rights of Repurchase and Rights of First Refusal as Contracts and as Interests in Land",<sup>18</sup> lists the three principal features of an option:

1. Exclusivity and irrevocability of the offer to sell within the time period specified in the option;
2. Specification of how the contract of sale may be created by the option holder; and
3. Obligation of the parties to enter into a contract of sale if the option is exercised.

In *Mitsui & Co. (Canada) Ltd. v. Royal Bank of Canada*,<sup>19</sup> Major J., writing for a unanimous

Malgré le fait qu'elle soit créée par la loi, la Cour fédérale peut, lorsque le sujet relève par ailleurs de sa compétence et que les principes d'*equity* s'appliquent à la question, exercer les pouvoirs et accorder les réparations d'un tribunal d'*equity*<sup>14</sup>. Lorsque les conditions applicables sont réunies, il est loisible à la Cour fédérale de relever une partie d'une déchéance en vertu de l'*equity*<sup>15</sup>. Il est donc évident que les parties peuvent invoquer la compétence en *equity* de la Cour pour obtenir une réparation.

## 2. Interprétation des contrats assortis d'options d'achat

### a) Définition

Le sens de l'option d'achat a été examiné dans l'arrêt *Canadian Long Island Petroleum Ltd. et al. c. Irving Industries Ltd.*: 60

Une option, lorsqu'elle est accordée, donne à l'optant le droit, qu'il peut exercer à l'avenir, d'obliger l'optionnaire à lui céder les biens qui font l'objet de l'option<sup>16</sup>.

La nature d'une option d'achat est, lorsque l'option est accordée, de donner à la personne qui a le droit de lever l'option le droit d'exiger qu'on lui transfère les biens si certains événements, dont il a seul le contrôle, se produisent. L'objet du contrat d'option n'est pas la vente des biens eux-mêmes, mais plutôt les circonstances qui donnent naissance à un contrat de vente exécutoire<sup>17</sup>.

Dans son article<sup>18</sup> intitulé «Options, Rights of Repurchase and Rights of First Refusal as Contracts and as Interest in Land», Paul M. Perell énumère les trois principales caractéristiques de l'option: 61

1. Exclusivité et irrévocabilité de l'offre de vente dans le délai précisé dans l'option;
2. Précision quant à la façon dont le contrat de vente peut être créé par le bénéficiaire de l'option;
3. Obligation des parties de conclure un contrat de vente si l'option est levée.

Dans l'arrêt *Mitsui & Co. (Canada) Ltd. c. Banque Royale du Canada*<sup>19</sup>, le juge Major, qui écrivait au

Supreme Court of Canada stated:

An option contract is an antecedent contract because it precedes the contract of purchase and sale that will result if the opportunity provided by the option is “seized upon” or exercised. Once an option is exercised, the parties discharge their obligations under the option contract by entering into the contract of purchase and sale. The exercise of an option is the election to buy property on the terms specified in the option agreement, and is the equivalent of accepting the irrevocable offer made in the option.

The mechanism of converting an option to purchase into a contract of purchase and sale has been described by Lord Diplock in *Sudbrook Trading Estate Ltd. v. Eggleton*:

The option clause cannot be classified as a mere “agreement to make an agreement.” There are not any terms left to be agreed between the parties. In modern terminology, it is to be classified as a unilateral or “if” contract. Although it creates from the outset a right on the part of the lessees, which they will be entitled, but not bound, to exercise against the lessors at a future date, it does not give rise to any legal obligations on the part of either party unless and until the lessees give notice in writing to the lessors, within the stipulated period, of their desire to purchase the freehold reversion to the lease. The giving of such notice, however, converts the “if” contract into a synallagmatic or bilateral contract, which creates mutual legal rights and obligations on the part of both lessors and lessees.<sup>20</sup>

The “giving of notice” in *Sudbrook Trading* was all that was required to exercise the option. Once the option was exercised, no further notice or consent was needed, as a fully enforceable contract of purchase and sale arose. This *dictum* was quoted with approval by Major J. in *Mitsui, supra*.

b) De minimis rule

62 It is trite law that the courts have considered that minor divergences from the terms of a contract will not be considered breaches: *de minimis non curat lex*. This principle has been explicitly recognized in maritime law:

In considering whether any contractual obligation in a commercial contract has been broken, any divergence

nom d’une Cour suprême du Canada unanime, déclare:

Un contrat d’option est un avant-contrat parce qu’il précède le contrat d’achat-vente qui résultera si l’occasion accordée par l’option est «saisie». Une fois l’option levée, les parties remplissent leurs obligations en vertu du contrat d’option en concluant le contrat d’achat-vente. La levée d’une option est le choix d’acquérir un bien aux conditions établies dans le contrat d’option, et équivaut à l’acceptation de l’offre irrévocable faite dans l’option.

Le mécanisme de conversion d’une option d’achat en un contrat de vente a été décrit par lord Diplock dans l’arrêt *Sudbrook Trading Estate Ltd. v. Eggleton*:

[TRADUCTION] La clause d’option ne saurait être qualifiée de simple «engagement à conclure un accord». Il ne reste aucune condition sur laquelle les parties doivent s’entendre. En langage moderne, elle doit être qualifiée de contrat unilatéral ou conditionnel. Bien qu’elle crée, dès le départ, pour les locataires un droit qu’ils pourront, sans y être obligés, opposer aux bailleurs à une date ultérieure, elle ne donne naissance à aucune obligation légale pour ni l’une ni l’autre des parties tant et aussi longtemps que les locataires n’avisent pas par écrit les bailleurs, dans le délai imparti, de leur désir d’acheter la réversion du propriétaire franc relative au bail. Cette notification change toutefois le contrat conditionnel en un contrat synallagmatique ou bilatéral qui crée des droits et des obligations juridiques réciproques entre les bailleurs et les locataires.<sup>20</sup>

La «notification» dont il était question dans l’arrêt *Sudbrook Trading* était la seule condition à remplir pour pouvoir lever l’option. Une fois que l’option était levée, aucun autre avis ou consentement n’était nécessaire, étant donné qu’un contrat de vente pleinement exécutoire avait été créé. Le juge Major a cité et approuvé cette opinion dans l’arrêt *Mitsui*, précité.

b) Le principe de minimis

62 Il est de jurisprudence constante que les dérogations minimales aux clauses d’un contrat ne sont pas considérées comme des contraventions: *de minimis non curat lex*. Ce principe a été explicitement reconnu en droit maritime:

[TRADUCTION] Pour déterminer s’il y a eu contravention à une obligation contractuelle stipulée dans un contrat com-

from the performance required by the contract which is negligible will be disregarded: *Margaronis Navigation v. Peabody*, [1964] 2 Lloyd's Rep. 153.

In that case, Sellers, L.J., said: "It seems to me that in all cases the Court is called upon to consider the substance of the matter and will not regard or give effect to what are undoubtedly, in the view of the Court, trivialities, matters of little moment, of a trifling and negligible nature." Diplock, L.J., said: "It seems to me that the law has always regarded a contract to deliver or load a specified quantity of goods as satisfied if that quantity has been delivered within the margin of error which it is not commercially practicable to avoid . . ." <sup>21</sup>

### c) The doctrine of "spent breach"

63 In British law, the rule regarding unilateral contracts, such as options to purchase, is that all conditions of the unilateral contract must be strictly performed, or no binding contract comes into existence at all.<sup>22</sup> In an early English case on the subject, *Finch v. Underwood*,<sup>23</sup> a tenant was entitled to renew his lease on the condition that the tenant's covenants had been performed, one of which included keeping the property in good repair. At the end of the lease, the property required "trifling" repairs. The Court of Appeal held that the tenant was not entitled to renew because:

The tenant must take the covenant to renew as he finds it; if it contains conditions precedent he must comply with them before he can claim the benefit of it, and if he has not done so a Court of Equity cannot relieve him.

Diplock L.J. explained the rationale for this as follows:

. . . there is no room for any inquiry whether any act done by the promisee in purported performance of a unilateral contract amounts to a breach of warranty or a breach of condition on his part, for he is under no obligation to do or to refrain from doing any act at all. The second is that, as respects the promisor, the initial inquiry is whether the event, which under the unilateral contract gives rise to obligations on the part of the promisor, has occurred. To that inquiry the answer can only be a simple "Yes" or "No". The event must be identified by its description in the unilateral contract; but if what has occurred does not

mercial, on ne tient pas compte des entorses négligeables aux clauses du contrat (*Margaronis Navigation v. Peabody*, [1964] 2 Lloyd's Rep. 153).

Dans cette décision, le lord juge Sellers a déclaré: «Il me semble que, dans chaque affaire, le tribunal est appelé à examiner le fond de l'affaire et à ne pas tenir compte et à ne pas donner effet à ce que le tribunal estime être indéniablement des bagatelles, des choses de peu d'importance, de caractère insignifiant ou négligeable.» Le lord-juge Diplock a ajouté: «Il me semble que le droit a toujours considéré comme exécuté le contrat de livraison ou de chargement d'une quantité déterminée de marchandises si cette quantité a été livrée avec une marge d'erreur qu'il n'est pas possible d'éviter sur le plan commercial<sup>21</sup>. . . .

### c) La théorie de «la contravention périmée»

En droit britannique, suivant le principe applicable 63 aux contrats unilatéraux, tels que les options d'achat, toutes les conditions du contrat unilatéral doivent être rigoureusement remplies, à défaut de quoi aucun contrat exécutoire n'est créé<sup>22</sup>. Dans une ancienne affaire anglaise portant sur le sujet, l'affaire *Finch v. Underwood*<sup>23</sup>, un locataire avait droit à la reconduction de son bail à la condition d'avoir rempli ses engagements, et notamment à la condition d'avoir conservé la propriété en bon état. À l'expiration du bail, la propriété avait besoin de réparations «négligeables». La Cour d'appel a jugé que le locataire n'avait pas le droit à la reconduction du bail parce que:

[TRADUCTION] Le locataire doit respecter intégralement l'engagement de reconduction qui est prévu au bail. Si cet engagement est assorti de conditions préalables qu'il doit remplir avant de pouvoir se prévaloir de cette reconduction et qu'il ne les a pas remplies, un tribunal d'*equity* ne pourra lui accorder de réparation.

Le lord juge Diplock a expliqué ce raisonnement dans les termes suivants:

[TRADUCTION] . . . il n'y a pas lieu de se demander si l'acte accompli par le bénéficiaire de la promesse à l'occasion de sa présumée exécution du contrat unilatéral équivaut à une rupture de garantie ou au non-respect d'une condition de sa part, car il n'est aucunement tenu d'accomplir quelque acte que ce soit ou de s'en abstenir. En second lieu, pour ce qui est du promettant, il convient dans un premier temps de se demander si l'événement qui, aux termes du contrat unilatéral, fait naître les obligations du promettant, s'est produit. On ne peut répondre à cette question que par un «oui» ou par un «non». L'événement

comply with that description, there is an end of the matter. It is not for the court to ascribe any different consequences to non-compliance with one part of the description of the event than to any other part if the parties by their contract have not done so. See the cases about options: . . . . For the inquiry here is: "What have the parties agreed to do?"—not "What are the consequences of their having failed to do what they have agreed to do?" as it was in the *Hong Kong Fir* case. Such an inquiry cannot arise under a unilateral contract unless and until the event giving rise to the promisor's obligations has occurred.<sup>24</sup> [Footnotes omitted.]

In English law, the courts have recognized an exception to the principle of strict compliance with all covenants before an option to purchase may be exercised. Where an option is conditional upon the performance of covenants, the person exercising the option will not be prevented from exercising the option because of past breaches of covenant if the breaches are "spent", in the sense of not giving rise to a subsisting cause of action.<sup>25</sup>

64 The requirement that all terms of the contract must be strictly complied with prior to the exercise of an option to purchase is also maintained in Canadian law. In *Pierce v. Empey*,<sup>26</sup> a leading case on the issue, Duff C.J. stated:

It is well settled that a plaintiff invoking the aid of the court for the enforcement of an option for the sale of land must show that the terms of the option as to time and otherwise have been strictly observed. The owner incurs no obligation to sell unless the conditions precedent are fulfilled or, as the result of his conduct, the holder of the option is on some equitable ground relieved from the strict fulfilment of them . . . .<sup>27</sup>

Although Canadian law is clear that a person seeking to exercise an option has the burden of establishing that he has complied with the conditions precedent to the exercise of the option,<sup>28</sup> it is equally clear that this *dictum* leaves room for the operation of equitable doctrines to relieve the option holder

doit être constaté en fonction de la définition qu'en donne le contrat unilatéral; mais si l'événement qui s'est produit ne répond pas à cette définition, le débat est vidé. Il n'appartient pas au tribunal d'attribuer des conséquences différentes à l'inobservation par une partie de la définition de l'événement en question par rapport à toute autre partie de celle-ci si les parties ne l'ont pas fait aux termes du contrat. Voir la jurisprudence relative aux options . . . . En effet, la question à se poser est, comme dans l'affaire *Hong Kong Fir*, celle de savoir ce que les parties ont convenu de faire et non celle de savoir quelles sont les conséquences de leur défaut de faire ce qu'elles avaient convenu de faire. Dans le cas d'un contrat unilatéral, on ne peut se poser cette question tant que l'événement donnant lieu aux obligations du promettant ne s'est pas produit.<sup>24</sup> [Renvois omis.]

En droit anglais, les tribunaux ont reconnu l'existence d'une exception au principe de la stricte observation de tous les engagements avant qu'une option d'achat puisse être levée. Ainsi, lorsque la levée de l'option est conditionnelle à l'exécution de certains engagements, on n'empêchera pas le bénéficiaire de l'option de lever celle-ci en raison de contraventions antérieures si les contraventions sont «périmées», en ce sens qu'elles ne donnent pas ouverture à un droit de recours qui peut encore être exercé<sup>25</sup>.

L'obligation de respecter rigoureusement toutes les conditions du contrat avant de pouvoir lever une option d'achat est également affirmée en droit canadien. Ainsi, dans l'arrêt *Pierce v. Empey*<sup>26</sup>, un arrêt de principe sur la question, le juge en chef Duff déclare:

[TRADUCTION] Il est de jurisprudence constante que le demandeur qui réclame l'aide du tribunal pour obtenir l'exécution forcée d'une option d'achat d'un bien-fonds doit démontrer qu'il a rigoureusement observé les modalités de l'option, et notamment les modalités relatives aux délais à respecter. Le propriétaire n'est nullement tenu de vendre tant que les conditions préalables ne sont pas remplies ou que, en raison de sa conduite, le titulaire de l'option n'est pas dispensé de les remplir rigoureusement pour un motif reconnu en *equity*<sup>27</sup> . . . .

Bien que les tribunaux canadiens aient bien précisé que la personne qui cherche à lever une option a le fardeau d'établir qu'elle a respecté les conditions préalables à la levée de l'option<sup>28</sup>, il est également clair que cet énoncé n'exclut pas l'application des théories fondées sur l'*equity* qui permettent de dis-

from the obligation of strict performance of the conditions of the option.

65 The English doctrine of “spent breach” as an exception to the doctrine of strict compliance with all terms of the contract prior to exercising the option exists in Canadian case law, although it is not so termed. In an early case dealing with the matter, Laidlaw J.A. of the Ontario High Court of Justice held that whether a lessee can exercise an option to purchase despite a default in the performance of a covenant under a lease was dependant upon the intention of the parties as disclosed by the lease itself.<sup>29</sup> Their Lordships held that an option to purchase in a lease is a separate and independent contract and in the absence of express words in the lease making the option conditional upon the performance of covenants in the lease, the optionee may exercise his or her option although he or she may have been in breach of a covenant in the lease.<sup>30</sup>

66 In *Petrillo et al. v. Nelson*,<sup>31</sup> the Ontario Court of Appeal noted that options are to be construed like any other contract. While a condition precedent to the exercise of an option is due performance of all covenants, in order to show due performance, one does not have to show punctual performance. It is enough to show that the covenants have been performed at the time when the option is exercised. Weatherston J.A. canvassed the relevant authorities:

An option to renew or extend, or to purchase, whether contained in a mortgage, lease or any other document, is a matter of contract between the parties and is to be construed like any other contract. In *Fingold v. Hunter*, [1944] O.W.N. 287, [1944] 3 D.L.R. 43, an option to purchase depended “upon the due performance of all the covenants hereinbefore contained”. Robertson, C.J.O., said, at pp. 289-90 O.W.N., pp. 46-8 D.L.R.:

Due performance of the lessee’s covenants is a condition precedent: *Finch v. Underwood* (1876), 2 Ch. D. 310; *Bastin v. Bidwell* (1881), 18 Ch. D. 238; *Simons v. Associated Furnishers, Limited*, [1931] 1 Ch. 379. The burden is upon the lessee in such a case to show that he

penser le titulaire de l’option de l’obligation de respecter rigoureusement les conditions de l’option.

65 Bien qu’elle ne soit pas désignée sous ce vocable, la théorie anglaise de la «contravention périmée» en tant qu’exception à la théorie de la rigoureuse observation de toutes les modalités du contrat avant la levée de l’option existe dans la jurisprudence canadienne. Dans une ancienne affaire portant sur la question, le juge Laidlaw de la Haute Cour de l’Ontario a statué que la question de savoir si un preneur à bail peut lever une option d’achat malgré son manquement à l’un de ses engagements du bail dépendait de l’intention des parties telle qu’elle ressortait du bail lui-même<sup>29</sup>. Leurs Seigneuries ont statué que l’option d’achat contenue dans un bail constituait un contrat distinct et indépendant et que, faute de termes du bail rendant expressément la levée de l’option conditionnelle à l’exécution des engagements stipulés au bail, le bénéficiaire de l’option pouvait lever son option même s’il avait manqué à l’un des engagements contenus au bail<sup>30</sup>.

66 Dans l’arrêt *Petrillo et al. v. Nelson*<sup>31</sup>, la Cour d’appel de l’Ontario a fait remarquer que les options peuvent être interprétées comme tout autre contrat. Bien qu’une condition préalable à la levée de l’option puisse être l’exécution en bonne et due forme de tous les engagements, pour démontrer que l’on a bel et bien exécuté ses engagements, il n’est pas nécessaire de faire la preuve d’une exécution stricte. Il suffit de démontrer que les engagements ont déjà été exécutés lorsque l’option est levée. Le juge Weatherston a analysé la jurisprudence pertinente:

[TRADUCTION] L’option de reconduction, de prorogation ou d’achat qui est contenue dans un contrat hypothécaire, un bail ou tout autre acte constitue un contrat qui lie les parties et qui doit être interprété comme tout autre contrat. Dans l’arrêt *Fingold v. Hunter*, [1944] O.W.N. 287, [1944] 3 D.L.R. 43, une option d’achat dépendait «de l’exécution satisfaisante de tous les engagements stipulés aux présentes». Le juge en chef de l’Ontario, le juge Robertson, a déclaré, aux p. 289 et 290 O.W.N., 46 à 48 D.L.R.:

L’exécution satisfaisante des engagements du preneur à bail constitue une condition préalable à la levée de l’option (*Finch v. Underwood* (1876), 2 Ch. D. 310; *Bastin v. Bidwell* (1881), 18 Ch. D. 238; *Simons v. Associated Furnishers, Limited*, [1931] 1 Ch. 379). C’est

has performed the terms upon which his right depends: *Forbes v. Connolly* (1857), 5 Gr. 657 at 661. It is, however, well settled that to show due performance the lessee need not necessarily show punctual performance. It is enough to show that the covenants have been performed at the time when the lessor is required to observe or to perform his promise: *Loveless v. Fitzgerald et al.* (1909), 42 S.C.R. 254; *Starkey v. Barton*, [1909] 1 Ch. 284.

...

The reported decisions that I have been able to find all relate to options to renew, or options to purchase, properly so called. None of them is upon a provision similar in terms to that relied upon by the appellant in this case. The principle of these other cases would seem to be that when there is a condition precedent, as here, performance of which by him the lessee must establish in order to succeed against the lessor, the time at which he must establish such performance of the condition precedent is the time at which it is claimed that the lessor, on her part, failed to observe the terms of the provisions relied upon.

See also *Sparkhall v. Watson*, [1954] O.W.N. 101, [1954] 2 D.L.R. 22; *Re Spiegel and Modernage Furniture Ltd.*, [1972] 1 O.R. 625, 23 D.L.R. (3d) 665; *Re Pacella et al. and Giuliana et al.* (1977), 16 O.R. (2d) 6, 77 D.L.R. (3d) 36.<sup>32</sup>

67 The view that any default under the contract need only be remedied prior to the exercise of the option in order to make the exercise of the option enforceable by the optionee was also taken by the Alberta Supreme Court in the case of *Amyotte v. Urchyshyn and Urchyshyn*.<sup>33</sup> In that case, one of the issues before the Court was whether a plaintiff who had entered into a lease with an option to purchase was precluded from exercising the option because of a late payment of rent. Brennan J. found that, first, the option clause was not phrased such that default on the lease by the plaintiff took away his rights under the option clause. His Honour went on to find that, second, even if the parties intended that default by the plaintiff would take away his rights under the option clause, any default by the plaintiff had been remedied by the time he exercised the option.<sup>34</sup> In so finding, Brennan J. relied on the case of *Birchmont Furniture Ltd. v. Loewen*,<sup>35</sup> a decision of the Manitoba Court of Queen's Bench.

au preneur à bail qu'il incombe en pareil cas de démontrer qu'il a exécuté les obligations dont son droit dépend (*Forbes v. Connolly* (1857), 5 Gr. 657, à la page 661). Il est toutefois de jurisprudence constante que, pour démontrer qu'il a exécuté de façon satisfaisante ses engagements, le preneur à bail n'est pas nécessairement tenu de faire la preuve d'une exécution stricte. Il lui suffit de démontrer que les engagements ont été exécutés au moment où le bailleur doit tenir ou exécuter sa promesse (*Loveless v. Fitzgerald et al.* (1909), 42 R.C.S. 254; *Starkey v. Barton*, [1909] 1 Ch. 284).

...

Les décisions publiées que j'ai pu trouver concernent toutes des options de reconduction ou ce qu'on appelle à bon droit des options d'achat. Aucune de ces options ne dépend d'une stipulation comme celle qu'invoque l'appelant en l'espèce. Il semblerait que le principe posé dans ces autres décisions est que lorsque, comme en l'espèce, il existe une condition préalable dont le preneur à bail doit démontrer l'exécution pour obtenir gain de cause contre le bailleur, le moment où il doit faire la preuve de l'exécution de la condition préalable est le moment où il affirme que, de son côté, le bailleur n'a pas observé les dispositions des stipulations invoquées.

Voir également les décisions *Sparkhall v. Watson*, [1954] O.W.N. 101, [1954] 2 D.L.R. 22; *Re Spiegel and Modernage Furniture Ltd.*, [1972] 1 O.R. 625, 23 D.L.R. (3d) 665; *Re Pacella et al. and Giuliana et al.* (1977), 16 O.R. (2d) 6, 77 D.L.R. (3d) 36.<sup>32</sup>

Le point de vue selon lequel il suffit au bénéficiaire de l'option de remédier à l'inobservation du contrat avant la levée de l'option pour pouvoir rendre la levée de l'option exécutoire a également été adopté par la Cour suprême de l'Alberta dans le jugement *Amyotte v. Urchyshyn and Urchyshyn*.<sup>33</sup> Dans cette affaire, l'une des questions soumises à la Cour était celle de savoir si le demandeur, qui avait conclu un bail assorti d'une option d'achat, était irrecevable à lever l'option parce qu'il avait payé son loyer en retard. Le juge Brennan a conclu que, premièrement, la clause d'option n'était pas libellée de telle manière que le manquement du demandeur à l'une des obligations du bail lui faisait perdre les droits que lui conférait la clause d'option. Le juge a poursuivi en concluant, en second lieu, que, même si l'intention des parties était que le manquement du demandeur lui fasse perdre les droits qu'il possédait en vertu de la clause d'option, le demandeur avait remédié à tout manquement au moment de la levée

67

de l'option<sup>34</sup>. Pour conclure en ce sens, le juge Brennan s'est fondé sur le jugement *Birchmont Furniture Ltd. v. Loewen*<sup>35</sup> de la Cour du Banc de la Reine du Manitoba.

68 *Birchmont* involved a lease of lands and premises which gave the lessee an option to purchase "provided there be no default by the tenant in any of the terms and conditions, expressed or implied" during the lease period. The plaintiff (lessee) exercised the option to purchase within the time allowed for doing so. There had been default by the lessee under the terms of the lease, and the defendant raised this as a ground to refuse the plaintiff the right to exercise the option. All incidents of default had been remedied by the lessee at the time of the exercise of the option. After reciting numerous authorities, Wright J., in finding for the plaintiff, stated:

The governing date is of course the date the option is exercised. Since I have found no default continuing at that time plaintiff succeeds in its action for the right to purchase the property and it is not necessary to deal with the alternative claim for renewal of the lease.<sup>36</sup>

69 In summary, courts have looked to the language of the contract itself to determine if equity will intervene. Courts have held that it requires clear language to make the option dependent on performance of the terms of the contract.<sup>37</sup> Despite this, courts have taken different views on similar terms in lease contracts. In *Sparkhall v. Watson*,<sup>38</sup> a term of the option to renew was that the tenant must pay the rent "duly and regularly". The Court interpreted this to mean punctually and on the due date. In *McLaughlin v. Bodnarchuk*,<sup>39</sup> however, this same phrase was interpreted to mean that a few late payments would not estop the tenant from exercising the option.

L'affaire *Birchmont* concernait un bail portant sur des biens-fonds et des bâtiments. Ce bail conférait à la preneuse à bail une option d'achat [TRADUCTION] «à la condition que la locataire respecte chacune des clauses expresses ou implicites du bail» pendant la durée du bail. La demanderesse (la preneuse à bail) avait levé l'option d'achat dans le délai imparti. La preneuse à bail avait manqué à certains des engagements qu'elle avait contractés aux termes du bail, et le défendeur invoquait ce manquement pour refuser à la demanderesse le droit de lever l'option. La demanderesse avait remédié à toutes les conséquences du manquement au moment de la levée de l'option. Après avoir cité de nombreux précédents, le juge Wright a donné gain de cause à la demanderesse et a déclaré:

[TRADUCTION] La date à retenir est évidemment la date à laquelle l'option est levée. Étant donné que j'ai conclu qu'elle avait remédié à son manquement à cette date, la demanderesse obtient gain de cause en l'espèce en ce qui concerne son droit de se porter acquiesce de la propriété et il n'est pas nécessaire de traiter du moyen subsidiaire relatif à la reconduction du bail<sup>36</sup>.

En résumé, les tribunaux ont examiné le libellé du contrat lui-même pour déterminer si l'*equity* doit intervenir. Les tribunaux ont jugé qu'il faut un libellé explicite pour rendre la levée de l'option conditionnelle à l'observation des clauses du contrat<sup>37</sup>. Malgré cela, les tribunaux ont adopté des points de vue différents relativement à des clauses semblables contenues dans des baux. Ainsi, dans l'affaire *Sparkhall v. Watson*<sup>38</sup>, une modalité de l'option de reconduction était que le locataire devait payer le loyer [TRADUCTION] «dûment et régulièrement». Le tribunal a interprété cette stipulation comme signifiant que le loyer devait être payé de façon rigoureuse et à la date prévue. Toutefois, dans l'affaire *McLaughlin v. Bodnarchuk*<sup>39</sup>, cette même expression a été interprétée comme signifiant que quelques versements en retard ne rendaient pas le locataire irrecevable à lever l'option.

68

69



3. Clause 30 of the charterparty

70 Clause 30 of the charterparty reads as follows:

Subject to full performance of all its obligations in this Charter Party including but not limited to payments being made promptly and in accordance with the schedule of Clause 10 throughout this Agreement, the Charterer shall have an option to purchase the vessel after the five (5) year period of this Charter for the sum of Two Hundred Thousand Dollars (\$200,000.00) cash if he notifies the Owner in writing of his intention to purchase by no later than March 31, 1990.

This option shall be enforceable only for a period of fifteen (15) days from the time the Charterer's notice is sent to Owner and is subject to cash payment.

Counsel for Navimar took the position that any breach of the charterparty by the plaintiff constituted a bar to the exercise of the option set forth in clause 30. On the other hand, counsel for the plaintiff argued that clause 30 required substantial performance only. Counsel further argued that minor breaches should not constitute a bar to the exercise of the option by her client.

71 I cannot agree with the position advanced by counsel for Navimar. In my view, clause 30 requires the plaintiff to substantially perform its obligations under the charterparty. As I have already made clear, it is my view that, save for clauses 11 and 25, the plaintiff is not in breach. With regard to clause 11, the plaintiff was late in respect of one payment of hire during the five-year period of the charterparty. That breach was remedied by the plaintiff when it was made aware of the banking error. Thus, when the plaintiff, on January 5, 1990, exercised the option to purchase by giving written notice thereof to Navimar, it was not in breach of clause 11 of the charterparty. The obligation to pay the hire had, by then, been performed.

72 The only remaining breach is that arising from the plaintiff's failure to provide to Navimar, in a timely fashion, copies of all of the deck and engine room

3. Article 30 de la charte-partie

L'article 30 de la charte-partie est ainsi libellé:

[TRADUCTION] À la condition qu'il exécute toutes les obligations que la présente charte-partie met à sa charge, et notamment qu'il fasse les versements prévus promptement et en conformité avec l'annexe de l'article 10 pendant toute la durée du contrat, l'affrèteur a l'option d'acheter le navire à l'expiration de la période de cinq (5) ans de la présente charte-partie moyennant la somme de deux cent mille dollars (200 000 \$) en espèces, s'il avise le propriétaire par écrit de son intention de se porter acquéreur du navire au plus tard le 31 mars 1990.

Cette option ne peut être levée que pendant les quinze (15) jours suivant l'envoi par l'affrèteur de l'avis précité au propriétaire et doit faire l'objet d'un paiement en espèces.

L'avocat de la Navimar a adopté le point de vue selon lequel toute contravention à la charte-partie par la demanderesse rend celle-ci irrecevable à lever l'option prévue à l'article 30. Pour sa part, l'avocate de la demanderesse soutient que l'article 30 n'exige que l'exécution de l'essentiel des stipulations qu'il renferme. L'avocate soutient en outre que des contraventions minimales ne devraient pas faire obstacle à la levée de l'option par sa cliente.

71 Je ne puis souscrire à la thèse avancée par l'avocat de la Navimar. À mon avis, l'article 30 oblige la demanderesse à exécuter l'essentiel des obligations qu'elle a contractées aux termes de la charte-partie. Ainsi que je l'ai déjà précisé, j'estime que, exception faite des articles 11 et 25, la demanderesse n'a pas contrevenu à la charte-partie. En ce qui concerne l'article 11, la demanderesse n'a été en retard qu'une seule fois dans le paiement du loyer au cours des cinq ans qu'a duré la charte-partie. La demanderesse a remédié à cette contravention lorsqu'elle a été mise au courant de l'erreur commise par la banque. Ainsi, lorsque, le 5 janvier 1990, la demanderesse a levé l'option d'achat en en faisant parvenir un avis écrit à la Navimar, elle ne contrevenait pas à l'article 11 de la charte-partie. L'obligation de payer le loyer avait, à ce moment-là, été remplie.

72 La seule contravention qui reste est celle qui découle du défaut de la demanderesse de fournir en temps opportun à la Navimar des copies de tous les

logs of the voyages of the *Challenge One*.

73 In my view, in the circumstances of this case, and upon a true construction of clause 30 of the charterparty, it would not be equitable to disentitle the plaintiff from exercising the option to purchase by reason of its failure to provide Navimar, at the end of each month, with copies of the deck and engine room logs of the *Challenge One*.

74 In my view, Sail Labrador has fully performed all of its obligations under the charterparty dated June 21, 1985, and is therefore entitled, to exercise the option to purchase set out at clause 30 of the charterparty. For these reasons, a declaration to that effect will be issued. The plaintiff shall be entitled to its costs.

75 In concluding, I would like to address a matter which arose at the beginning of the trial of this action.

76 At the beginning of the trial, it became apparent that Normand Hébert, the sole shareholder of the defendant Navimar, intended to represent Navimar as its counsel and also intended to testify on its behalf. Counsel for the plaintiff indicated that she did not have any objection to Mr. Hébert acting as counsel and testifying. With much reluctance, I concluded that the interests of justice would be better served if I allowed Mr. Hébert to testify and act as counsel. My reasons for that decision are as follows.

77 On October 17, 1994, the Associate Chief Justice ordered that the trial of this action would commence at Montréal on January 16, 1996. On January 5, 1996, counsel for Navimar filed an application for the postponement of the trial date, which application was dismissed by Jerome A.C.J. on January 10, 1996.

78 On January 11, 1996, Normand Hébert substituted himself as solicitor of record for Navimar. On Jan-

journaux de bord du pont et de la salle des machines où étaient consignées les traversées du *Challenge One*.

À mon avis, eu égard aux circonstances de la présente affaire, et selon l'interprétation qu'il convient de donner à l'article 30 de la charte-partie, il ne serait pas équitable de priver la demanderesse de son droit de lever l'option d'achat en raison de son défaut de fournir à la Navimar, à la fin de chaque mois, des copies des journaux de bord du pont et de la salle des machines du *Challenge One*.

À mon avis, la Sail Labrador a pleinement exécuté toutes les obligations que la charte-partie datée du 21 juin 1985 mettait à sa charge et elle a par conséquent le droit de lever l'option d'achat prévue à l'article 30 de la charte-partie. Pour ces motifs, un jugement déclaratoire sera rendu en ce sens. La demanderesse aura droit à ses dépens.

Pour conclure, j'aimerais aborder une question qui a été soulevée au début de l'instruction de la présente affaire.

À l'ouverture du procès, il est devenu évident que M<sup>e</sup> Normand Hébert, l'unique actionnaire de la défenderesse Navimar, avait l'intention d'agir comme avocat pour la Navimar dans le présent dossier et qu'il avait également l'intention de témoigner pour le compte de celle-ci. L'avocate de la demanderesse a déclaré qu'elle ne s'opposait pas à ce que M<sup>e</sup> Hébert agisse comme avocat et à ce qu'il témoigne. Avec beaucoup de réticence, j'ai conclu qu'il serait préférable, dans l'intérêt de la justice, de permettre à M<sup>e</sup> Hébert à témoigner et à agir comme avocat. Voici les motifs pour lesquels j'en suis venu à cette conclusion.

Le 17 octobre 1994, le juge en chef adjoint a ordonné que l'instruction de la présente action commence à Montréal le 16 janvier 1996. Le 5 janvier 1996, l'avocat de la Navimar a présenté une demande en vue d'obtenir le report de la date du procès. Cette demande a été rejetée par le juge en chef adjoint Jerome le 10 janvier 1996.

Le 11 janvier 1996, M<sup>e</sup> Normand Hébert a remplacé l'avocat qui représentait jusqu'alors la Navi-

73

74

75

76

77

78

uary 12, 1996, he filed an application to obtain an order postponing the trial of the action. On January 15, 1996, I dismissed this further application to adjourn the trial. In his affidavit in support of the application to adjourn, Mr. Hébert stated that he had neither the experience nor the “*compétence*” [expertise] to adequately represent Navimar “*lors de l’audition cédulée [sic] pour mardi prochain, le 16 janvier*” [at the hearing scheduled for Tuesday January 16]. In my view, if Mr. Hébert did not have the requisite expertise, he should not have undertaken to represent Navimar at the trial. Before Mr. Hébert substituted himself as solicitor of record, the solicitors of record for Navimar were étude légale Alain R. Pilotte, experienced maritime solicitors of the city of Montréal. I note from the record that Mr. Pilotte’s law firm had requested an earlier adjournment on the grounds that Alain Pilotte had “already been retained by a hearing in Québec on January 16, 1996, and as the mandate [Navimar’s mandate] was only given on January 5, 1996, it will be impossible for him to handle the case on that date”.

79 First of all, I note from the minutes of the January 10, 1996 hearing, following which Jerome A.C.J. dismissed the Alain Pilotte law firm’s application to adjourn the trial, that the Associate Chief Justice had indicated to the parties that he was prepared to postpone the hearing to January 17, 1996, to accommodate Mr. Pilotte who allegedly was scheduled to be in Québec on January 16, 1996. Secondly, the nature of this case is such that, in my view, Mr. Pilotte would not have had too much difficulty in properly representing Navimar even though his preparation time would have been slightly less than two weeks.

80 In the event, Mr. Pilotte did not have to apply to withdraw from the record since Mr. Hébert decided to substitute himself as solicitor of record. Mr. Hébert could have insisted that Mr. Pilotte’s law firm continue to act on behalf of Navimar. It is obvious that Mr. Hébert’s purpose in substituting himself as solicitor of record was to obtain the

mar. Le 12 janvier 1996, M<sup>c</sup> Hébert a présenté une demande concluant au prononcé d’une ordonnance reportant à plus tard l’instruction de l’action. Le 15 janvier 1996, j’ai rejeté cette nouvelle demande d’ajournement du procès. Dans l’affidavit qu’il a souscrit à l’appui de sa demande d’ajournement, M<sup>c</sup> Hébert a déclaré qu’il n’avait ni l’expérience ni la «compétence» pour représenter adéquatement la Navimar «lors de l’audition cédulée [sic] pour mardi prochain, le 16 janvier». À mon avis, si M<sup>c</sup> Hébert n’avait pas la compétence nécessaire, il n’aurait pas dû entreprendre de représenter la Navimar au procès. Avant que M<sup>c</sup> Hébert ne devienne le nouveau procureur inscrit au dossier, les procureurs qui représentaient jusqu’alors la Navimar étaient des avocats du cabinet d’avocats Alain R. Pilotte, des avocats de Montréal qui étaient expérimentés en droit maritime. Il ressort du dossier que le cabinet de M<sup>c</sup> Pilotte avait déjà demandé un ajournement au motif que M<sup>c</sup> Alain Pilotte était [TRADUCTION] «déjà retenu par une audience qui doit se dérouler à Québec le 16 janvier 1996 et que comme le mandat [de la Navimar] ne lui a été confié que le 5 janvier 1996, il ne lui sera pas possible de s’occuper de ce dossier à cette date.»

79 Tout d’abord, je constate, à la lecture du procès-verbal de l’audience du 10 janvier 1996 à la suite de laquelle le juge en chef adjoint Jerome a rejeté la demande d’ajournement du procès présentée par le cabinet de M<sup>c</sup> Alain Pilotte, que le juge en chef adjoint avait déclaré aux parties qu’il était prêt à reporter l’audience au 17 janvier 1996, pour obliger M<sup>c</sup> Pilotte, qui devait vraisemblablement se trouver à Québec le 16 janvier 1996. En second lieu, compte tenu de la nature de la présente affaire, M<sup>c</sup> Pilotte n’aurait à mon sens pas eu beaucoup de difficulté à représenter convenablement la Navimar même s’il n’aurait disposé que d’un peu moins de deux semaines pour se préparer.

80 En l’occurrence, M<sup>c</sup> Pilotte n’a pas eu besoin de présenter une requête pour cesser d’occuper, étant donné que M<sup>c</sup> Paul Hébert a décidé de prendre sa place à titre de procureur inscrit au dossier. M<sup>c</sup> Hébert aurait pu insister pour que le cabinet de M<sup>c</sup> Pilotte continue à agir pour le compte de la Navimar. Il est évident que le but que visait M<sup>c</sup> Hébert en

adjournment which the Associate Chief Justice had denied him.

devenant le procureur inscrit au dossier était d'obtenir l'ajournement que le juge en chef adjoint venait de lui refuser.

81 Thus, in these circumstances, I concluded that the interests of justice required that the trial proceed as scheduled.

Ainsi, dans ces conditions, j'ai conclu que l'intérêt de la justice commande que le procès ait lieu comme prévu.

81

<sup>1</sup>R.S.C., 1985, c. S-9.

<sup>2</sup> Although he stopped his practice in 1979, Mr. Hébert always paid his dues to the Bar of the Province of Quebec and remains a member in good standing.

<sup>3</sup> The terms "demise charter" and "bareboat charter" are often mentioned together. In A. Mocatta, M. Mustill & S. Boyd, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 19th ed. (London: Sweet & Maxwell, 1984), at p. 47, n. 3 (hereinafter *Scrutton on Charterparties*), the authors observe that "[a] charter by demise of a ship without master or crew is sometimes called a 'bareboat' or 'net' charter."

<sup>4</sup> L. Gordon, R. Ihre & A. Sandevärn, *Shipbroking and Chartering Practice*, 3d ed. (London: Lloyd's of London Press, 1990).

<sup>5</sup> *Idem*, at p. 122.

<sup>6</sup> S. Gebb, "The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis" (1975), 49 *Tulane Law Rev.* 764, at p. 784.

<sup>7</sup> *Idem*, at pp. 769 and 771.

<sup>8</sup> *Supra*, note 3.

<sup>9</sup> *Idem*, at pp. 49-50.

<sup>10</sup> M. Wilford, T. Coghlin & J. Kimball, *Time Charters*, 4th ed. (New York: Lloyd's of London Press, 1995), at p. 56 (hereinafter *Time Charters*).

<sup>11</sup> See G. Gilmore & C. Black, *The Law of Admiralty*, 2d ed. (New York: Foundation Press, 1975), at p. 239.

<sup>12</sup> *Idem*, at p. 241. See Gebb, *supra* note 6; E. Harper, "Demise Charters: Responsibilities of Owner or Charterer for Loss or Damage" (1975), 49 *Tulane Law Rev.* 785.

<sup>13</sup> R.S.C., 1985, c. F-7.

<sup>14</sup> See e.g. *J.M. Voith GmbH v. Beloit Corp.*, [1993] 2 F.C. 515 (T.D.); *Teledyne Indust. Ltd. v. Lido Indust. Products Ltd.* (1982), 31 C.P.C. 285 (F.C.T.D.).

<sup>15</sup> See *Comtab Ventures Ltd. v. R. in Right of Can.* (1984), 35 Alta. L.R. (2d) 230 (F.C.T.D.), per Strayer J.

<sup>16</sup> [1975] 2 S.C.R. 715, at p. 731, per Martland J.

<sup>17</sup> See e.g. *R. in right of Ontario et al. v. Ron Engineering & Construction (Eastern) Ltd.*, [1981] 1 S.C.R. 111; *United Scientific Holdings Ltd v Burnley Borough Coun-*

<sup>1</sup> L.R.C. (1985), ch. S-9.

<sup>2</sup> Bien qu'il ait cessé d'exercer le droit en 1979, M<sup>e</sup> Hébert a toujours payé sa cotisation au Barreau du Québec, dont il demeure membre en règle.

<sup>3</sup> Les expressions «charte-partie coque nue» et «affrètement coque nue» sont souvent mentionnées ensemble. Dans leur ouvrage *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 19<sup>e</sup> éd. (Londres: Sweet & Maxwell, 1984) (ci-après appelé *Scrutton on Charterparties*), les auteurs A. Mocatta, M. Mustill et S. Boyd font observer, à la p. 47, note 3 que [TRADUCTION]: «le nolisement coque nue sans capitaine ou équipage est parfois appelé "affrètement coque nue" ou "affrètement net"».

<sup>4</sup> L. Gorton, R. Ihre & A. Sandevärn, *Shipbroking and Chartering Practice*, 3<sup>e</sup> éd. (Londres, Lloyd's of London Press, 1990).

<sup>5</sup> *Idem*, à la p. 122.

<sup>6</sup> S. Gebb, «The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis» (1975), 49 *Tulane Law Rev.* 764, à la p. 784.

<sup>7</sup> *Idem*, aux p. 769 et 771.

<sup>8</sup> Précité, note 3.

<sup>9</sup> *Idem*, aux p. 49 et 50.

<sup>10</sup> M. Wilford, T. Coghlin & J. Kimball, *Time Charters*, 4<sup>e</sup> éd. (New York: Lloyd's of London Press, 1995), à la p. 56 (ci-après appelé *Time Charters*).

<sup>11</sup> Voir G. Gilmore & C. Black, *The Law of Admiralty*, 2<sup>e</sup> éd. (New York: Foundation Press, 1975), à la p. 239.

<sup>12</sup> *Idem*, à la p. 241. Voir Gebb, précité, note 6; E. Harper, «Demise Charters: Responsibilities of Owner or Charterer for Loss or Damage» (1975), 49 *Tulane Law Rev.* 785.

<sup>13</sup> L.R.C. (1985), ch. F-7 (mod. par L.C. 1993, ch. 34, art. 68).

<sup>14</sup> Voir, par ex., les jugements *J.M. Voith GmbH c. Beloit Corp.*, [1993] 2 C.F. 515 (1<sup>re</sup> inst.); et *Teledyne Indust. Ltd. c. Lido Indust. Products Ltd.* (1982), 31 C.P.C. 285 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.).

<sup>15</sup> Voir le jugement *Comtab Ventures Ltd. c. R. du chef de la Canada*, (1984), 35 Alta. L.R. (2d) 230 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.), (le juge Strayer).

<sup>16</sup> [1975] 2 R.C.S. 715, à la p. 731, (le juge Martland).

<sup>17</sup> Voir, par ex., les arrêts *R. du chef de l'Ontario et autre c. Ron Engineering & Construction (Eastern) Ltd.*, [1981] 1 R.C.S. 111; *United Scientific Holdings Ltd v*

*cil*, [1977] 2 All ER 62 (H.L.); *United Dominions Trust (Commercial), Ltd. v. Eagle Aircraft Services, Ltd.*, [1968] 1 All E.R. 104 (C.A.), at p. 110, where Diplock L.J. described the option contract as a unilateral contract and the sale contract as a synallagmatic one.

<sup>18</sup> (1991), 70 *Can. Bar Rev.* 1, at p. 3.

<sup>19</sup> [1995] 2 S.C.R. 187, at p. 201.

<sup>20</sup> [1983] A.C. 444 (H.L.), at pp. 476-477.

<sup>21</sup> *Time Charters*, *supra* note 10, at p. 86.

<sup>22</sup> K. Lewison, *The Interpretation of Contracts* (London: Sweet & Maxwell, 1989), at p. 342; Mr. Furmston, *Cheshire, Fifoot & Furmston's Law of Contract*, 12th ed. (London: Butterworths, 1991), at p. 149; *United Dominions Trust (Commercial), Ltd. v. Eagle Aircraft Services, Ltd.*, *supra* note 17, at p. 107, where Lord Denning M.R. stated that "[i]n order to be turned into a binding contract, the offer must be accepted in exact compliance with its terms".

<sup>23</sup> (1876), 2 Ch. D. 310 (C.A.), at p. 315.

<sup>24</sup> *United Dominions Trust (Commercial), Ltd. v. Eagle Aircraft Services, Ltd.*, *supra* note 17, at pp. 109-110.

<sup>25</sup> *Grey v. Friar* (1854), 4 H.L.C. 565; 94 R.R. 246; *Bass Holdings Ltd. v. Morton Music Ltd.*, [1987] 2 W.L.R. 397 (Ch. D.), where Scott L.J., at pp. 401-402, offers an excellent summary of the English cases on this point of law.

<sup>26</sup> [1939] S.C.R. 247.

<sup>27</sup> *Idem*, at p. 252.

<sup>28</sup> See also 283 *Portage Avenue Ltd. v. Fidelity Trust Co.* (1982), 18 Man. R. (2d) 7 (Co. Ct.), at p. 9, *per* Krindle C.C.J.; *Sparkhall v. Watson*, [1954] 2 D.L.R. 22 (Ont. H.C.), at p. 24, *per* Judson J.; *Fingold v. Hunter*, [1944] 3 D.L.R. 43 (Ont. C.A.), at p. 45.

<sup>29</sup> *Kennedy & Beauceage Mines Ltd., Re*, [1959] O.R. 625 (H.C.), at p. 630.

<sup>30</sup> *Idem*, at pp. 640-641.

<sup>31</sup> (1980), 29 O.R. (2d) 791 (C.A.).

<sup>32</sup> *Idem*, at pp. 792-793.

<sup>33</sup> (1978), 13 A.R. 27 (S.C.), *per* Brennan J.

<sup>34</sup> *Idem*, at p. 37.

<sup>35</sup> [1977] 3 W.W.R. 651 (Man. Q.B.), *per* Wright J.; *aff'd* (1978), 84 D.L.R. (3d) 599 (Man. C.A.) (hereinafter *Birchmont*).

<sup>36</sup> *Idem*, at p. 659.

<sup>37</sup> See *Kennedy & Beauceage Mines Ltd.*, *supra*, note 29; *Birchmont*, *supra*, note 35; *Amyotte v. Urchyshyn*, *supra*, note 33.

<sup>38</sup> *Supra*, note 28.

<sup>39</sup> (1957), 8 D.L.R. (2d) 596 (B.C.C.A.).

*Burnley Borough Council*, [1977] 2 All ER 62 (H.L.); et *United Dominions Trust (Commercial), Ltd. v. Eagle Aircraft Services, Ltd.*, [1968] 1 All E.R. 104 (C.A.), à la p. 110, où le lord juge Diplock qualifie le contrat d'option de contrat unilatéral, et le contrat de vente, de contrat synallagmatique.

<sup>18</sup> (1991), 70 *Rev. du Bar. can.* 1, à la p. 3.

<sup>19</sup> [1995] 2 R.C.S. 187, à la p. 201.

<sup>20</sup> [1983] A.C. 444 (H.L.), aux p. 476 et 477.

<sup>21</sup> *Time Charters*, précité note 10, à la p. 86.

<sup>22</sup> K. Lewison, *The Interpretation of Contracts* (Londres: Sweet & Maxwell, 1989), à la p. 342; M. Furmston, *Cheshire, Fifoot & Furmston's Law of Contract*, 12<sup>e</sup> éd. (Londres: Butterworths, 1991), à la p. 149; *United Dominions Trust (Commercial), Ltd. v. Eagle Aircraft Services, Ltd.*, précité, note 17, à la p. 107, où le maître des rôles, lord Denning, déclare que [TRADUCTION] «pour devenir un contrat obligatoire, l'offre doit être acceptée en stricte conformité avec ses modalités».

<sup>23</sup> (1876), 2 Ch. D. 310 (C.A.), à la p. 315.

<sup>24</sup> *United Dominions Trust (Commercial), Ltd. v. Eagle Aircraft Services, Ltd.*, précité note 17, aux p. 109 et 110.

<sup>25</sup> *Grey v. Friar* (1854), 4 H.L.C. 565; 94 R.R. 246; *Bass Holdings Ltd. v. Morton Music Ltd.*, [1987] 2 W.L.R. 397 (Ch. D.), où le lord juge Scott offre, aux p. 401 et 402, un excellent résumé de la jurisprudence anglaise sur ce point de droit.

<sup>26</sup> [1939] R.C.S. 247.

<sup>27</sup> *Idem*, à la p. 252.

<sup>28</sup> Voir également les jugements 283 *Portage Avenue Ltd. v. Fidelity Trust Co.* (1982), 18 Man. R. (2d) 7 (Cour de cté), à la p. 9 (le juge Krindle); et *Sparkhall v. Watson*, [1954] 2 D.L.R. 22 (H.C. Ont.), à la p. 24 (le juge Judson); et l'arrêt *Fingold v. Hunter*, [1944] 3 D.L.R. 43 (C.A. Ont.), à la p. 45.

<sup>29</sup> *Kennedy & Beauceage Mines Ltd., Re*, [1959] O.R. 625 (H.C.), à la p. 630.

<sup>30</sup> *Idem*, aux p. 640 et 641.

<sup>31</sup> (1980), 29 O.R. (2d) 791 (C.A.).

<sup>32</sup> *Idem*, aux p. 792 et 793.

<sup>33</sup> (1978), 13 A.R. 27 (C.S.) (le juge Brennan).

<sup>34</sup> *Idem*, à la p. 37.

<sup>35</sup> [1973] 3 W.W.R. 651 (B.R. Man.) (le juge Wright); *conf.* à (1978), 84 D.L.R. (3d) 599 (C.A. Man.) (ci-après appelé *Birchmont*).

<sup>36</sup> *Idem*, à la p. 659.

<sup>37</sup> Voir *Kennedy & Beauceage Mines Ltd.*, précité, note 29; *Birchmont*, précité, note 35; *Amyotte v. Urchyshyn*, précité, note 33.

<sup>38</sup> Précité, note 28.

<sup>39</sup> (1957), 8 D.L.R. (2d) 596 (C.A.C.-B.).