

The Monk Corporation *Appellant and Cross-Respondent*

v.

Island Fertilizers Limited *Respondent and Cross-Appellant*

INDEXED AS: MONK CORP. v. ISLAND FERTILIZERS LTD.

File No.: 21647.

1991: January 30; 1991: April 18.

Present: Lamer C.J. and La Forest, L'Heureux-Dubé, Sopinka, Gonthier, Cory, McLachlin, Stevenson and Iacobucci JJ.

ON APPEAL FROM THE FEDERAL COURT OF APPEAL

Maritime law — Jurisdiction — Federal Court — Parties entering into contract for supply of product to be imported by ship — Broker later bringing action for demurrage, delivery of excess cargo and cost of renting shore cranes — Whether claims within Federal Court's jurisdiction over Canadian maritime law — Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 2, 22.

Courts — Jurisdiction — Federal Court — Maritime law — Parties entering into contract for supply of product to be imported by ship — Broker later bringing action for demurrage, delivery of excess cargo and cost of renting shore cranes — Whether claims within Federal Court's jurisdiction over Canadian maritime law — Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 2, 22.

Appellant entered into a contract for the supply of imported urea fertilizer to respondent. Following its delivery by ship, appellant brought an action against respondent claiming for excess product delivered, demurrage and the cost of renting shore cranes to discharge the ship. The Federal Court, Trial Division, found that it had jurisdiction to entertain the claims under s. 22(1) of the *Federal Court Act*, since they were integrally connected with Canadian maritime law, and awarded judgment in favour of appellant. A majority of the Federal Court of Appeal found that it had jurisdic-

The Monk Corporation *Appelante et intimée au pourvoi incident*

c.

Island Fertilizers Limited *Intimée et appelante au pourvoi incident*

b RÉPERTORIÉ: MONK CORP. c. ISLAND FERTILIZERS LTD.

Nº du greffe: 21647.

1991: 30 janvier; 1991: 18 avril.

c Présents: Le juge en chef Lamer et les juges La Forest, L'Heureux-Dubé, Sopinka, Gonthier, Cory, McLachlin, Stevenson et Iacobucci.

d EN APPEL DE LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE

Droit maritime — Compétence — Cour fédérale — Conclusion par les parties d'un contrat pour la fourniture d'un produit devant être importé à bord d'un navire — Le courtier intente par la suite une action pour le paiement de surestaries, pour le paiement de l'excédent de cargaison livré et pour le paiement du coût de location des grues de quai — Les demandes relèvent-elles de la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime canadien? — Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 2, 22.

Tribunaux — Compétence — Cour fédérale — Droit maritime — Conclusion par les parties d'un contrat pour la fourniture d'un produit devant être importé à bord d'un navire — Le courtier intente par la suite une action pour le paiement de surestaries, pour le paiement de l'excédent de cargaison livré et pour le paiement du coût de location des grues de quai — Les demandes relèvent-elles de la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime canadien? — Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 2, 22.

L'appelante a conclu un contrat pour la fourniture à l'intimée d'engrais d'urée importé. Après la livraison, par navire, l'appelante a intenté contre l'intimée une action pour le paiement de l'excédent de produit livré, des surestaries et du prix de location de grues de quai aux fins du déchargement du navire. La Section de première instance de la Cour fédérale a conclu qu'elle avait compétence pour connaître des demandes en vertu du par. 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, puisqu'elles étaient entièrement liées au droit maritime canadien. Elle a en conséquence rendu jugement en faveur de l'ap-

tion only with respect to the claim relating to demurrage and allowed the appeal in part.

Held (L'Heureux-Dubé J. dissenting): The appeal should be allowed and the cross-appeal dismissed.

Per Lamer C.J. and La Forest, Sopinka, Gonthier, Cory, McLachlin, Stevenson and Iacobucci JJ.: Appellant's claims are within the Federal Court's jurisdiction. The second part of the definition of "Canadian maritime law" in s. 2 of the *Federal Court Act* provides an unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters which should not be historically confined or frozen, and "maritime" and "admiralty" should be interpreted within the modern context of commerce and shipping. Canadian maritime law is limited only by the constitutional division of powers in the *Constitution Act, 1867*: in determining whether a particular case involves a maritime or admiralty matter, encroachment on what is in "pith and substance" a matter falling within s. 92 must be avoided. The test for determining whether the subject matter is within maritime law requires a finding that it is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal competence.

In this case many of the undertakings by the parties relate to a contract of carriage by sea, which is clearly a maritime matter within the scope of maritime law. Further, the specific claims advanced are integrally connected to maritime matters rather than to the sale of goods, and so are not governed by the provincial *Sale of Goods Act*. All three claims have as their source respondent's obligation to discharge the cargo, which finds its roots in the contract of carriage aspects of the agreement between the parties. The draft survey technique used is uniquely maritime and confirms the general maritime nature of the unloading of cargo from a ship, as do the rules relating to bills of lading set out in the Schedule to the *Carriage of Goods by Water Act*. As discharge of cargo is a maritime matter, so is a breach of an obligation to discharge cargo.

Respondent assumed a maritime obligation—the discharge of cargo—in connection with the sale and purchase of the goods. Appellant's claims are maritime

pelante. La Cour d'appel fédérale à la majorité a décidé qu'elle ne pouvait connaître que de la demande relative aux surestaries et a accueilli l'appel en partie.

Arrêt (le juge L'Heureux-Dubé est dissidente): Le pourvoi est accueilli et le pourvoi incident rejeté.

Le juge en chef Lamer et les juges La Forest, Sopinka, Gonthier, Cory, McLachlin, Stevenson et Iacobucci: Les demandes de l'appelante relèvent de la compétence de la Cour fédérale. La seconde partie de la définition du «droit maritime canadien» à l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* prévoit en matière maritime et d'amirauté une compétence illimitée qu'une méthode historique ne saurait autoriser à limiter ni à figer; au contraire, les termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau. Le droit maritime canadien n'est limité que par le partage constitutionnel des compétences établi par la *Loi constitutionnelle de 1867*, de sorte qu'en déterminant si une affaire donnée soulève une question maritime ou d'amirauté, on doit éviter d'empiéter sur ce qui constitue, «de par son caractère véritable», une matière relevant de l'art. 92. Le critère permettant d'établir si la question examinée relève du droit maritime exige de conclure que cette question est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence fédérale.

En l'espèce, un grand nombre des engagements contractés par les parties ont trait à un contrat de transport par mer, ce qui est clairement une affaire maritime ressortissant au droit maritime. En outre, les revendications elles-mêmes sont entièrement liées aux affaires maritimes plutôt qu'à la vente de marchandises et échappent en conséquence à l'application de la *Sale of Goods Act* de la province. Chacune des trois demandes procède de l'obligation de l'intimée de décharger la cargaison, obligation qui résulte des modalités de l'entente entre les parties propres au contrat de transport. La méthode de la vérification des tirants d'eau qui a été utilisée a un caractère essentiellement maritime et vient confirmer la nature maritime générale du déchargement de la cargaison d'un navire, comme le font également les règles applicables au connaissance énoncées à l'annexe de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*. Puisque le déchargement de la cargaison est une affaire maritime, il en est de même pour la violation de l'obligation de décharger la cargaison.

L'intimée a assumé une obligation maritime—le déchargement de la cargaison—relativement à la vente et à l'achat des marchandises. Les demandes de l'appe-

in nature and are not in any way an encroachment of what is in "pith and substance" a matter falling within s. 92 of the *Constitution Act, 1867*.

Per L'Heureux-Dubé J. (dissenting): While this Court has generally construed the Federal Court's jurisdiction narrowly, it has pursued an expansive method of interpretation with regard to Federal Court jurisdiction over maritime law. In determining whether a particular case involves a maritime matter, however, the court must avoid encroachment on what is in "pith and substance" a matter within exclusive provincial jurisdiction. It is therefore important to establish that the subject matter is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence.

In characterizing the claims raising the issue of jurisdiction, one must look at the essence of the arrangement between the parties. In this case the maritime or shipping aspects of the arrangement were incidental to a contract for the sale of goods, which is the dominant feature of the relationship between the parties. While certain terms of a maritime nature were used, the contract in fact operated merely to further the primary goal of the parties—the sale and delivery of goods. Quite independently of its contract with respondent, appellant entered into a contract for the carriage of the goods by sea. The fact that respondent undertook to pay a price that included the cost of freight and insurance and undertook to pay demurrage and the expense of discharge in no way alters the nature of the contract between the parties. Respondent undertook no obligation as to the actual carriage by sea. The contract entered into between the parties does not embody either a contract of carriage or a contract for insurance nor are the terms of these distinct relationships at issue in this case.

Appellant's claim is inseparable from the contract of sale. Even assuming that the discharge of cargo from a ship is a maritime matter, the claim here revolves around the contract price of the goods, not their discharge, and is in pith and substance a claim within provincial jurisdiction. The parties are properly character-

lante ont un caractère maritime et n'empiètent d'aucune façon sur ce qui constitue, «de par son caractère véritable», une matière qui relève de l'art. 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

a

Le juge L'Heureux-Dubé (dissidente): Bien qu'elle ait d'une manière générale interprété strictement la compétence de la Cour fédérale, notre Cour a privilégié en ce qui concerne la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime une interprétation large. Toutefois, en déterminant si une affaire donnée soulève une question maritime, la cour doit éviter d'empiéter sur ce qui constitue, «de par son caractère véritable», une matière qui relève de la compétence exclusive de la province. Il est donc important de démontrer que la question examinée est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale.

d

Pour caractériser des demandes soulevant la question de la compétence, il faut examiner au fond l'accord passé entre les parties. En l'espèce, les aspects maritimes de l'arrangement étaient accessoires à un contrat de vente de marchandises qui forme l'élément prédominant des rapports entre les parties. Bien que certaines clauses de caractère maritime aient été employées, le contrat ne servait en fait qu'à permettre aux parties d'atteindre leur but principal—la vente et la livraison de marchandises. Tout à fait indépendamment de son contrat avec l'intimée, l'appelante a passé un contrat pour le transport des marchandises par mer. Le fait que l'intimée ait convenu d'un prix d'achat qui comprenait le fret et le coût de l'assurance, ainsi que l'engagement qu'elle a pris de payer les surestaries et d'acquitter les frais de déchargement ne changent absolument rien à la nature du contrat intervenu entre les parties. L'intimée n'a contracté aucune obligation en ce qui concerne le transport par mer comme tel. Le contrat conclu entre les parties ne renferme pas de contrat de transport ni de contrat d'assurance, et les clauses ayant trait à ces rapports distincts ne sont pas contestées en l'espèce.

i

La réclamation de l'appelante est indissociable du contrat de vente. Même à supposer que le déchargement de la cargaison d'un navire relève du domaine maritime, la réclamation ici en cause concerne le prix des marchandises stipulé au contrat plutôt que leur déchargement et est, de par son caractère véritable, de celles qui

ized as acting in the respective capacities of buyer and seller, and there is no integral connection sufficient to pull matters within the Federal Court's jurisdiction over maritime law.

Cases Cited

By Iacobucci J.

Applied: *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752; **referred to:** *Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683; *Roberts v. Canada*, [1989] 1 S.C.R. 322; *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273; *Robert Simpson Montreal Ltd. v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*, [1973] F.C. 1356.

By L'Heureux-Dubé J. (dissenting)

ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc., [1986] 1 S.C.R. 752; *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.*, [1977] 2 S.C.R. 1054; *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654; *Roberts v. Canada*, [1989] 1 S.C.R. 322; *Ontario (Attorney General) v. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 S.C.R. 206; *R. v. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Ltd.*, [1980] 1 S.C.R. 695; *Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Co.*, [1979] 2 S.C.R. 157; *The Queen v. Canadian Vickers Ltd.*, [1978] 2 F.C. 675; *Domestic Converters Corp. v. Arctic Steamship Line*, [1984] 1 F.C. 211; *Reference re Industrial Relations and Disputes Act*, [1955] S.C.R. 529; *Sumitomo Shoji Canada Ltd. v. The "Juzan Maru"*, [1974] 2 F.C. 488; *Kuhr v. The "Friedrich Busse"*, [1982] 2 F.C. 709; *Triglav v. Terrasses Jewelers Inc.*, [1983] 1 S.C.R. 283.

Statutes and Regulations Cited

Carriage of Goods by Water Act, R.S.C., 1985, c. C-27, Schedule, Arts. I, II, V, VI, VII.
Constitution Act, 1867, ss. 91(10), 92(13).
Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 2 "Canadian maritime law", 22.
Sale of Goods Act, R.S.P.E.I. 1974, c. S-1, ss. 3(1), 27, 30, 32, 37, 49, 59.

Authors Cited

Braën, André. "L'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, ou comment

relèvent de la compétence provinciale. Les parties peuvent à bon droit être caractérisées comme agissant respectivement à titre d'acheteur et de vendeur, et il n'existe pas de lien intégral qui soit suffisant pour que l'affaire relève de la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime.

Jurisprudence

Citée par le juge Iacobucci

Arrêt appliqué: *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752; **arrêts mentionnés:** *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683; *Roberts c. Canada*, [1989] 1 R.C.S. 322; *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273; *Cie Robert Simpson Montréal Ltée. c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*, [1973] C.F. 1356.

Citée par le juge L'Heureux-Dubé (dissidente)

ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc., [1986] 1 R.C.S. 752; *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée*, [1977] 2 R.C.S. 1054; *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654; *Roberts c. Canada*, [1989] 1 R.C.S. 322; *Ontario (Procureur général) c. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 R.C.S. 206; *R. c. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Ltd.*, [1980] 1 R.C.S. 695; *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.*, [1979] 2 R.C.S. 157; *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.*, [1978] 2 C.F. 675; *Domestic Converters Corp. c. Arctic Steamship Line*, [1984] 1 C.F. 211; *Reference re Industrial Relations and Disputes Act*, [1955] R.C.S. 529; *Sumitomo Shoji Canada Ltd. c. Le «Juzan Maru»*, [1974] 2 C.F. 488; *Kuhr c. Le «Friedrich Busse»*, [1982] 2 C.F. 709; *Triglav c. Terrasses Jewelers Inc.*, [1983] 1 R.C.S. 283.

Lois et règlements cités

Loi constitutionnelle de 1867, art. 91(10), 92(13).
Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 2 «droit maritime canadien», 22.
Loi sur le transport des marchandises par eau, L.R.C. (1985), ch. C-27, Annexe, art. I, II, V, VI, VII.
Sale of Goods Act, R.S.P.E.I. 1974, ch. S-1, art. 3(1), 27, 30, 32, 37, 49, 59.

Doctrines citées

Braën, André. «L'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, ou comment

- écarter l'application du droit civil dans un litige maritime au Québec" (1987), 32 *McGill L.J.* 386.
- Carver, Thomas Gilbert. *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed. By Raoul Colinvaux. London: Stevens, 1982.
- Evans, John M. "Comments on Legislation and Judicial Decisions—Federal Jurisdiction—A Lamentable Situation" (1981), 59 *Can. Bar Rev.* 124.
- Evans, John M. and Brian Slattery. "Federal Jurisdiction—Pendent Parties—Aboriginal Title and Federal Common Law—Charter Challenges—Reform Proposals: *Roberts v. Canada*" (1989), 68 *Can. Bar Rev.* 817.
- Glenn, H. Patrick. "Maritime Law—Federal Court Jurisdiction—Canadian Maritime Law—Relationship to Civil and Common Law: *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*" (1987), 66 *Can. Bar Rev.* 360.
- Hogg, Peter W. "Constitutional Law—Limits of Federal Court Jurisdiction—Is There a Federal Common Law?" (1977), 55 *Can. Bar Rev.* 550.
- Laskin, John B. and Robert J. Sharpe. "Constricting Federal Court Jurisdiction: A Comment on Fuller Construction" (1980), 30 *U.T.L.J.* 283.
- Payne, William. *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, 11th ed. By E. R. Hardy Ivamy. London: Butterworths, 1979.
- Reif, Linda C. "A Comment on *ITO Ltd. v. Miida Electronics Inc.*—The Supreme Court of Canada, Privity of Contract and the Himalaya Clause" (1988), 26 *Alta. L. Rev.* 372.
- Scott, Stephen A. "Canadian Federal Courts and the Constitutional Limits of Their Jurisdiction" (1982), 27 *McGill L.J.* 137.
- Scrutton, Thomas Edward, Sir. *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*. 19th ed. By Sir Alan Abraham Mocatta, Sir Michael J. Mustill and Stewart C. Boyd. London: Sweet & Maxwell, 1984.
- Tetley, William. "Maritime Law Judgments in Canada—1979" (1981), 6 *Dalhousie L.J.* 676.
- Tetley, William. "The Buenos Aires Maru—Has the Whole Nature of Canadian Maritime Law Been Changed?" (1988), 10 *Sup. Ct L. Rev.* 399.
- écarter l'application du droit civil dans un litige maritime au Québec» (1987), 32 *R.D. McGill* 386.
- Carver, Thomas Gilbert. *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed. By Raoul Colinvaux. London: Stevens, 1982.
- Evans, John M. «Comments on Legislation and Judicial Decisions—Federal Jurisdiction — A Lamentable Situation» (1981), 59 *R. du B. can.* 124.
- Evans, John M. and Brian Slattery. «Federal Jurisdiction—Pendent Parties—Aboriginal Title and Federal Common Law—Charter Challenges—Reform Proposals: *Roberts v. Canada*» (1989), 68 *R. du B. can.* 817.
- Glenn, H. Patrick. «Maritime Law—Federal Court Jurisdiction—Canadian Maritime Law—Relationship to Civil and Common Law: *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*» (1987), 66 *R. du B. can.* 360.
- Hogg, Peter W. «Constitutional Law—Limits of Federal Court Jurisdiction—Is There a Federal Common Law?» (1977), 55 *R. du B. can.* 550.
- Laskin, John B. and Robert J. Sharpe. «Constricting Federal Court Jurisdiction: A Comment on Fuller Construction» (1980), 30 *U.T.L.J.* 283.
- Payne, William. *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, 11th ed. By E. R. Hardy Ivamy. London: Butterworths, 1979.
- Reif, Linda C. «A Comment on *ITO Ltd. v. Miida Electronics Inc.*—The Supreme Court of Canada, Privity of Contract and the Himalaya Clause» (1988), 26 *Alta. L. Rev.* 372.
- Scott, Stephen A. «Canadian Federal Courts and the Constitutional Limits of Their Jurisdiction» (1982), 27 *R.D. McGill* 137.
- Scrutton, Thomas Edward, Sir. *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*. 19th ed. By Sir Alan Abraham Mocatta, Sir Michael J. Mustill and Stewart C. Boyd. London: Sweet & Maxwell, 1984.
- Tetley, William. «Maritime Law Judgments in Canada—1979» (1981), 6 *Dalhousie L.J.* 676.
- Tetley, William. «The Buenos Aires Maru — Has the Whole Nature of Canadian Maritime Law Been Changed?» (1988), 10 *Sup. Ct L. Rev.* 399.

APPEAL and cross-appeal from a judgment of the Federal Court of Appeal (1989), 97 N.R. 384 reversing in part a judgment of the Federal Court, Trial Division (1988), 19 F.T.R. 220 allowing appellant's claim against respondent. Appeal allowed and cross-appeal dismissed, L'Heureux-Dubé J. dissenting.

POURVOI et pourvoi incident contre un arrêt de la Cour d'appel fédérale (1989), 97 N.R. 384, qui a infirmé en partie un jugement de la Cour fédérale, Section de première instance (1988), 19 F.T.R. 220, qui a accueilli la demande de l'appelante contre l'intimée. Pourvoi accueilli et pourvoi incident rejeté, le juge L'Heureux-Dubé est dissidente.

David F. H. Marler, for the appellant.

David G. Colford, for the respondent.

The judgment of Lamer C.J. and La Forest, Sopinka, Gonthier, Cory, McLachlin, Stevenson and Iacobucci JJ. was delivered by

IACOBUCCI J.—The main question in this appeal and cross-appeal centres on the jurisdiction of the Federal Court of Canada in maritime matters. In particular, the issue is whether the appellant's action is simply one under an agreement for the sale of goods, in which case no jurisdiction in the Federal Court would attach; or whether the action can be characterized as that of a shipper against a consignee under a contract of carriage, in which case the claim is within the scope of Canadian maritime law and therefore within the jurisdiction of the Federal Court. To resolve this issue requires a consideration of the extent of "Canadian maritime law" as defined in s. 2 of the *Federal Court Act*, R.S.C., 1985, c. F-7, and the breadth of the Federal Court's jurisdiction under s. 22 of the *Federal Court Act* to entertain the claim.

Facts

The appellant/plaintiff, The Monk Corporation (Monk), is an international resource commodities broker which specializes in supplying fertilizer materials. It entered into a contract for the supply of urea, a type of fertilizer, to the respondent/defendant, Island Fertilizers Limited (Island), a Prince Edward Island corporation that specializes in the purchase and sale of fertilizers.

On October 4, 1985, the parties commenced telephone negotiations for the sale and purchase of urea fertilizer to be shipped from the USSR on consignment to Island for discharge in three eastern seaports in Canada. The negotiations were largely conducted via telephone and telex. They resulted in an agreement, the essential terms of which were found by the trial judge to be contained in a telex, dated October 11, 1985, sent by Monk to Island. The content of that telex is as follows:

David F. H. Marler, pour l'appelante.

David G. Colford, pour l'intimée.

Version française du jugement du juge en chef Lamer et des juges La Forest, Sopinka, Gonthier, Cory, McLachlin, Stevenson et Iacobucci rendu par

LE JUGE IACOBUCCI—La principale question dans les présents pourvoi et pourvoi incident vise la compétence de la Cour fédérale du Canada en matière maritime. Plus précisément, la question consiste à savoir si l'action de l'appelante relève simplement d'un contrat de vente de marchandises, auquel cas la Cour fédérale n'aurait aucune compétence en la matière, ou si l'action peut être considérée comme étant celle d'un chargeur contre le destinataire en vertu d'un contrat de transport de marchandises, auquel cas la réclamation relève du droit maritime canadien et, par conséquent, ressortit à la compétence de la Cour fédérale. Pour résoudre cette question, il faut rechercher l'ampleur du «droit maritime canadien» défini à l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), ch. F-7, ainsi que l'étendue de la compétence de la Cour fédérale à l'égard de l'action en vertu de l'art. 22 de cette loi.

Les faits

L'appelante/demanderesse, The Monk Corporation (Monk), est un courtier international en marchandises qui se spécialise dans la fourniture d'engrais. Elle a conclu un contrat visant la fourniture d'urée, un type d'engrais, à l'intimée/défenderesse, Island Fertilizers Limited (Island), société de l'Île-du-Prince-Édouard qui se spécialise dans l'achat et la vente d'engrais.

Le 4 octobre 1985, les parties ont entrepris des négociations téléphoniques en vue de la vente et de l'achat d'engrais à base d'urée devant être expédié à partir de l'URSS en dépôt à Island pour déchargement dans trois ports de mer de l'est du Canada. Les négociations se sont déroulées en grande partie au téléphone et par télex. Elles ont eu pour résultat une entente, dont le juge de première instance a déclaré que les modalités essentielles se trouvaient dans le télex en date du 11 octobre 1985, adressé par Monk à Island. Voici le libellé de ce télex:

ISLANDFERTCHTN
OUR MSG NBR 62/72
OCT 11, 85

ATT: MR. JOHN SCALES
RE: UREA IN BULK

WE CONFIRM HAVING CONCLUDED TRANSACTION N SALE:
PRODUCT: UREA
QNTY: 11,000 +-5PCT MT.
DLY: OCT/LATEST DEC1, 85 3-PORT DISCHARGE/YR
CONFIRMATION TLX.
ON A SELF GEARED VESSEL. BUYER GUARANTEE
3,000MT DISCHARGE WWDSEXUU.
DEMMURAGE [sic]/DISPATCH/C.P.
PRODUCT SPECS: 46PCT MIN N.
1PCT MAX BIURET
0.5PCT MAX MOISTURE
PRILLED-GRANULATION MIN 90PCT
1-3MM SIZE

PRICE: 107.50USD/MT CIF-FO TERMS.

IT HAS BEEN A PLEASURE DO [sic] DO BUSINESS WITH
YOU.
WORKING TO OBTAIN CAN-2,500 MT. WL ADVISE.

REGDS,
RUBIN SAIGAL
THE MONK CORP.

As this telex was found by the learned trial judge to contain the essential terms of the agreement between Monk and Island, it may be helpful to explain some of the specified terms and abbreviations, which highlight the nature and extent of the arrangement between the parties.

The reference to "MT" is to "metric tonnes". The phrase "3-PORT DISCHARGE/YR CONFIRMATION TLX" refers to the fact that the ports of discharge were to be determined by Island and confirmed by a subsequent telex. The terms "DLY" and "SELF GEARED VESSEL" describe the obligation of the seller to provide delivery on a ship which is not self-discharging of bulk cargo, but which is fitted with derricks that can be utilized to discharge packages. In order to discharge bulk cargo, such as urea, shore cranes and clam buckets are required. The code "WWDSEXUU" relates to the guaranteed discharge rate which was to be 3,000 metric tonnes per

[TRADUCTION] ISLANDFERTCHTN
MESSAGE N° 62/72
11 OCT 85

a ATT: M. JOHN SCALES
OBJET: URÉE EN VRAC

CONFIRMONS TRANSACTION ET VENTE:
PRODUIT: URÉE
QTÉ: 11 000 +- 5 % TM.
b DÉLAI: OCT/PLUS TARD 1^{ER} DÉC 85 3-PORTS
DÉCHARGE/VOTRE CONFIRMATION TLX.
SUR NAVIRE À MÂTS DE CHARGE, ACHETEUR
GARANTIT DÉCHARGEMENT WWDSEXUU
3 000 TM.
c SURESTARIES/ENVOI/C.P.
CAR. DU PRODUIT: 46 % MIN N.
1 % MAX BIURET
0,5 % MAX HUMIDITÉ
GRANULATION-PARTICULES
PERLÉES -
d 90 % MIN DIM 1-3 MM

PRIX: 107,50 DUS/TM CLAUSE CAF-FO.

HEUREUX D'AVOIR FAIT AFFAIRE AVEC VOUS.
e TENTONS D'OBTENIR TM 2 500 CAN. VS AVISERONS.

SALUTATIONS,
RUBIN SAIGAL
f THE MONK CORP.

Comme le juge de première instance a conclu que ce télex contenait les modalités essentielles de l'entente conclue entre Monk et Island, il peut être utile d'expliquer certains de ses termes et abréviations, qui soulignent la nature et l'étendue de l'entente entre les parties.

La mention TM désigne des «tonnes métriques». L'expression «3-PORTS DÉCHARGE/VOTRE CONFIRMATION TLX» signifie que les ports de décharge devaient être désignés par Island et confirmés dans un télex subséquent. Les termes «DÉLAI» et «NAVIRE À MÂTS DE CHARGE» font allusion à l'obligation du vendeur d'assurer la livraison non pas sur un navire autodéchargeant, mais simplement sur un navire équipé de mâts de charge pouvant servir au déchargement de marchandises emballées. Le déchargement de la cargaison en vrac, comme l'urée, exige des grues de quai équipées de bennes preneuses. Le code «WWDSEXUU»

day. The code itself means "Weather Working Days, Sundays and Holidays Excluded Unless Used". The initials "C.P." stand for "Charter-Party" in the context of demurrage and dispatch. Finally, the terms "CIF-FO" represent "Cost Insurance and Freight - Free-Out". The first three initials signify that the stated price, which was US\$107.50 per metric tonne, includes the cost of the goods as well as that of insuring and carrying them to the agreed ports of discharge. The last term, "Free-Out", refers to the fact that the cost and expense of discharging the vessel upon arrival at the ports of discharge is the responsibility of the consignee/purchaser, Island. It should be noted that the meaning of the terms "SELF GEARED VESSEL" and "FO" were agreed to by the parties by admissions filed with this Court.

It should be noted that Monk stated that its claims arose because Island contended at trial that the telex of October 11, 1985 (stipulating a self geared vessel) had been altered by subsequent discussions and agreements between the parties to the effect that Monk would use a self-discharging ship. The trial judge rejected Island's evidence in this respect and found that the telex of October 11, 1985 was not modified subsequently by the parties.

In order to carry out its part of the agreement, Monk entered into an agreement with the owners of the vessel *Super Spirit* for the carriage of the urea. Under the terms of the charter-party, Monk was to be responsible for any demurrage at points of delivery and for the costs of unloading the urea. The ship sailed from the USSR on November 11, 1985, and arrived at her first port, Saint John, New Brunswick, on November 29, 1985. Unloading difficulties ensued. They were occasioned by the fact that the urea was loaded into railway cars in order to facilitate Island's sale to one of its customers. As a result, the ship remained in port until December 5, 1985. The

désigne le rythme de déchargement garanti, qui devait être de 3 000 tonnes par jour. Le code lui-même signifie «journées de travail, temps permettant, dimanches et fêtes exceptés, sauf en cas d'utilisation» («Weather Working Days, Sundays and Holidays Excluded Unless Used»). Les initiales «C.P.» désignent la «Charte-partie» dans le contexte des surestaries et des primes de célérité. Enfin, l'abréviation «CAF-FO» tient lieu des mots «cost insurance and freight - free-out» («coût assurance et fret - franco déchargement»). Les trois premières lettres indiquent que le prix mentionné, soit 107,50 \$ U.S. la tonne, comprend le prix des marchandises aussi bien que ce qu'il en coûte pour les assurer et les transporter aux ports de décharge convenus. La dernière expression «Free-Out» («franco déchargement») fait allusion au fait que les frais et débours afférents au déchargement du navire à son arrivée aux ports de décharge sont la responsabilité de la destinataire/acheteuse, Island. Il convient de noter que le sens des expressions «NAVIRE À MÂTS DE CHARGE» et «FO» a été approuvé par les parties par voie d'admissions déposées auprès de notre Cour.

Il y a lieu de souligner que Monk a déclaré que ses revendications ont pris naissance parce que Island a prétendu au procès que le télex du 11 octobre 1985 (stipulant l'usage d'un navire à mâts de charge) avait été modifié par des discussions et des ententes subséquentes entre les parties selon lesquelles Monk utiliserait un navire autodéchargeant. Le juge de première instance a rejeté le témoignage de Island à cet égard et a conclu que le télex du 11 octobre 1985 n'avait pas été modifié subséquemment par les parties.

Afin de respecter ses obligations en vertu de l'entente, Monk a conclu un contrat visant le transport de l'urée avec les propriétaires du navire *Super Spirit*. Selon les termes de la charte-partie, Monk était tenu des surestaries aux points de livraison et des frais de déchargement de l'urée. Le navire a quitté l'URSS le 11 novembre 1985 et est arrivé à son premier port, Saint John (Nouveau-Brunswick) le 29 novembre 1985. Des problèmes de déchargement sont survenus, parce que l'urée a été chargée dans des wagons de chemin de fer afin d'en faciliter la vente par Island à l'un de ses clients. Par conséquent, le navire est resté au port jusqu'au 5 décembre 1985. Le lendemain, il

next day, the ship arrived at Halifax and remained there from the 6th to the 7th of December. From Halifax, she next went to Charlottetown where she stayed from the 9th to the 11th of December. Finally, she proceeded to her last port of call, Belledune, to discharge the balance of her cargo. ^a

Following delivery of the fertilizer Monk claimed that it was owed money for excess product delivered, for demurrage at the port of Saint John, and for the cost of renting shore cranes used to unload the urea. In furtherance of those claims, Monk commenced an action against Island in the Federal Court of Canada, Trial Division. ^c

Issues

The issue which is before the Court in this appeal and cross-appeal concerns the question of Federal Court jurisdiction. Specifically, does the Trial Division of the Federal Court have jurisdiction to hear Monk's claims for demurrage, delivery of excess cargo and the cost of the shore cranes used to unload the cargo at the ports of discharge? This question turns not only upon the meaning of the relevant sections of the *Federal Court Act*, but also upon the characterization of the true nature of the matters in dispute between Monk and Island. ^f

Section 22 of the *Federal Court Act* specifies the jurisdiction of the Federal Court and in so doing refers, *inter alia*, to "Canadian maritime law" which is defined in s. 2 of the Act. These provisions provide as follows:

22. (1) The Trial Division has concurrent original jurisdiction, between subject and subject as well as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned. ⁱ

arrivait à Halifax, où il est demeuré les 6 et 7 décembre. Il s'est ensuite rendu de Halifax à Charlottetown, où il a mouillé du 9 au 11 décembre. Finalement, il s'est rendu à son dernier port d'escale, Belledune, pour que le reste de sa cargaison y soit déchargé. ^a

Après la livraison d'engrais, Monk a soutenu qu'on lui devait de l'argent pour livraison excédentaire d'urée, pour surestaries au port de Saint John, et pour la location des grues de quai ayant servi au déchargement de l'urée. Pour donner suite à ses prétentions, Monk a intenté une action contre Island auprès de la Cour fédérale du Canada, Section de première instance. ^b

^d Les questions en litige

La question sur laquelle doit se prononcer la Cour dans les présents pourvoi et pourvoi incident concerne la question de la compétence de la Cour fédérale. Plus précisément, il s'agit de savoir si la Section de première instance de la Cour fédérale a compétence pour juger l'action de Monk pour surestaries, excédent de marchandises livrées et coût des grues utilisées pour décharger la cargaison aux ports de décharge. L'essentiel de cette question tient non seulement au sens des articles pertinents de la *Loi sur la Cour fédérale*, mais aussi à la véritable nature que l'on reconnaît au litige opposant Monk et Island. ^e

L'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* précise la compétence de la Cour fédérale et ce faisant il mentionne, notamment, le «droit maritime canadien», lequel est défini à l'art. 2 de la Loi. Ces articles prévoient ce qui suit:

22. (1) La Section de première instance a compétence concurrente, en première instance, dans les cas—opposant notamment des administrés—où une demande de réparation ou un recours est présenté en vertu du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande, sauf attribution expresse contraire de cette compétence. ^j

(2) Without limiting the generality of subsection (1), it is hereby declared for greater certainty that the Trial Division has jurisdiction with respect to any one or more of the following:

(i) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to the use or hire of a ship whether by charter party or otherwise;

(m) any claim in respect of goods, materials or services wherever supplied to a ship for the operation or maintenance of the ship, including, without restricting the generality of the foregoing, claims in respect of stevedoring and lighterage;

2. In this Act,

“Canadian maritime law” means the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act*, chapter A-1 of the Revised Statutes of Canada, 1970, or any other statute, or that would have been so administered if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters, as that law has been altered by this Act or any other Act of Parliament;

Judgments of the Federal Court

A. *Federal Court of Canada, Trial Division* (1988), 19 F.T.R. 220

In addressing the question of jurisdiction, McNair J. of the Federal Court, Trial Division, considered the reasoning of earlier cases dealing with the question of maritime jurisdiction, including the leading case of this Court in *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752, and concluded (at p. 226)

... on the facts of the present case that the claims for relief made and the remedies sought relate to and are integrally connected with matters of Canadian maritime law in the modern context of commerce and shipping. In my opinion, the subject matter falls within the ambit of

(2) Il demeure entendu que, sans préjudice de la portée générale du paragraphe (1), la Section de première instance a compétence dans les cas suivants:

i) une demande fondée sur une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire, à l'usage ou au louage d'un navire, notamment par charte-partie;

m) une demande relative à des marchandises, matériels ou services fournis à un navire pour son fonctionnement ou son entretien, notamment en ce qui concerne l'acconage et le gabarage;

2. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.

«droit maritime canadien» Droit—compte tenu des modifications y apportées par la présente loi ou par toute autre loi fédérale—dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa qualité de juridiction de l'Amirauté, aux termes de la *Loi sur l'Amirauté*, chapitre A-1 des Statuts révisés du Canada de 1970, ou de toute autre loi, ou qui en aurait relevé si ce tribunal avait eu, en cette qualité, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté.

Jugements de la Cour fédérale

A. *Cour fédérale du Canada, Section de première instance*, T-2115-86, 5 juillet 1986*

Se penchant sur la question de la compétence, le juge McNair, de la Cour fédérale, Section de première instance, a étudié le raisonnement suivi dans des décisions antérieures traitant de la compétence maritime, y compris l'arrêt de notre Cour qui fait autorité, *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752, et il a conclu, à la p. 10:

D'après les faits de la présente espèce, je n'ai aucune hésitation à conclure que les demandes de redressement présentées sont entièrement liées aux affaires de droit maritime canadien, dans le contexte moderne du commerce et de la marine marchande. À mon avis, la ques-

* Jugement publié en anglais à (1988), 19 F.T.R. 220.

s. 22(1) of the **Federal Court Act** with the result that the court has jurisdiction to entertain the claims.

If it were necessary to decide the point, I would be inclined to the view that the three claims are as well part and parcel of activities essential to the carriage of goods by sea and the operations flowing therefrom by which the parties agreed to be bound, so as to fall within the jurisdictional head of s. 22(2)(i) of the **Federal Court Act**. The contract between the parties incorporated by reference the terms of charterparty between the plaintiff and the owners of the vessel and clearly stipulated that the defendant was liable to pay for all discharging costs and expenses.

As a result, McNair J. awarded judgment in favour of Monk on all three claims in the amount of \$89,515.06, plus costs and interest, compounded annually.

B. *Federal Court of Appeal* (1989), 97 N.R. 384

Island's appeal against the decision of McNair J. to the Federal Court of Appeal was allowed in part. The Court of Appeal was divided over the issue of whether the contract between Monk and Island was maritime in nature and therefore fell within the Federal Court's jurisdiction. Hugessen J.A. agreed with McNair J. that the contract was one of a maritime nature and therefore the court had jurisdiction to hear all claims. Pratte J.A. held that only the claim for demurrage could be entertained. Desjardins J.A. was of the view that there was no jurisdiction to hear any of the claims as the contract's true characterization was really one of purchase and sale falling within civil matters and not maritime jurisdiction.

Hugessen J.A. was of the view that the telex that confirmed the arrangement between the parties was "in fact . . . an agreement to conclude a number of contracts and, while the most important of those is unquestionably the contract of sale (without it there would be no agreement at all), there are others which are also essential to the bargain made by the parties" (p. 390). He had no difficulty characterizing the

tion tombe sous le coup du paragraphe 22(1) de la Loi sur la Cour fédérale, en conséquence de quoi la cour a compétence pour connaître de l'action.

S'il m'était nécessaire de trancher ce point, je serais enclin à dire que les trois demandes présentées en l'espèce font également partie intégrante des activités essentielles au transport des marchandises par voie maritime, et que les opérations qui en découlent et par lesquelles les parties sont convenues d'être liées tombent de même dans la catégorie de sujets visée à l'alinéa 22(2)i) de la Loi sur la Cour fédérale. Le contrat intervenu entre les parties incorpore par référence les conditions de la charte-partie liant la demanderesse aux propriétaires du navire et stipule clairement que la défenderesse est responsable de tous les coûts afférents au déchargement des marchandises.

Par conséquent, le juge McNair a rendu jugement en faveur de Monk relativement à ses trois demandes pour la somme totale de 89 515,06\$, avec dépens et intérêts, composés sur une base annuelle.

B. *Cour d'appel fédérale*, A-980-88, 6 juillet 1989*

L'appel interjeté par Island auprès de la Cour d'appel fédérale contre la décision du juge McNair a été accueilli en partie. La Cour d'appel était partagée sur la question de savoir si le contrat entre Monk et Island était de nature maritime et partant, relevait de la compétence de la Cour fédérale. Le juge Hugessen, était d'accord avec le juge McNair pour dire que le contrat était de nature maritime et que, par conséquent, la Cour avait la compétence nécessaire pour être saisie de toutes les demandes. Le juge Pratte a statué que seule la demande de surestaries pouvait être entendue. Le juge Desjardins, pour sa part, était d'avis qu'aucune des demandes ne ressortissait à la compétence de la Cour puisque le contrat était réellement un contrat d'achat et de vente, donc de nature civile plutôt que maritime.

Le juge Hugessen, était d'avis que le télex qui a confirmé l'entente entre les parties constate «en fait une entente sur la conclusion de plusieurs contrats, et [. . .] même si le plus important de ces contrats est indubitablement le contrat de vente (sans lequel il n'y aurait aucune entente que ce soit), il en existe d'autres qui, eux aussi, sont essentiels au marché conclu entre les parties» (p. 10). Il n'a eu aucune dif-

* Jugement publié en anglais à (1988), 97 N.R. 384.

arrangement between the parties as a maritime matter, falling within the scope of maritime law as “[v]irtually everything about the contract relates to the sea and maritime activities” (p. 390). Hugessen J.A. next considered whether Monk’s claims related solely to the agreement for the purchase and sale of the urea, in which case the law of contract would apply, or whether the claims flowed from maritime law. He was of the opinion that the claim for the overage flowed “directly from the maritime nature of the contract of carriage” because it was Island which undertook to “discharge the vessel and, therefore by implication, not to discharge more than he was entitled to” (p. 391). Likewise, the rental of the cranes was necessary for Island to meet its obligation to discharge the cargo. Finally, Hugessen J.A. was of the view that there could be no dispute that the claim for demurrage was clearly one relating to maritime law. Accordingly, he would have dismissed the appeal.

Although Pratte J.A. concurred with Hugessen J.A.’s view that the claim for demurrage fell within the Federal Court’s maritime jurisdiction, he was of the opinion that the claim for excess cargo was, in fact, a claim “for the price of goods sold and delivered”. Even though the goods were to be delivered by ship, and the quantity was measured by “draft survey” (described to this Court as a maritime application of the principle of Archimedes used by marine surveyors in the unloading of bulk cargo from ships), the contract was not thereby imbued with a maritime quality. Similarly he did not “see anything that could impart a maritime character” to the claim for the rental of the shore cranes.

Desjardins J.A. adopted the facts as stated in the reasons of Hugessen J.A., but disagreed with his characterization of the nature of the contract. She was of the opinion that the fact that Island took more urea than it was entitled to, because of the problems inherent in maritime carriage relating to weight and measure, did not make the claims for the excess a mari-

ficulté à qualifier l’entente entre les parties de matière maritime relevant du droit maritime puisque «[t]ous les aspects de ce contrat sont virtuellement reliés à la mer et aux activités maritimes» (p. 11). Le juge Hugessen s’est ensuite demandé si les revendications de Monk ne visaient que l’entente relative à l’achat et à la vente de l’urée, ce qui les ferait relever du droit applicable aux contrats, ou si elles découlaient plutôt du droit maritime. Il était d’avis que la demande relative au surplus procédait «directement de la nature maritime du contrat de transport» parce que c’est Island qui s’était engagée à «décharger le navire, convenant donc implicitement de ne pas décharger une quantité supérieure à celle à laquelle elle avait droit» (p. 13). Il en va de même pour la demande relative à la location des grues de quai; ces dernières étaient nécessaires pour permettre à Island de respecter son obligation de décharger la cargaison. Enfin, le juge Hugessen, a estimé qu’il ne faisait aucun doute que la demande de surestaries relevait du droit maritime. Par conséquent, il était d’avis de rejeter l’appel.

Bien que le juge Pratte, était d’accord avec le juge Hugessen, pour dire que la demande de surestaries ressortissait à la compétence de la Cour fédérale en matière maritime, il a jugé que la demande relative à l’excédent de marchandises était en réalité une demande «concernant le prix de marchandises vendues et délivrées». Le fait que les marchandises devaient être livrées par bateau et que leur quantité devait être déterminée par la «vérification des tirants d’eau» (on a expliqué à notre Cour que cette méthode était une application maritime du principe d’Archimède utilisée par les experts maritimes pour le déchargement de la cargaison en vrac) ne suffisait pas à conférer au contrat un caractère maritime. De la même façon, le juge Pratte, ne voyait «rien qui puisse conférer un caractère maritime» à la demande relative à la location des grues de quai.

Le juge Desjardins a adopté les faits tels que le juge Hugessen les a exposés dans ses motifs, mais elle n’était pas de son avis sur la qualification de la nature du contrat. À son sens, le fait que Island ait pris plus d’urée qu’elle en avait demandé parce que l’évaluation de son poids présentait certaines difficultés, inhérentes au transport maritime, ne donnait

time contract. She was also of the view that the claims for demurrage and the rental of the cranes were civil matters relating to the sale of goods and that the Federal Court had no jurisdiction to hear any of the claims.

Submissions Before This Court

Monk argued that there was only one issue to be resolved, and that concerned the sort of activity that would fall within the jurisdiction of the Federal Court in maritime matters. In this regard, Monk submitted that the leading case remains this Court's decision in *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, *supra*, and that it ought to be applied to the case at bar.

In relation to the characterization of the agreement between Monk and Island, Monk made a number of submissions in support of its main contention that the agreement was maritime in substance and that the Federal Court had properly exercised its jurisdiction. Monk submitted that this Court's jurisprudence has been instrumental in determining the extent of the Federal Court of Canada's maritime jurisdiction, and cited in this regard *Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683, as well as *ITO*, *supra*. Both cases were cited by Monk for the proposition that the words "maritime" and "admiralty" should be interpreted within the modern context of commerce and shipping. Accordingly, a rather broad and liberal interpretation ought to pertain when considering the nature of the activity and the accompanying claim being made.

Monk argued that the determination of whether or not an activity is maritime in nature depends upon an examination of the activity in question. If it is clear that the activity in question is maritime, then other factors such as sale of goods are extraneous. Monk conceded that the only caveat to this scheme is that the court must, according to *ITO*, avoid encroaching upon an area that is in "pith and substance" one of property and civil rights or any other matter that touches upon exclusive provincial jurisdiction as pro-

pas pour autant à la demande relative à l'excédent de marchandises le caractère d'un contrat maritime. Le juge Desjardins était également d'avis que les demandes ayant trait aux frais de surestaries et à la location des grues étaient des demandes de nature civile concernant la vente de marchandises et que la Cour fédérale n'avait pas compétence pour en connaître.

b Les observations faites à la Cour

Monk a soutenu qu'une seule question était à résoudre, celle de savoir quelle sorte d'activité ressortirait à la compétence de la Cour fédérale en matière maritime. À cet égard, Monk a affirmé que l'arrêt de notre Cour *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, précité, faisait toujours autorité et qu'il devrait s'appliquer à l'espèce.

Pour ce qui est de la qualification de l'entente entre Island et Monk, cette dernière a fait certaines observations à l'appui de sa prétention principale voulant que l'entente soit de nature maritime et que la Cour fédérale ait à bon droit exercé sa compétence. Monk a fait valoir que les arrêts de notre Cour avaient aidé à établir l'étendue de la compétence maritime de la Cour fédérale du Canada, et elle a cité à cet égard l'arrêt *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683, aussi bien que l'arrêt *ITO*, précité. Monk a cité ces deux arrêts à l'appui de la thèse selon laquelle les mots «maritime» et «amirauté» devraient être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau. Par conséquent, on devrait accorder une interprétation assez large et libérale à la nature de l'activité en cause et de la demande à laquelle elle a donné lieu.

Monk a soutenu que pour établir si une activité a un caractère maritime ou non, il faut examiner l'activité en question. S'il est clair que l'activité est maritime, d'autres facteurs telle la vente de marchandises sont alors sans pertinence. Monk a concédé que la seule mise en garde à faire au sujet de cette proposition, c'est que le tribunal doit, conformément à l'arrêt *ITO*, éviter d'empiéter sur ce qui constitue, «de par son caractère véritable», une matière mettant en cause la propriété et les droits civils ou toute autre

vided for by s. 92 of the *Constitution Act, 1867*. Such a situation could arise, Monk submitted, where the maritime aspect was so peripheral that it could not be given separate status, which, they argued, was not the case here. Applying this test to the case at bar, Monk invited this Court to conclude that the sale of goods aspect was not relevant to the issues being litigated, which relate solely to the carriage and discharge of cargo, both of which were maritime in nature. While Monk admitted that the sale of goods was integrally bound up with the maritime aspect of the contract between Monk and Island, Monk drew attention to the fact that under the terms of the contract Island undertook a maritime activity, i.e. the discharge of cargo, and that as a consequence, all of Monk's claims flowed from the breach of that maritime undertaking.

With regard to the Federal Court's jurisdiction, Monk submitted that s. 22(1) in combination with s. 2 of the *Federal Court Act* was sufficient to establish jurisdiction. In the alternative, Monk submitted that its claims are specifically listed in s. 22(2)(i) of the *Federal Court Act*, if one accepted that the maritime aspects of the agreement could be severable from the purchase/sale aspects.

Island's submissions were premised upon an argument which stressed the civil, i.e. contractual, nature of the relationship between Island and Monk which would thereby characterize the agreement as being one related to property and civil rights. In doing so, Island emphasized that the true maritime nature of the transaction was properly between Monk and the owners of the *Super Spirit*, Superchart I/S, with whom Monk had a charter-party.

In advancing its argument, Island reviewed in this Court much of the evidence placed before the trial judge in order to characterize what was, in their submission, the true nature of the claims. At a substantive level, Island argued that the trial judge, as well as Pratte and Hugessen J.J.A., had ignored McIntyre J.'s caveat in *ITO, supra*, at p. 774, that a court,

question qui relève essentiellement de la compétence exclusive des provinces en vertu de l'art. 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Selon Monk, une telle situation pourrait se présenter si l'aspect maritime était si accessoire qu'il ne saurait avoir un caractère propre, ce qui, à son avis, n'est pas le cas en l'espèce. Appliquant ce critère à l'espèce, Monk a demandé à notre Cour de conclure que l'aspect de la question portant sur la vente de marchandises n'était pas pertinent dans les points en litige, qui ne visent que le transport et le déchargement de marchandises, deux matières de nature maritime. Bien que Monk ait admis que la vente de marchandises était intégralement liée à l'aspect maritime du contrat entre elle et Island, elle a souligné le fait que selon les modalités du contrat, Island s'est chargée d'une activité maritime, soit le déchargement de la cargaison, et qu'en conséquence, toutes les demandes de Monk découlaient de la rupture de ce contrat maritime.

Monk a avancé, relativement à la compétence de la Cour fédérale, que le par. 22(1), de concert avec l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, suffisait à établir cette compétence. Subsidiairement, Monk a fait valoir que ses demandes sont expressément mentionnées à l'al. 22(2)(i) de la *Loi sur la Cour fédérale*, si l'on reconnaît que l'aspect maritime du contrat peut se dissocier de son aspect achat et vente.

Les observations de Island reposaient sur un argument qui soulignait la nature civile, c'est-à-dire contractuelle, des rapports entre Island et Monk, ce qui ferait donc croire que l'entente avait trait à la propriété et aux droits civils. Ce faisant, Island a insisté qu'en fait, la nature maritime réelle de l'opération existait entre Monk et les propriétaires du *Super Spirit*, Superchart I/S, avec lesquels Monk avait conclu une charte-partie.

En avançant cet argument, Island a passé en revue devant notre Cour une grande partie des éléments de preuve présentés au juge de première instance afin de qualifier ce qu'était, selon elle, la véritable nature des demandes. S'adressant au fond de l'affaire, Island a fait valoir que le juge de première instance, aussi bien que les juges Pratte et Hugessen, de la Cour d'appel fédérale, n'avaient pas fait de cas de la mise en garde du juge McIntyre dans l'arrêt *ITO*, précité, à la p. 774, selon laquelle la cour,

... in determining whether or not any particular case involves a maritime or admiralty matter, must avoid encroachment on what is in "pith and substance" a matter of local concern involving property and civil rights or any other matter which is in essence within exclusive provincial jurisdiction under s. 92 of the *Constitution Act, 1867*.

It was Island's contention that, if this caveat were properly applied to the facts of the case, there could be no mistaking the civil character of the parties' relationship and the ensuing conclusion that the claims are better characterized as being, in "pith and substance", civil in nature. Accordingly, the Federal Court lacked jurisdiction to hear the case and the claims ought to be adjudicated according to the *Sale of Goods Act* of Prince Edward Island, R.S.P.E.I. 1974, c. S-1.

Island further submitted that Monk's alternative ground relating to s. 22(2)(i) of the *Federal Court Act* amounted to a misconstruction of the Act and that the section applies only to the seller and to the owner of a ship in which the goods are being carried and not to the buyer of those goods. As a result, Island by its cross-appeal contended that the Federal Court has no jurisdiction to entertain any of Monk's claims.

Analysis

The jurisdiction of the Federal Court, Trial Division to hear Monk's claims against Island must be found in s. 22(1) of the *Federal Court Act* cited above, which in turn leads to the definition of "Canadian maritime law" as set forth in s. 2 of the Act. A consideration of the scope and application of that definition necessitates a review of this Court's decision in *ITO*, *supra*, which has been followed in a number of recent decisions of the Court. See: *Roberts v. Canada*, [1989] 1 S.C.R. 322; *Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, *supra*, and *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273, December 20, 1990. (For helpful commentary, see: H. Patrick Glenn, "Maritime Law—Federal Court Jurisdiction—Canadian Maritime Law—Relationship to Civil and Common Law: *ITO*—International Terminal Opera-

... en déterminant si une affaire donnée soulève une question maritime ou d'amirauté, doit éviter d'empiéter sur ce qui constitue, de par son caractère véritable, une matière d'une nature locale mettant en cause la propriété et les droits civils ou toute autre question qui relève essentiellement de la compétence exclusive de la province en vertu de l'art. 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

De l'avis de Island, si cette mise en garde était correctement appliquée aux faits de l'espèce, on ne saurait se méprendre sur le caractère civil des rapports entre les parties et sur la conclusion consécutive que les demandes sont plus justement qualifiées comme étant, «de par [leur] caractère véritable», de nature civile. Par conséquent, la Cour fédérale n'aurait pas la compétence nécessaire pour être saisie de l'affaire et il devrait être statué sur les demandes conformément à la *Sale of Goods Act* de l'Île-du-Prince-Édouard, R.S.P.E.I. 1974, ch. S-1.

Island a en outre affirmé que le moyen subsidiaire de Monk faisant appel à l'al. 22(2)i) de la *Loi sur la Cour fédérale* procédait d'une mauvaise interprétation de la Loi, et que cet article ne s'applique qu'au vendeur et au propriétaire du navire qui transporte les marchandises et non à l'acheteur de ces dernières. Par conséquent, Island a, dans son pourvoi incident, prétendu qu'aucune des demandes de Monk ne relève de la compétence de la Cour fédérale.

Analyse

La compétence de la Section de première instance de la Cour fédérale de statuer sur les demandes de Monk contre Island doit se trouver au par. 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, précitée, lequel à son tour mène à la définition de l'expression «droit maritime canadien» qui figure à l'art. 2 de la Loi. L'étude de l'application et de l'étendue de cette définition implique l'examen de la décision de notre Cour dans l'affaire *ITO*, précitée, qui a été suivie dans un certain nombre d'arrêts récents de la Cour. Voir: *Roberts c. Canada*, [1989] 1 R.C.S. 322; *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, précité, et *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273. (On trouvera aussi d'utiles commentaires dans les articles suivants: H. Patrick Glenn, «Maritime Law—Federal Court Jurisdiction—Canadian Maritime Law—Relationship to

tors Ltd. v. Miida Electronics Inc.» (1987), 66 *Can. Bar Rev.* 360; André Braën, «L'arrêt *ITO-International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, ou comment écarter l'application du droit civil dans un litige maritime au Québec» (1987), 32 *McGill L.J.* 386; Linda Reif, «A Comment on *ITO Ltd. v. Miida Electronics Inc.*—The Supreme Court of Canada, Privity of Contract and the Himalaya Clause» (1988), 26 *Alta. L. Rev.* 372; William Tetley, «The Buenos Aires Maru—Has the Whole Nature of Canadian Maritime Law Been Changed?» (1988), 10 *Sup. Ct L. Rev.* 399; and John Evans and Brian Slaterry, «Federal Jurisdiction—Pendent Parties—Aboriginal Title and Federal Common Law—Charter Challenges—Reform Proposals: *Roberts v. Canada*» (1989), 68 *Can. Bar Rev.* 817.)

In *ITO*, Mitsui, a marine carrier, transported electronic calculators by sea from Japan to Montréal where Miida was to take delivery. Mitsui had arranged for the calculators, on arrival, to be picked up and stored for a short term by the defendant ITO, a stevedoring and terminal operating company. Many cartons of calculators were stolen from the defendant ITO's shed as a result of the alleged negligence of ITO. Miida sued Mitsui and ITO, and the issue, in so far as it concerns us in this case, was whether the action against ITO could be brought in the Federal Court, Trial Division. This depended on whether ITO's liability was to be decided pursuant to the civil law of Quebec where the loss of cartons took place or under the common law of bailment which has been incorporated into Canadian maritime law.

McIntyre J., writing for the majority, concluded that the claim against ITO was not within the meaning of the first branch of the definition of Canadian maritime law, i.e. the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act, 1970*, or any other statute, but went on to decide that the claim against ITO fell within the second branch of the definition in s. 2, namely:

Civil and Common Law: *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*» (1987), 66 *R. du B. can.* 360; André Braën, «L'arrêt *ITO-International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, ou comment écarter l'application du droit civil dans un litige maritime au Québec» (1987), 32 *R.D. McGill* 386; Linda Reif, «A Comment on *ITO Ltd. v. Miida Electronics Inc.*—The Supreme Court of Canada, Privity of Contract and the Himalaya Clause» (1988), 26 *Alta. L. Rev.* 372; William Tetley, «The Buenos Aires Maru—Has the Whole Nature of Canadian Maritime Law Been Changed?» (1988), 10 *Sup. Ct L. Rev.* 399; et John Evans et Brian Slaterry, «Federal Jurisdiction—Pendent Parties—Aboriginal Title and Federal Common Law—Charter Challenges—Reform Proposals: *Roberts v. Canada*» (1989), 68 *R. du B. can.* 817.)

Dans l'affaire *ITO*, Mitsui, transporteur maritime, transportait par mer des calculatrices électroniques du Japon à Montréal où Miida devait en prendre livraison. Mitsui avait pris des mesures pour que la défenderesse, ITO, manutentionnaire acconier, prenne livraison des calculatrices à leur arrivée et les entrepose à court terme. De nombreuses caisses de calculatrices ont été volées dans les hangars de la défenderesse ITO à la suite de ce qui aurait été sa négligence. Miida a poursuivi Mitsui et ITO, et la question, dans la mesure où elle nous concerne en l'espèce, était de savoir si l'action pouvait être soumise à la Section de première instance de la Cour fédérale. Pour répondre à cette question, il fallait décider si la responsabilité de ITO devait être déterminée conformément au droit civil du Québec où s'était produit le vol des caisses, ou conformément aux règles de la common law en matière de dépôt qui ont été incorporées dans le droit maritime canadien.

Le juge McIntyre, qui rédigeait pour la majorité, a conclu que l'action contre ITO ne se rattachait pas au premier volet de la définition du droit maritime canadien, c'est-à-dire le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté, 1970*, ou de quelque autre loi, mais il a ensuite conclu que l'action contre ITO relevait du second volet de la définition donnée à l'art. 2, à savoir:

... [the law] that would have been so administered if [the Exchequer] Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters, as that law has been altered by this Act or any other Act of Parliament;

Reduced to their essentials for purposes of this appeal, the reasoning and conclusions of McIntyre J. were as follows (at pp. 774-76):

(1) The second part of the s. 2 definition of Canadian maritime law provides an unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters which should not be historically confined or frozen, and "maritime" and "admiralty" should be interpreted within the modern context of commerce and shipping.

(2) Canadian maritime law is limited only by the constitutional division of powers in the *Constitution Act, 1867*, such that, in determining whether or not any particular case involves a maritime or admiralty matter, encroachment on what is in pith and substance a matter falling within s. 92 of the *Constitution Act* is to be avoided.

(3) The test for determining whether the subject matter under consideration is within maritime law requires a finding that the subject matter is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal competence.

(4) The "connecting factors" with maritime law were the proximity of the terminal operation to the port of Montréal, the connection between the terminal operator in activities within the port area and the contract of carriage by sea, and the fact that the storage in issue in the case was short term pending final delivery to the consignee, Miida.

McIntyre J. then concluded that the claims of Miida were within the Federal Court's jurisdiction.

Applying the principles and approach of *ITO* to the case at bar, one must begin by asking whether the claims made by Monk are so integrally connected to

... [le droit]—compte tenu des modifications y apportées par la présente loi ou par toute autre loi fédérale—[...] qui en aurait relevé si [la Cour de l'Échiquier] avait eu, en cette qualité [de juridiction de l'Amirauté], compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté.

Réduits à leurs éléments essentiels aux fins du présent pourvoi, le raisonnement et les conclusions du juge McIntyre sont les suivants (aux pp. 774 à 776):

(1) La seconde partie de la définition du droit maritime canadien à l'article 2 prévoit une compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté, qu'une méthode historique ne saurait autoriser à limiter ni à figer; au contraire, les termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau.

(2) Le droit maritime canadien n'est limité que par le partage constitutionnel des compétences établi par la *Loi constitutionnelle de 1867*, de sorte qu'en déterminant si une affaire donnée soulève une question maritime ou d'amirauté, on doit éviter d'empiéter sur ce qui constitue, de par son caractère véritable, une matière relevant de l'art. 92 de la *Loi constitutionnelle*.

(3) Le critère permettant d'établir si la question examinée relève du droit maritime exige de conclure que cette question est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale.

(4) Les «facteurs de liaison» dont dépend la nature maritime de l'espèce sont la proximité du port de Montréal des activités d'acconage, le rapport qui existe entre les activités de l'acconier dans la zone portuaire et le contrat de transport maritime, et le fait que l'entreposage en cause était à court terme en attendant la livraison finale des marchandises à la destinataire, Miida.

Le juge McIntyre a alors conclu que les demandes de Miida relevaient de la compétence de la Cour fédérale.

Lorsque l'on applique à l'espèce les principes et l'approche adoptés dans l'arrêt *ITO*, on doit tout d'abord se demander si les prétentions de Monk sont

maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal competence. To answer this question, it is important first to focus on the agreement between the parties in order to ascertain the nature and context of the claims in question, and second, to ascertain whether the claims are maritime under the *ITO* analysis.

The agreement between Monk and Island is set forth in the telex of October 11, 1985, which contained, as found by the trial judge, "the essential terms of the contract". Upon close examination, the telex clearly has, in my view, two distinguishable aspects: one sale of goods, and the other maritime. With respect, I cannot agree with the finding of Hugessen J.A. that the telex contained several contracts. It seems to me that the telex and the consideration flowing between the parties support only one contract which includes a number of different obligations or undertakings related to that one contract. I prefer to say that the telex contained many undertakings or terms, some of which relate to the sale of goods aspects of the contract, and others of which relate to the contract of carriage which constitute the maritime nature of the agreement between the parties.

With respect to the undertakings or terms relating to the sale of goods, one can point to the provisions of the telex dealing with the type of goods sold, the quality and quantity, the price, and the time for delivery. But at the same time, many of the undertakings in the telex relate to a number of matters that are clearly maritime in nature. For example, Monk agreed to obtain marine insurance and there is no doubt that any claim ensuing from such insurance would be governed by Canadian maritime law. Equally so are the undertakings in the telex that relate to a contract of carriage by sea. Monk was obliged to arrange for the chartering of a "self geared vessel" which was to sail to three destinations as determined by Island. Island, by the F.O. or free-out term, agreed to unload the urea upon delivery with a specified rate of discharge. This undertaking was reinforced by Island agreeing to assume responsibility for any demurrage and being entitled to take the benefit of

entièrement liées aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale. Pour répondre à cette question, il importe premièrement de se pencher sur l'entente entre les parties afin de constater la nature et le contexte des demandes en cause, et deuxièmement, de s'assurer si ces dernières ont un caractère maritime conformément à l'analyse faite dans l'arrêt *ITO*.

L'entente entre Monk et Island est exposée dans le télex du 11 octobre 1985 qui contenait, comme l'a conclu le juge de première instance, «les conditions essentielles du contrat». Un examen attentif du télex permet de dégager clairement, à mon avis, deux aspects distincts: l'un qui touche à la vente de marchandises et l'autre qui est maritime. Avec égards, je ne saurais être d'accord avec le juge Hugessen, qui a conclu que le télex renfermait plusieurs contrats. Il me semble en effet que le télex et la contrepartie dont ont convenu les parties ne révèlent l'existence que d'un seul et unique contrat, lequel comprend différents engagements et obligations qui lui sont propres. Je préfère dire que le télex comprenait plusieurs engagements ou modalités, dont certains ont trait à l'aspect vente de marchandises du contrat, et d'autres visent le contrat de transport qui donne son caractère maritime à l'entente entre les parties.

Les dispositions du télex qui traitent du genre de marchandises vendues, de leur qualité et quantité et de leur prix, ainsi que du moment de leur livraison constituent les engagements ou modalités du contrat afférents à la vente de marchandises. Par contre, un grand nombre des engagements du télex visent des matières qui sont clairement de nature maritime. Ainsi, Monk a convenu d'obtenir une assurance maritime, et il ne fait aucun doute que toute demande découlant de cette assurance serait régie par le droit maritime canadien. Il en est de même des engagements dans le télex qui ont trait à un contrat de transport maritime. Monk était tenu de prendre des mesures en vue de l'affrètement d'un «navire à mâts de charge» qui devait se rendre aux trois ports de décharge désignés par Island. Celle-ci, selon la clause F.O. ou franco déchargement, a convenu de décharger l'urée à l'arrivée selon un rythme convenu de déchargement. Cet engagement s'est trouvé renforcé

any dispatch, in each case according to rates determined in the charter-party. In my view, these undertakings are terms that would be found in a contract of carriage by sea which is clearly a maritime matter within the scope of maritime law as defined by *ITO*. ^a

Indeed, I agree with Hugessen J.A. when he said that the "connecting factors", as I have called them, to maritime law in this case are stronger than they were in *ITO* itself. I also agree with Hugessen J.A. when he stated at pp. 390-91:

Virtually everything about the contract relates to the sea and maritime activities. It does not become less maritime because it is dependent upon the making of the agreement for purchase and sale. Why should it? There is nothing very startling about what has happened here. Underlying most contracts of carriage by sea (usually evidenced by a bill of lading) is an ordinary commercial contract of sale. People do not ship goods across the seas for the pleasure of the thing but from the commercial necessity of delivering them to customers or receiving them from suppliers. Questions relating to the performance of the contract of carriage are governed by maritime law, whatever may be the law governing the sale. A buyer whose title to the goods derives from the endorsement of a bill of lading is vested with the rights and subject to the liabilities of the contract of carriage. (See **Bills of Lading Act**, R.S.C. 1985, c. B-5).

To conclude on this first point, many of the undertakings in the telex relate to a contract of carriage, which is, in my view, clearly a maritime matter within the scope of maritime law. However, under the *ITO* reasoning of McIntyre J., it is not enough to show that maritime undertakings are involved, rather it must be shown that the specific claims advanced are integrally connected to maritime matters because if they are so connected to the sale of goods, they will be governed, as Island argues, by the provisions of the *Sale of Goods Act* of Prince Edward Island. ^j

du fait que Island a accepté d'être responsable de la surestaries et de bénéficier d'une prime de rapidité, le cas échéant, selon des taux précisés dans la charte-partie. J'estime que ces engagements sont des modalités susceptibles d'apparaître dans un contrat de transport maritime, lequel est clairement une affaire maritime relevant du droit maritime selon la définition qu'en donne l'arrêt *ITO*.

En effet, je suis d'accord avec le juge Hugessen, lorsqu'il dit que les «facteurs de liaison», comme je les ai appelés, avec le droit maritime en l'espèce sont considérablement plus forts que ceux que l'on trouve dans l'arrêt *ITO*. Je suis aussi d'accord avec le juge Hugessen, lorsqu'il a dit aux pages 11 et 12:

Tous les aspects de ce contrat sont virtuellement reliés à la mer et aux activités maritimes. Son caractère maritime n'est en rien atténué par le fait que ce contrat dépende de la conclusion du contrat d'achat et de vente. Pourquoi devrait-il l'être? Les circonstances de la présente affaire n'ont rien d'extraordinaire. La plupart des contrats de transport maritime (qui se trouvent habituellement constatés par un connaissement) procèdent d'un contrat commercial ordinaire de vente. Les personnes qui font transporter des marchandises par delà les mers ne le font pas pour leur seul plaisir: elles le font en raison de la nécessité commerciale de livrer ces marchandises à leurs clients ou de les recevoir de leurs fournisseurs. Les questions relatives à l'exécution du contrat de transport sont régies par le droit maritime, quelle que soit la loi régissant la vente. Un acheteur dont le titre à des marchandises découle de l'endossement d'un connaissement est saisi des droits et assujetti aux obligations que prévoit le contrat de transport. (Voir la Loi sur les connaissements, L.R.C. (1985), ch. B-5).

Pour en terminer avec ce premier point, un grand nombre des engagements constatés par le télex ont trait à un contrat de transport, qui est à mon sens clairement une affaire maritime ressortissant au droit maritime. Cependant, selon le raisonnement suivi par le juge McIntyre dans l'arrêt *ITO*, il ne suffit pas de démontrer l'existence d'engagements de caractère maritime, encore faut-il prouver que les revendications elles-mêmes sont entièrement liées aux affaires maritimes car si elles sont liées de cette façon à la vente de marchandises, elles seront régies, comme le soutient Island, par les dispositions de la *Sale of Goods Act* de l'Île-du-Prince-Édouard.

The claims of Monk include money owed for excess product delivered, demurrage at the port of Saint John, and the cost of renting cranes used to unload the urea. Put briefly, the claims cannot properly be viewed as relating to questions encompassed by sale of goods issues such as capacity of the parties to contract, price, quality and so on. All of Monk's claims have as their source the obligation of Island to discharge the cargo as expressed in the telex by the F.O. term, which is normally associated with a contract of carriage by sea.

The claim for excess product delivered relates directly to the obligation of Island to discharge the cargo. In effect, the claim asserts that Island discharged improperly because it took more than it should have. Put another way, the underlying activity to which the claim for excess product delivered relates is the discharge of cargo, which finds its roots in the contract of carriage undertakings between the parties and not in the contract of sale aspects of the telex. Some added support for this view is found when one looks to the draft survey technique used to discharge the cargo. This method is uniquely maritime in nature and serves to confirm the general maritime nature of the activity involved in unloading cargo from a ship.

Similarly with the claim for demurrage, its maritime character, as Pratte J.A. found, cannot be denied. Demurrage relates directly to the discharge of a vessel's cargo, again in this case finding its source in the contract of carriage aspects of the agreement entered into between the parties. The nature and scope of demurrage is clearly a topic that is defined and informed by maritime law considerations.

With respect to the renting of the cranes, Monk seeks reimbursement for the costs of the rental on the basis of the obligation of Island to be responsible for the discharge of the cargo. As the trial judge found, the parties agreed in their telex to have a self-gear vessel transport the cargo; and this kind of ship could not discharge the cargo unaided. Therefore the use of shore cranes was necessary to fulfill the discharge of

Les demandes de Monk comprennent des sommes dues pour un excédent de marchandises livrées, des surestaries au port de Saint John et le coût de location des grues utilisées pour le déchargement de l'urée. Bref, on ne peut correctement considérer que les demandes ont trait à des questions ressortissant à la vente de marchandises, comme la capacité des parties de contracter, le prix, la qualité, et ainsi de suite. Toutes les demandes de Monk procèdent de l'obligation de Island de décharger la cargaison, constatée dans le télex par la clause F.O., laquelle est normalement associée à un contrat de transport maritime.

La demande relative à l'excédent de marchandises livrées se rapporte directement à l'obligation de Island de décharger la cargaison. De fait, la demande fait valoir que Island a déchargé incorrectement la cargaison parce qu'elle a pris plus de marchandises qu'elle n'aurait dû. En d'autres termes, l'activité sous-jacente à laquelle se rapporte la demande pour excédent de marchandises livrées est le déchargement de la cargaison, qui procède des engagements du contrat de transport conclu entre les parties et non des aspects du télex relatifs au contrat de vente. Ce point de vue se trouve renforcé si l'on tient compte de la méthode de la vérification des tirants d'eau utilisée dans le déchargement de la cargaison. Cette méthode, au caractère essentiellement maritime, vient confirmer la nature maritime générale de l'activité consistant à décharger la cargaison d'un navire.

Il en va de même pour la demande de surestaries; son caractère maritime, comme l'a conclu le juge Pratte, ne saurait être nié. En effet, la surestarie a directement trait au déchargement de la cargaison d'un navire, activité qui procède aussi en l'espèce des modalités de l'entente entre les parties propres au contrat de transport. La nature et l'étendue des surestaries est clairement un sujet défini et précisé par des considérations touchant au droit maritime.

Pour ce qui est de la location des grues, Monk cherche à s'en faire rembourser les frais en invoquant l'obligation de Island d'assurer le déchargement de la cargaison. Comme l'a conclu le juge de première instance, les parties ont convenu dans leur télex de faire transporter les marchandises à bord d'un navire à mâts de charge. Or, ce type de navire ne pouvait décharger la cargaison sans assistance, d'où la néces-

cargo obligation agreed upon in the telex between the parties. In my view, the activity of employing shore cranes to discharge a ship's cargo has even more of a proximity with a contract of carriage and maritime matters than the short-term storage of goods was found to have by McIntyre J. in *ITO*.

In short, the underlying activity to which the claims of Monk relate was the discharge of cargo, which was an obligation on Island arising from the contract of carriage aspects of the agreement between the parties and which had a maritime character.

That discharge of cargo is properly a maritime matter is emphasized when one examines the Rules relating to bills of lading as set out in the Schedule to the *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C., 1985, c. C-27. Many of the provisions of those Rules specifically mention "discharge of goods" and in doing so clearly import the maritime nature of that activity. For example, the definition of "carriage of goods" in Article I is stated as covering the period from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship. Article II dealing with "Risks" provides:

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by water the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth. [Emphasis added.]

Other articles also refer to "discharge". (See Article V, Surrender of Rights and Immunities, and Increase of Responsibilities and Liabilities; Article VI, Special Conditions; and Article VII, Limitations on the Application of the Rules). In addition, a perusal of some of the major works on maritime law reveals the essentially maritime nature of discharge of cargo: see *Carver's Carriage by Sea* (13th ed. 1982), Vol. 2, at pp. 1061 to 1109; *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea* (11th ed. 1979), at pp. 122 to 152; and *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading* (19th ed. 1984), at pp. 292 to 304. (See also the views of

sité de recourir à des grues de quai pour respecter l'obligation de décharger le navire constatée dans le télex. À mon sens, l'utilisation des grues de quai pour décharger la cargaison d'un navire se rattache encore plus au contrat de transport et aux affaires maritimes que ne l'a trouvé le juge McIntyre dans l'arrêt *ITO* à l'égard de l'entreposage à court terme des marchandises.

Bref, l'activité sous-jacente visée par les demandes de Monk est le déchargement de la cargaison, dont Island était responsable en raison des aspects de l'entente entre les parties propres au contrat de transport et possédant un caractère maritime.

Le fait que le déchargement de la cargaison soit, à juste titre, une affaire maritime se trouve souligné lorsque l'on examine les Règles sur les connaissements qui figurent à l'annexe de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, L.R.C. (1985), ch. C-27. Beaucoup de dispositions de ces règles mentionnent expressément le «déchargement des marchandises» et ce faisant, elles démontrent clairement la nature maritime de cette activité. Par exemple, il est précisé dans la définition du «transport de marchandises» à l'article premier qu'il couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire. L'article II qui traite des «Risques» prévoit ce qui suit:

Sous réserve des dispositions de l'article VI, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par eau sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés. [Je souligne.]

D'autres articles mentionnent aussi le «déchargement». (Voir l'article V, Abandon des droits et exonérations; accroissement des responsabilités et obligations; l'article VI, Conditions spéciales; et l'article VII, Restrictions à l'application des Règles). En outre, l'examen attentif de quelques-uns des principaux ouvrages de droit maritime révèle le caractère essentiellement maritime du déchargement de la cargaison; voir *Carver's Carriage by Sea* (13^e éd. 1982), vol. 2, aux pages 1061 à 1109; *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea* (11^e éd. 1979), aux pp. 122 à 152, et *Scrutton on Charterparties and Bills of*

Jackett C.J. to the effect that discharge of cargo from a ship is part of the activities essential to the carriage of goods by sea and falls within Navigation and Shipping in s. 91(10) of the *Constitution Act, 1867*: *Robert Simpson Montreal Ltd. v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*, [1973] F.C. 1356 (C.A.), at p. 1363.) As discharge of cargo is a maritime matter, so must be a breach of an obligation to discharge cargo.

The maritime character of the claims is not diminished by the fact that Monk was the seller of the urea and Island was the purchaser with no privity between Island and the owners of the vessel *Super Spirit*. Island assumed a maritime obligation—the discharge of cargo—in connection with the sale and purchase of the urea. It is that maritime obligation that is the foundation for the claims by Monk. Parties can assume maritime obligations governed by maritime law even though they may not formally be parties to a charter-party or even a contract of carriage by sea. What is important for purposes of maritime law jurisdiction is that their claim be integrally connected with maritime matters.

Finally, I would say that the claims of Monk are maritime in character and are not in any way an encroachment of what is in “pith and substance” a matter falling within s. 92 of the *Constitution Act, 1867*. The claims here advanced do not in my view have as their foundation or source sale of goods elements of the telex arrangement between Monk and Island and therefore are not within the provincial scope of property and civil rights or within any other heading of s. 92.

I should also like to add that the approach I have taken in this matter corresponds with McIntyre J.’s urging that the terms “maritime” and “admiralty” should be interpreted within the modern context of commerce and shipping and should not be static or frozen. Such terms should rather be capable of adjust-

Lading (19^e éd. 1984), aux pages 292 à 304. (Voir aussi l’opinion du juge en chef Jackett selon laquelle le déchargement de la cargaison d’un navire fait partie des activités essentielles au transport des marchandises par voie maritime et relève de la catégorie «navigation et les expéditions par eau» au par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*: *Cie Robert Simpson Montréal Ltée. c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*, [1973] C.F. 1356 (C.A.) à la p. 1363.) Puisque le déchargement de la cargaison est une affaire maritime, il doit en être de même pour la violation de l’obligation de décharger la cargaison.

Le caractère maritime des demandes n’est pas atténué du fait que Monk était le vendeur de l’urée et Island l’acheteur, sans qu’il y ait aucun lien de droit contractuel entre Island et les propriétaires du *Super Spirit*. Island a assumé une obligation maritime—le déchargement de la cargaison—relativement à la vente et à l’achat de l’urée. C’est cette obligation de nature maritime qui est le fondement des demandes de Monk. Les parties peuvent assumer des obligations maritimes régies par le droit maritime bien qu’elles puissent ne pas être formellement parties à une charte-partie ou même à un contrat de transport maritime. Ce qui importe pour que les demandes ressortissent au droit maritime, c’est qu’elles soient entièrement liées aux affaires maritimes.

Finalement, je dirais que les demandes de Monk ont un caractère maritime et qu’elles n’empiètent d’aucune façon sur ce qui constitue, «de par son caractère véritable», une matière qui relève de l’art. 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. À mon sens, les prétentions avancées en l’espèce ne trouvent pas leur fondement ni leur source dans les conventions du télex adressé par Monk à Island qui tiennent de la vente de marchandises, et, par conséquent, elles ne ressortissent pas à la propriété et aux droits civils ni à aucune autre rubrique de l’art. 92.

Je tiens aussi à ajouter que ma façon d’aborder cette question correspond au point de vue du juge McIntyre lorsqu’il dit que les termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau, et qu’ils ne doivent pas être statiques ou figés. On devrait plutôt pouvoir adapter ces termes selon l’évolution des circonstances sans être prisonniers du car-

ing to evolving circumstances unencumbered by rigid doctrinal categorization and historical straitjackets.

Because of the conclusion I have reached, it is not necessary for me to discuss Monk's alternative argument, namely, that its claims are within s. 22(2)(i) of the *Federal Court Act*.

Conclusion

I would allow the appeal, dismiss the cross-appeal, and restore the judgment of McNair J. in the Federal Court, Trial Division, with costs here and in both divisions of the Federal Court.

The following are the reasons delivered by

L'HEUREUX-DUBÉ J. (dissenting)—This case originates in Prince Edward Island where Island Fertilizers Limited (Island) entered into an agreement for the purchase of urea fertilizer from The Monk Corporation (Monk). In order to fill that order, Monk had to import the fertilizer from Russia by ship. Claiming that a balance of the purchase price was owing, Monk instituted proceedings against Island in the Federal Court.

The sole issue in this appeal concerns the jurisdiction of the Federal Court to entertain the claim of Monk. While the Trial Division of the Federal Court allowed the claim, the majority of the Court of Appeal reversed the decision in part, allowing the claim only in part, and declined jurisdiction as to the balance.

My colleague, Justice Iacobucci, concludes that the whole of Monk's claim falls within the jurisdiction of the Federal Court as being within the confines of Canadian maritime law. I cannot agree with his reasons nor with the result he reaches. In my view, the claim falls squarely within provincial jurisdiction over property and civil rights, and is therefore a matter to be dealt with by the courts of each province. In this, I agree with the reasons of Desjardins J.A., concurring in part in the Federal Court of Appeal, and, I agree as well, in part, with the reasons of Pratte J.A.

can des classifications doctrinales rigides ou des limites historiques excessives.

Étant donné la conclusion que j'ai tirée, il ne m'est pas nécessaire de discuter de l'argument subsidiaire de Monk, à savoir que ses demandes ressortissent à l'al. 22(2)i) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Conclusion

Je suis d'avis d'accueillir le pourvoi, de rejeter le pourvoi incident et de rétablir le jugement du juge McNair de la Section de première instance de la Cour fédérale, avec dépens en notre Cour et dans les deux sections de la Cour fédérale.

Les motifs suivants ont été rendus par

LE JUGE L'HEUREUX-DUBÉ (dissidente)—La présente instance a pris naissance à l'Île-du-Prince-Édouard, où Island Fertilizers Limited (Island) a conclu une entente pour l'achat d'engrais d'urée à The Monk Corporation (Monk). Pour livrer cette commande, Monk devait importer l'engrais de Russie à bord d'un navire. Alléguant le non-paiement d'une partie du prix d'achat, Monk a introduit contre Island une action en Cour fédérale.

L'unique question en litige dans le présent pourvoi concerne la compétence de la Cour fédérale pour entendre la demande de Monk. Bien que la Section de première instance de la Cour fédérale y ait fait droit, la majorité en Cour d'appel a infirmé cette décision en partie, n'accueillant l'action que partiellement, et s'est déclarée incompétente pour ce qui est du reste.

Mon collègue le juge Iacobucci conclut que la demande de Monk est entièrement du ressort de la Cour fédérale puisqu'elle relève du droit maritime canadien. Je ne puis souscrire ni à ses motifs ni à sa conclusion. À mon avis, la réclamation relève carrément de la compétence provinciale en matière de propriété et de droits civils et est en conséquence de celles dont connaissent les tribunaux de chaque province. En cela, je suis d'accord avec les motifs, concordants en partie, du juge Desjardins de la Cour d'appel fédérale. Je souscris également, en partie, aux motifs du juge Pratte.

I readily admit that the matter is not without difficulty and that its resolution depends, on the one hand, on how one characterizes the claim at issue and, on the other, on one's vision of the nature, scope and extent of the body of law called Canadian maritime law.

For a better comprehension of what follows, I will briefly restate the facts pertinent to the resolution of this appeal.

Facts

The plaintiff, appellant and cross-respondent in this Court, Monk, is an international resource commodities broker, located in Montréal, which specializes in the sale of fertilizer. The defendant, respondent and cross-appellant in this Court, Island, is a Prince Edward Island corporation that buys various types of fertilizer on the world market and then mixes them for the purpose of sale to farmers in the Maritimes.

Monk and Island entered into negotiations for the sale and purchase of a quantity of urea, a type of fertilizer, to be delivered to three ports: Saint John, New Brunswick, Halifax, Nova Scotia, and Charlottetown, Prince Edward Island. The ship *Super Spirit*, chartered by Monk under a charter-party entered into with the disponent owners, Superchart I/S, sailed from Russia with a cargo of urea and was to deliver Island's cargo at the above three ports.

The negotiations between the parties took place over a period of time and involved a number of long-distance phone calls and telex exchanges. On October 11, 1985, Island requested that Monk, by telex, indicate its acceptance and confirm Island's order. The telex response by Monk is pivotal to the case in that McNair J., at trial, determined that it contained all of the essential terms of the contract between the parties, and because it is out of this contract between the parties that Monk's claim arises. It reads:

ATT: MR. JOHN SCALES
RE: UREA IN BULK

Je conviens volontiers que la question est épineuse et que sa solution dépend, d'une part, de la façon dont on caractérise la réclamation en question et, d'autre part, de la conception qu'on se fait de la nature, de la portée et de l'étendue de l'ensemble des règles de droit qu'on qualifie de droit maritime canadien.

Pour faciliter la compréhension de l'analyse qui suit, j'exposerai brièvement les faits pertinents à la solution du présent pourvoi.

Les faits

La demanderesse Monk (appelante et intimée au pourvoi incident en notre Cour) est une entreprise internationale de courtage en marchandises qui a son établissement à Montréal. Elle se spécialise dans la vente d'engrais. La défenderesse Island (intimée et appelante au pourvoi incident en notre Cour) est une société de l'Île-du-Prince-Édouard qui fait sur le marché mondial l'achat de différents types d'engrais qu'elle mélange et vend aux agriculteurs des provinces maritimes.

Monk et Island ont négocié un contrat de vente d'une certaine quantité d'urée, un type d'engrais, qui devait être livrée à trois ports: Saint John (Nouveau-Brunswick), Halifax (Nouvelle-Écosse) et Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard). Le navire *Super Spirit*, affrété par Monk en vertu d'une charte-partie conclue avec l'armateur disposant, Superchart I/S, a quitté la Russie avec une cargaison d'urée qui devait être livrée à Island aux trois ports susmentionnés.

Les négociations ont pris la forme d'appels téléphoniques interurbains et de communications par télex et se sont déroulées sur une longue période. Le 11 octobre 1985, Island a demandé à Monk, par télex, de signaler son acceptation du marché et de confirmer la commande de Island. La réponse de Monk, par télex également, est cruciale en l'espèce parce que le juge McNair, siégeant en première instance, a conclu qu'elle renfermait toutes les conditions essentielles du contrat intervenu entre les parties, et parce que la demande de Monk est fondée sur ce contrat. En voici le texte:

[TRADUCTION] ATT: M. JOHN SCALES
OBJET: URÉE EN VRAC

WE CONFIRM HAVING CONCLUDED TRANSACTION N SALE:

PRODUCT: UREA

QNTY: 11,000 +-5PCT MT.

DLY: OCT/LATEST DEC1, 85 3-PORT DISCHARGE/YR

CONFIRMATION TLX.

ON A SELF GEARED VESSEL. BUYER GUARANTEE

3,000MT DISCHARGE WWDSHEXUU.

DEMMURAGE [*sic*]/DISPATCH/C.P.

PRODUCT SPECS: 46PCT MIN N.

1PCT MAX BIURET

0.5PCT MAX MOISTURE

PRILLED-GRANULATION MIN 90PCT

1-3MM SIZE

PRICE: 107.50USD/MT CIF-FO TERMS.

IT HAS BEEN A PLEASURE DO [*sic*] DO BUSINESS WITH YOU.

WORKING TO OBTAIN CAN-2,500 MT. WL ADVISE.

As to the specific terms of the telex and their meaning, it is uncontested that Monk agreed to sell to Island 11,000 metric tonnes of fertilizer, with a margin of 5% in either direction, to be delivered within the time frame specified, to the three ports listed previously. The discharge of the vessel was to be at a rate of not less than 3,000 metric tonnes per day. Demurrage, a penalty payable to Monk in the event that the ship was discharged at a slower rate, and dispatch, a sum payable to Island in the event that discharge was carried out at a faster rate, are payable in accordance with the rates set out in the agreement between Monk and its carrier (C.P.).

The price, \$107.50 per metric tonne, in U.S. funds, was to be paid on CIF-FO terms, meaning that the price covers the cost of the goods (C), the cost of the insurance, to be arranged for by Monk (I), and the cost of carriage or freight (F). It is not disputed that the term FO means "free-out", i.e. that Island would be responsible for the whole cost and expense of discharging the vessel.

Neither is it disputed that the term "self geared vessel" means a vessel possessing derricks used in the discharge of packaged cargoes and thus, a vessel not equipped to discharge a bulk cargo such as urea, in other words, not a self-discharging vessel. Shore equipment would, therefore, be necessary to discharge the cargo. Island, however, claims, and this is

CONFIRMONS TRANSACTION ET VENTE:

PRODUIT: URÉE

QTÉ: 11 000 +- 5 % TM.

DÉLAI: OCT/PLUS TARD 1^{ER} DÉC 85 3-PORTS

DÉCHARGE/VOTRE CONFIRMATION TLX.

SUR NAVIRE À MÂTS DE CHARGE, ACHETEUR

GARANTIT DÉCHARGEMENT WWDSHEXUU

3 000 TM.

SURESTARIES/ENVOI/C.P.

CAR. DU PRODUIT: 6 % MIN N.

1 % MAX BIURET

0,5 % MAX HUMIDITÉ

GRANULATION-PARTICULES PERLÉES -

90 % MIN DIM 1-3 MM

PRIX: 107,50 DUS/TM CLAUSE CAF-FO.

HEUREUX D'AVOIR FAIT AFFAIRE AVEC VOUS.

TENTONS D'OBTENIR TM 2 500 CAN. VS AVISERONS.

En ce qui concerne les conditions précises énoncées dans la communication télex et le sens de celles-ci, il est reconnu de part et d'autre que Monk avait convenu de vendre à Island 11 000 tonnes d'engrais, plus ou moins 5 %, à livrer, dans le délai fixé, aux trois ports énumérés plus haut. Le déchargement du navire devait se faire au rythme d'au moins 3 000 tonnes par jour. Le montant des surestaries, une indemnité revenant à Monk dans l'éventualité d'un déchargement plus lent, et de la prime devant être versée à Island pour un déchargement plus rapide, était à établir selon le barème figurant dans le contrat intervenu entre Monk et son transporteur (C.P.).

Le prix de 107,50\$ US la tonne devait être acquitté en conformité avec une clause CAF-FO, lettres signifiant que ce prix comprenait le coût des marchandises (C), le coût de l'assurance (A), que devait souscrire Monk et le coût du transport ou du fret (F). Les parties s'accordent pour dire que les lettres FO signifient «franco déchargement» (*free-out*), c.-à-d. que Island était tenue de supporter la totalité des coûts et des frais du déchargement du navire.

Les parties conviennent en outre que l'expression «navire à mâts de charge» désigne un navire pourvu de mâts de charge servant au déchargement de marchandises emballées, un navire impropre en conséquence au déchargement de cargaisons en vrac, telles que l'urée. En d'autres termes, il ne s'agit pas d'un navire autodéchargeant. Le déchargement de la car-

at the heart of the dispute between the parties, that it did not agree to a self-geared vessel, and, in any event, that the agreement was that Monk would arrange and pay for the shore equipment necessary to enable Island to discharge the cargo in a manner similar to that of a self-discharging vessel. Monk did in fact arrange and pay for the supply of shore cranes and clam buckets. The equipment supplied by Monk was utilized by Island and by the stevedores Island employed in the discharge of the cargo. The cargo destined for the port of Saint John had been sold by Island to McCain Foods Ltd. and they too had the benefit of the equipment supplied by Monk. Monk did not invoice Island for the cost of the rental of this equipment, in the amount of \$59,963.60, until the commencement of its action, approximately nine months later. In light of the above, Island refuses to pay for the cost of discharge of the vessel which, Monk presently argues, is an expense Island is responsible for.

It is on the basis of this contract that Monk instituted proceedings against Island. Monk claims \$20,070.15 Cdn., an amount representing the excess urea discharged over and above the amount agreed upon (the monetary amount determined at trial on the basis of a finding by McNair J. regarding the amount, in terms of metric tonnes, of the overage). Monk also claims for an amount representing the demurrage incurred at Saint John, N.B., as the discharge of the ship took significantly longer than stipulated in the contract (\$9,481.31 Cdn.), and for the expenses associated with the rental of shore cranes and clam buckets needed in order to discharge the ship (\$59,963.60 Cdn.). In making its claim, Monk relies on the contractual obligations allegedly undertaken by Island.

Legislative Framework

A good starting point in disputes over jurisdiction is the *Constitution Act, 1867*. We are concerned here with the division of powers between the federal and provincial governments. Monk's claim will be within Federal Court jurisdiction if it, among other things,

gaison devait donc s'effectuer à l'aide d'un équipement de quai. Island fait cependant valoir, et cette allégation touche au cœur du litige, qu'elle n'a pas accepté l'utilisation d'un navire à mâts de charge et que, en tout état de cause, le contrat stipulait que Monk devait voir à fournir et à payer l'équipement de quai nécessaire pour permettre à Island de décharger la cargaison comme s'il s'était agi d'un navire auto-déchargeant. Monk s'est en fait occupée de fournir des grues de quai et des bennes preneuses et en a acquitté les frais. L'équipement ainsi mis à leur disposition a été employé par Island et par ses manutentionnaires dans le déchargement. Island avait vendu la cargaison destinée au port de Saint John à McCain Foods Ltd. et cette dernière s'est servie, elle aussi, de l'équipement fourni par Monk. Ce n'est qu'après l'introduction de son action, soit environ neuf mois plus tard, que Monk a facturé à Island le prix de location de l'équipement en question, qui s'élevait à 59 963,60\$. Dans ces circonstances, Island refuse de payer le coût du déchargement du navire, dépense qui, soutient Monk, est à la charge de Island.

C'est sur la base de ce contrat que Monk a institué des procédures contre Island. Monk demande en effet la somme de 20 070,15\$ CAN représentant l'urée déchargée en sus de la quantité stipulée (somme établie en première instance et fondée sur la conclusion du juge McNair quant au volume, en tonnes, de l'excédent). De plus, Monk réclame 9 481,31 \$ CAN à titre de surestaries du fait que le déchargement du navire à Saint John (N.-B.) a duré sensiblement plus longtemps que prévu au contrat, ainsi que la somme de 59 963,60\$ CAN pour les frais liés à la location des grues de quai et des bennes preneuses requises aux fins du déchargement. La demande de Monk est fondée sur les obligations qu'aurait contractées Island.

Le cadre législatif

Dans les litiges mettant en cause la compétence, il convient de prendre comme point de départ la *Loi constitutionnelle de 1867*. Ce qui nous intéresse en l'espèce c'est le partage des pouvoirs entre le fédéral et les provinces. Or, la demande de Monk ressortira à la Cour fédérale si elle relève notamment de la compétence fédérale en matière de navigation et d'expé-

comes within the federal power over Navigation and Shipping, s. 91(10) of the *Constitution Act, 1867*.

On the other hand, should the claim be one for the sale of goods, it will clearly be within provincial jurisdiction, falling under s. 92(13) of the *Constitution Act, 1867*, Property and Civil Rights in the Province.

In my view, it is important to keep in mind these areas of respective legislative competence, particularly when dealing with matters not defined with precision, such as the jurisdiction of the Federal Court and the meaning of "Canadian maritime law". McIntyre J. voiced the same concerns in *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752, wherein he stated at p. 774:

In reality, the ambit of Canadian maritime law is limited only by the constitutional division of powers in the *Constitution Act, 1867*. I am aware in arriving at this conclusion that a court, in determining whether or not any particular case involves a maritime or admiralty matter, must avoid encroachment on what is in "pith and substance" a matter of local concern involving property and civil rights or any other matter which is in essence within exclusive provincial jurisdiction under s. 92 of the *Constitution Act, 1867*. It is important, therefore, to establish that the subject-matter under consideration in any case is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence. [Emphasis added.]

The *Federal Court Act*, R.S.C., 1985, c. F-7, deals specifically with that Court's jurisdiction over matters of a maritime nature. The relevant provisions are:

2. ...

"Canadian maritime law" means the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act*, chapter A-1 of the Revised Statutes of Canada, 1970, or any other statute, or that would have been so administered if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters, as that law has been altered by this Act or any other Act of Parliament;

ditions par eau, prévue au par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

Si, par contre, la demande concerne la vente de marchandises, elle est manifestement de compétence provinciale aux termes du par. 92(13) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, qui porte sur la propriété et les droits civils dans la province.

Il importe, selon moi, de garder présents à l'esprit ces domaines de compétence législative, surtout pour les points, tels que la compétence de la Cour fédérale et le sens du terme «droit maritime canadien», qui ne font pas l'objet d'une définition précise. Telle a été également la préoccupation du juge McIntyre qui, dans l'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752, affirme, à la p. 774:

En réalité, l'étendue du droit maritime canadien n'est limitée que par le partage constitutionnel des compétences établi par la *Loi constitutionnelle de 1867*. Je n'ignore pas, en tirant cette conclusion, que la cour, en déterminant si une affaire donnée soulève une question maritime ou d'amirauté, doit éviter d'empiéter sur ce qui constitue, de par son caractère véritable, une matière d'une nature locale mettant en cause la propriété et les droits civils ou toute autre question qui relève essentiellement de la compétence exclusive de la province en vertu de l'art. 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Il est donc important de démontrer que la question examinée dans chaque cas est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale. [Je souligne.]

La *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), ch. F-7, traite expressément de la compétence maritime de cette cour. Les dispositions pertinentes sont les suivantes:

2. ...

«droit maritime canadien» Droit—compte tenu des modifications y apportées par la présente loi ou par toute autre loi fédérale—dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa qualité de juridiction de l'Amirauté, aux termes de la *Loi sur l'Amirauté*, chapitre A-1 des Statuts révisés du Canada de 1970, ou de toute autre loi, ou qui en aurait relevé si ce tribunal avait eu, en cette qualité, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté.

22. (1) The Trial Division has concurrent original jurisdiction, between subject and subject as well as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

I shall discuss these sections at more length later in these reasons.

Finally, the pertinent sections of the *Sale of Goods Act* of Prince Edward Island, R.S.P.E.I. 1974, c. S-1, are:

3. (1) A contract of sale of goods is a contract whereby the seller transfers or agrees to transfer the property in goods to the buyer for a money consideration called "the price"; there may be a contract of sale between one part owner and another.

27. It is the duty of the seller to deliver the goods and of the buyer to accept and pay for them in accordance with the terms of the contract of sale.

30. (1) Where the seller delivers to the buyer a quantity of goods less than he contracted to sell, the buyer may reject them; but if the buyer accepts the goods so delivered, he must pay for them at the contract rate.

(2) Where the seller delivers to the buyer a quantity of goods larger than he contracted to sell, the buyer may accept the goods included in the contract and reject the rest or he may reject the whole; if the buyer accepts the whole of the goods so delivered he must pay for them at the contract rate.

32. (1) Where, in pursuance of a contract of sale, the seller is authorized or required to send the goods to the buyer, delivery of the goods to a carrier, whether named by the buyer or not, for the purpose of transmission to the buyer is *prima facie* deemed to be a delivery of the goods to the buyer.

(2) Unless otherwise authorized by the buyer, the seller must make such contract with the carrier on behalf of the buyer as may be reasonable, having regard to the nature of the goods and the other circumstances of the case; if the seller omits so to do and the goods are lost or damaged in the course of transit the buyer may decline to treat the delivery to the carrier as a delivery to himself or may hold the seller responsible in damages.

22. (1) La Section de première instance a compétence concurrente, en première instance, dans les cas – opposant notamment des administrés – où une demande de réparation ou un recours est présenté en vertu du droit maritime canadien ou d'une loi fédérale concernant la navigation ou la marine marchande, sauf attribution expresse contraire de cette compétence.

Je reviendrai à ces dispositions et en ferai alors un examen plus approfondi.

Voici, en dernier lieu, les dispositions pertinentes de la *Sale of Goods Act*, R.S.P.E.I. 1974, ch. S-1, de l'Île-du-Prince-Édouard:

[TRADUCTION] 3. (1) Un contrat de vente d'objets est un contrat par lequel le vendeur transfère ou s'engage à transférer la propriété des objets à l'acheteur moyennant une contrepartie pécuniaire appelée «le prix». Il peut y avoir un contrat de vente entre copropriétaires.

27. Le vendeur a l'obligation de livrer les objets, et l'acheteur de les accepter et d'en payer le prix, conformément aux clauses du contrat de vente.

30. (1) L'acheteur auquel le vendeur livre une quantité d'objets inférieure à celle qui est stipulée au contrat peut les refuser. S'il les accepte, il doit payer le prix convenu au contrat.

(2) L'acheteur auquel le vendeur livre une quantité d'objets supérieure à celle qui est stipulée au contrat peut soit accepter la quantité convenue et refuser l'excédent, soit refuser le tout. S'il accepte la totalité des objets livrés, il doit payer le prix convenu au contrat.

32. (1) Lorsque le contrat de vente autorise ou oblige le vendeur à expédier les objets à l'acheteur, leur livraison au transporteur, désigné ou non par l'acheteur, est réputée être une livraison à l'acheteur en l'absence de preuve contraire.

(2) Sauf autorisation différente de l'acheteur, le vendeur doit conclure avec le transporteur, au nom de l'acheteur, un contrat raisonnable eu égard à la nature des objets et aux autres circonstances de l'espèce. Si le vendeur omet de ce faire et que les objets sont perdus ou endommagés en transit, l'acheteur peut soit refuser de considérer la livraison au transporteur comme valant livraison à lui-même, soit tenir le vendeur responsable du préjudice.

(3) Unless otherwise agreed, where goods are sent by the seller to the buyer by a route involving sea transit under circumstances in which it is usual to insure, the seller must give such notice to the buyer as may enable him to insure them during their sea transit and if the seller fails to do so the goods are deemed to be at his risk during such sea transit.

37. When the seller is ready and willing to deliver the goods and requests the buyer to take delivery and the buyer does not within a reasonable time after the request take delivery of the goods, he is liable to the seller for any loss occasioned by his neglect or refusal to take delivery and also for a reasonable charge for the care and custody of the goods; but nothing in this section affects the rights of the seller where the neglect or refusal of the buyer to take delivery amounts to a repudiation of the contract.

49. (1) Where, under a contract of sale, the property in the goods has passed to the buyer and the buyer wrongfully neglects or refuses to pay for the goods according to the terms of the contract, the seller may maintain an action against him for the price of the goods.

(2) Where, under a contract of sale, the price is payable on a day certain, irrespective of delivery, and the buyer wrongfully neglects or refuses to pay the price, the seller may maintain an action for the price, although the property in the goods has not passed and the goods have not been appropriated to the contract.

59. (1) The rules of the common law, including the law merchant, save insofar as they are inconsistent with the express provisions of this Act and in particular the rules relating to the law of principal and agent and the effect of fraud, misrepresentation, duress or coercion, mistake or other invalidating cause continue to apply to contracts for the sale of goods.

It is against this constitutional and legislative framework that the issue of the jurisdiction of the Federal Court over maritime law must be examined.

Proceedings and Judgments

Federal Court, Trial Division (1988), 19 F.T.R. 220

Objection was taken by Island to the jurisdiction of the Federal Court at the outset of this case, culminating in the majority decision of the Federal Court of

(3) Sauf accord contraire, lorsque le vendeur expédie les objets à l'acheteur par un trajet qui comprend un transport par mer dans des circonstances où il est d'usage de les assurer, le vendeur doit aviser l'acheteur afin de lui permettre de les assurer pendant leur transport par mer; à défaut, les objets sont réputés être à ses propres risques pendant le transport par mer.

37. L'acheteur, s'il ne prend pas livraison des objets dans un délai raisonnable après la demande du vendeur qui est prêt et disposé à les livrer, répond au vendeur des pertes occasionnées par sa négligence ou son refus de prendre livraison ainsi que des dépenses raisonnables engagées pour la conservation et la garde des objets. Le présent article ne porte pas atteinte aux droits du vendeur dans le cas où la négligence ou le refus de l'acheteur équivaut à une résolution du contrat.

49. (1) Le vendeur peut intenter une action en paiement du prix contre l'acheteur à qui la propriété des objets a été transférée aux termes d'un contrat de vente et qui, sans justification, néglige ou refuse de les payer conformément aux clauses du contrat.

(2) Le vendeur peut intenter une action en paiement du prix lorsque, aux termes d'un contrat de vente, le prix est payable à une date certaine, sans qu'il y ait lieu de tenir compte de la livraison, et que l'acheteur néglige ou refuse sans justification de le payer. Le fait qu'il n'y ait pas eu transfert de la propriété ni livraison des objets n'a pas d'incidence sur le recours du vendeur.

59. (1) Les règles de la common law, y compris celles du droit commercial, s'appliquent aux contrats de vente d'objets, sauf lorsqu'elles sont incompatibles avec les dispositions expresses de la présente loi. S'appliquent notamment les règles relatives au droit des commettants et mandataires, et celles relatives aux effets de la fraude, d'une fausse déclaration, de la violence et de la coercition, de l'erreur ou d'une autre cause d'invalidité.

C'est dans ce contexte constitutionnel et législatif que doit être examinée la question de la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime.

Les procédures et les jugements

Cour fédérale, Section de première instance, T-2115-86, 5 juillet 1988

D'entrée de jeu Island a contesté la compétence de la Cour fédérale, ce qui a abouti à la décision de la Cour d'appel fédérale à la majorité qu'elle ne pouvait

Appeal that it had jurisdiction only with respect to that part of the claim related to demurrage.

Given his conclusion that he had jurisdiction to deal with the whole claim, McNair J., at trial in the Federal Court, considered the merits of the case. He allowed Monk's claim and gave judgment in favour of Monk in the sum of \$89,515.06. In summarizing the proceedings and judgments below however, the merits of the case and the findings of fact made by McNair J. will be of little significance since, in my view, the Federal Court had no jurisdiction to hear the matter.

The jurisdiction of the Federal Court was first questioned by way of preliminary motion to dismiss Monk's action. Rouleau J., of the Federal Court, dismissed the application, holding that the application was premature in that Island had failed to tender enough evidence to meet the heavy onus required in order to strike the pleadings.

Island then applied for an order for the determination of a question of law. The application was made before Jacques Lefebvre, the Senior Prothonotary of the Federal Court. In dismissing the application, Lefebvre held that nothing material had changed such that Rouleau J.'s conclusion on the matter should not stand. In dismissing the appeal from the order of the Prothonotary, Pinard J., of the Federal Court, concluded that "too many of the essential facts remain disputed", and that "under the circumstances, [the determination of the issue of jurisdiction] ought to be made in a factual context established at a trial". The matter thus proceeded to trial in Charlottetown, P.E.I., before McNair J. in the Federal Court.

McNair J. concluded that the Federal Court had jurisdiction to consider the whole claim arising out of the contract entered into by the parties. Relying heavily upon this Court's earlier decision in *ITO*, *supra*, he concluded at p. 226:

I have no difficulty in concluding on the facts of the present case that the claims for relief made and the rem-

connaître que de la partie de la demande qui portait sur les surestaries.

Ayant conclu qu'il avait compétence relativement à la totalité de la demande, le juge McNair, siégeant en première instance en Cour fédérale, s'est penché sur le fond du litige. Il a accueilli l'action de Monk et lui a adjugé la somme de 89 515,06 \$. Le fond du litige et les conclusions de fait du juge McNair revêtent toutefois peu d'importance aux fins de résumer les procédures et les jugements des juridictions inférieures, car, à mon avis, la Cour fédérale n'avait pas compétence en l'espèce.

La compétence de la Cour fédérale a été mise en doute pour la première fois par voie de requête préliminaire en rejet de l'action de Monk. Le juge Rouleau de la Cour fédérale a rejeté la requête en raison de son caractère prématuré, étant donné que la preuve produite par Island ne suffisait pas pour qu'elle puisse se libérer de la lourde charge de la preuve incombant à qui cherche à obtenir la radiation des actes de procédure.

Island a ensuite sollicité une ordonnance exigeant que soit tranchée une question de droit. Cette demande a été présentée à Jacques Lefebvre, protonotaire en chef à la Cour fédérale, qui l'a rejetée au motif qu'il ne s'était produit aucun changement important qui justifiait que soit écartée la conclusion du juge Rouleau sur la question. Le juge Pinard de la Cour fédérale, prononçant le rejet de l'appel contre l'ordonnance du protonotaire, a conclu que [TRADUCTION] «trop de faits essentiels font encore l'objet de contestation» et que [TRADUCTION] «dans les circonstances, [la question de compétence] devrait se régler dans un contexte factuel établi dans le cadre d'un procès». L'affaire a donc été instruite par la Cour fédérale à Charlottetown (Î.-P.-É.) devant le juge McNair.

Le juge McNair a conclu que la Cour fédérale pouvait connaître de l'ensemble de la demande découlant du contrat intervenu entre les parties au litige. S'appuyant fortement sur l'arrêt *ITO*, précité, de notre Cour, il dit, à la p. 10:

D'après les faits de la présente espèce, je n'ai aucune hésitation à conclure que les demandes de redressement

edies sought relate to and are integrally connected with matters of Canadian maritime law in the modern context of commerce and shipping. In my opinion, the subject matter falls within the ambit of s. 22(1) of the **Federal Court Act** with the result that the court has jurisdiction to entertain the claims.

Federal Court of Appeal (1989), 97 N.R. 384

The Federal Court of Appeal experienced considerably more difficulty in reaching a conclusion, a difficulty reflected in the fact that all three judges wrote separate opinions, each reaching different conclusions as to the jurisdiction of the Federal Court over the whole claim.

Pratte J.A. agreed with Hugessen J.A. that the demurrage item of the claim fell within Federal Court jurisdiction. He concluded otherwise, however, regarding the items relating to the excess product and reimbursement of expenses with respect to the rental of equipment used in the unloading of the ship. With regard to the excess product, he concluded that it "was a claim for the price of goods sold and delivered" and, hence, based exclusively on the sale of goods, a matter outside the jurisdiction of the Federal Court. He reached the same conclusion regarding the reimbursement of expenses associated with the rental of shore equipment, reasoning that it was based on a civil contract thus, again, a matter falling outside the jurisdiction of the Federal Court.

As regards these last two items of the claim, Hugessen J.A. was of a contrary opinion. At the outset he framed the issue in terms of "whether plaintiff's action in the Trial Division should be characterized as a claim by a seller against a buyer under an agreement for the sale of goods, or as a claim by a shipper against a consignee under a contract of carriage" (p. 386). After considering the opinion of McIntyre J. for the majority in *ITO, supra*, Hugessen J.A. concluded that the contract between the parties for the sale of urea comprised a number of other contracts, for example, the contract of marine insurance that the seller was obliged to purchase. Hugessen J.A. drew a distinction between terms of the bargain between the parties going to the contract of carriage and, alternatively, terms better characterized as going

présentées sont entièrement liées aux affaires de droit maritime canadien, dans le contexte moderne du commerce et de la marine marchande. À mon avis, la question tombe sous le coup du paragraphe 22(1) de la Loi sur la Cour fédérale, en conséquence de quoi la cour a compétence pour connaître de l'action.

Cour d'appel fédérale, A-980-88, 6 juillet 1989

La Cour d'appel fédérale a éprouvé nettement plus de difficulté à arriver à une décision, difficulté dont témoigne le fait que chacun des trois juges a rédigé des motifs et que chacun a tiré une conclusion différente quant à la compétence de la Cour fédérale pour statuer sur l'ensemble de la demande.

Le juge Pratte, se rangeant à l'avis du juge Hugessen, a estimé qu'en ce qui concernait les surestaries la demande ressortissait à la Cour fédérale. Il a conclu toutefois qu'il n'en allait pas de même de l'excédent du produit livré ni du remboursement des frais de location d'équipement utilisé dans le déchargement du navire. Pour ce qui est de l'excédent du produit, il a décidé qu'il s'agissait d'une «demande concernant le prix de marchandises vendues et délivrées» qui, en conséquence, relevait exclusivement du domaine de la vente de marchandises, à l'égard duquel la Cour fédérale n'avait pas compétence. Sa conclusion a été identique sur la question du remboursement des frais liés à la location d'équipement de quai, car, selon son raisonnement, la demande de remboursement reposait sur un contrat civil et échappait donc, elle aussi, à la compétence de la Cour fédérale.

En ce qui concerne ces deux derniers volets de la demande, le juge Hugessen a été d'avis contraire. Il a commencé par préciser que la question était de savoir «si l'action intentée par la demanderesse en Section de première instance devrait être caractérisée de demande présentée par un vendeur contre un acheteur en vertu d'une entente concernant la vente de marchandises, ou de demande présentée par un expéditeur contre un consignataire aux termes d'un contrat de transport» (à la p. 2). Ayant examiné l'opinion exprimée par le juge McIntyre au nom de la majorité dans l'affaire *ITO*, précitée, le juge Hugessen a conclu que le contrat de vente d'urée intervenu entre les parties au présent litige en renfermait plusieurs autres, par exemple, le contrat d'assurance maritime qu'était tenu de souscrire le vendeur. Le juge Hugessen

to the sale of goods (see pp. 390-91). Those terms going to the contract of carriage were, in his view, governed by maritime law. Within this analytical framework, Hugessen J.A. concluded that there were three claims all of which flowed from the "contract of carriage" and were, therefore, properly within the jurisdiction of the Federal Court.

Desjardins J.A. disagreed with both of her colleagues and held that none of the claims, properly characterized, involved questions of maritime law. She, too, considered *ITO*, *supra*, but held that the claims in the present case were primarily of a civil nature. She concluded in this fashion at p. 392:

In my view, the telex of October 11, 1985, is essentially a contract of sale of goods where the costs of the shipping arrangements have been distributed as between the buyer and the seller. This is not a maritime contract. The claims related to excess cargo, the rental of the shore cranes and the demurrage costs are also claims of a civil nature and not of a maritime nature. This Court has no jurisdiction.

This Court is, therefore, seized of an appeal by Monk against the majority of the Federal Court of Appeal's decision that it was without jurisdiction to consider its claim for reimbursement of the equipment costs and the claim for excess product. It is also seized of a cross-appeal by Island against the Court of Appeal's conclusion that it had jurisdiction to hear and dispose of the claim for demurrage.

Canadian Maritime Law

Prior to a determination of the nature of the claim, relevant to the issue of jurisdiction in this case, the nature and scope of the Federal Court's jurisdiction over maritime law must be examined. Of paramount importance in this discussion are the reasons of the majority of this Court in *ITO*, *supra*. McIntyre J., for

sen a fait une distinction entre, d'une part, les conditions de l'entente entre les parties qui se rapportaient au contrat de transport et, d'autre part, les conditions qu'il serait plus exact de qualifier de liées à la vente de marchandises (voir les pages 8 à 10). D'après lui, c'était le droit maritime qui régissait les conditions se rapportant au contrat de transport. Dans ce cadre analytique, le juge Hugessen a conclu à l'existence de trois demandes qui découlaient toutes du «contrat de transport» et qui relevaient donc à juste titre de la compétence de la Cour fédérale.

Quant au juge Desjardins, son opinion diverge de celles de ses collègues et elle a conclu qu'aucune des demandes ne pouvait à bon droit être caractérisée comme soulevant des questions de droit maritime. Elle a examiné, elle aussi, l'affaire *ITO*, précitée, mais a jugé que les demandes en l'espèce revêtaient un caractère premièrement civil. À la page 3 de ses motifs, elle conclut:

À mon sens, le télex du 11 octobre 1985 est essentiellement un contrat de vente de marchandises dans lequel les frais des arrangements relatifs à l'expédition se trouvaient répartis entre le vendeur et l'acheteur. Il ne s'agit pas d'un contrat maritime. Les demandes ayant trait à la cargaison excédentaire, à la location des grues de quai et aux frais de surestaries sont également des demandes de nature civile plutôt que maritime. La Cour n'est pas compétente en la matière.

Notre Cour se trouve donc saisie d'un pourvoi formé par Monk contre la décision de la Cour d'appel fédérale à la majorité qui s'est déclarée incompétente pour connaître de la demande de remboursement des frais liés à l'équipement et de la demande relative à l'excédent du produit livré. Nous sommes en outre saisis du pourvoi incident de Island contre la conclusion de la Cour d'appel, qu'elle avait compétence pour statuer sur la demande de paiement de surestaries.

Le droit maritime canadien

Avant de déterminer la nature de la demande, détermination pertinente relativement à la question de compétence en l'espèce, il nous faut examiner la nature et l'étendue de la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime. D'une importance capitale dans cette analyse sont les motifs de la majo-

the majority, comprehensively examined the previous case law pertinent to this issue and, more importantly, provided a guide to the interpretation of the latter part of the definition of maritime law in s. 2 of the *Federal Court Act*. Prior to the decision of this Court in *ITO*, *supra*, this aspect of the Federal Court's jurisdiction over maritime law had remained unconstructed. As a consequence of the reasons in *ITO*, *supra*, the jurisdiction of the Federal Court in maritime matters seems to incorporate many matters that previously would have been held to have been outside of Federal Court competence. Importantly, however, McIntyre J. articulated significant caveats to this wide construction, caveats that have particular relevance in the present case.

The facts in *ITO*, *supra*, are relatively straightforward. The respondent, Mitsui O.S.K. Lines Ltd., a marine carrier, entered into a contract for the shipment of electronic calculators from Japan to Montréal. The other party to the contract was Miida Electronics, also the owner and consignee of the goods. When the goods arrived they were picked up by a stevedoring company and terminal operator, ITO, which had agreed with Mitsui to unload the goods and store them until delivery to Miida. Prior to delivery, the shed in which the goods were stored was broken into and a significant portion of the goods was stolen. A security service, employed by ITO, failed to check this shed at the scheduled time. If the scheduled inspection had occurred, the guard would have discovered that the padlock securing the shed had not been attached. The arrival of the guard, some three hours late, interrupted the theft.

The bill of lading excluded the liability of the carrier, Mitsui, and also contained a Himalaya clause by which Mitsui sought to extend its exemption clauses to those it employed in the performance of the con-

rité en notre Cour dans l'affaire *ITO*, précitée. Le juge McIntyre, au nom de la majorité, a entrepris un examen exhaustif de la jurisprudence touchant cette question et, fait plus important, il a fourni des indications concernant l'interprétation de la dernière partie de la définition du droit maritime que l'on trouve à l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Antérieurement à l'arrêt *ITO*, précité, de notre Cour, cet aspect de la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime n'avait pas fait l'objet d'interprétation. Or, il semble découler des motifs de l'arrêt *ITO*, précité, que la compétence maritime de la Cour fédérale s'étend à bien des questions qui, jusque-là, auraient été considérées comme hors du ressort de la Cour fédérale. Il importe cependant de préciser que le juge McIntyre a formulé de notables exceptions à cette interprétation large, lesquelles s'avèrent particulièrement pertinentes en l'espèce.

Les faits de l'affaire *ITO*, précitée, sont relativement simples. L'intimée Mitsui O.S.K. Lines Ltd., un transporteur maritime, a passé un contrat pour le transport de calculatrices électroniques du Japon à Montréal. L'autre partie contractante était Miida Electronics, qui avait en outre qualité de propriétaire et de consignataire des marchandises. À leur arrivée, les marchandises devaient être prises en charge par ITO, une société de manutention et d'acconage, qui était convenue avec Mitsui de décharger ces marchandises et de les entreposer jusqu'à leur livraison à Miida. Avant que la livraison ne s'effectue, quelqu'un a pénétré dans le hangar où se trouvaient entreposées les marchandises et une quantité considérable de celles-ci a été volée. Une agence de sécurité, dont ITO avait retenu les services, a omis de faire à l'heure fixée l'inspection de ce hangar. Si l'inspection avait eu lieu comme prévu, le gardien aurait découvert que le cadenas devant fermer le hangar était resté ouvert, car le vol a été interrompu par l'arrivée du gardien, en retard d'environ trois heures.

La responsabilité du transporteur, Mitsui, était exclue par le connaissement qui comprenait en outre une clause Himalaya dans laquelle Mitsui cherchait à étendre à ceux qu'elle employait pour l'exécution du contrat de transport les clauses d'exemption dont elle bénéficiait. Le contrat d'acconage intervenu entre

tract of carriage. The stevedoring contract between Mitsui and ITO also contained clauses of limitation.

Miida sued both Mitsui and ITO in the Federal Court. The claim against ITO was based upon negligence. One of the issues addressed by this Court was whether or not the Federal Court had jurisdiction to consider and decide the claim. It is within the discussion of this issue that McIntyre J. considered the nature and scope of the body of law known as "Canadian maritime law".

McIntyre J. began his analysis by setting out the three requirements necessary to support jurisdiction in the Federal Court, requirements that had long been accepted in the jurisprudence (at p. 766):

1. There must be a statutory grant of jurisdiction by the federal Parliament.
2. There must be an existing body of federal law which is essential to the disposition of the case and which nourishes the statutory grant of jurisdiction.
3. The law on which the case is based must be "a law of Canada" as the phrase is used in s. 101 of the *Constitution Act, 1867*.

As to the first requirement, McIntyre J. found that it was satisfied by s. 22(1) of the *Federal Court Act*.

The important discussion for the purposes of this case, however, occurs within McIntyre J.'s examination of the second requirement. Prior to the judgments of this Court in *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.*, [1977] 2 S.C.R. 1054, and *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654, it was commonly thought that "a federal court could be given jurisdiction over any matter in relation to which the federal Parliament had legislative competence" (P. Hogg, "Constitutional Law—Limits of Federal Court Jurisdiction—Is There a Federal Common Law?" (1977), 55 *Can. Bar Rev.* 550). In *Quebec North Shore*, *supra*, Laskin C.J., for the Court, expressly disagreed with such a broad interpretation of Federal Court jurisdiction, holding at pp. 1065-66:

Mitsui et ITO comportait, lui aussi, des clauses restrictives.

Miida a intenté contre Mitsui et ITO une action en Cour fédérale. Elle poursuivait ITO pour négligence, et notre Cour s'est penchée notamment sur la question de savoir si la Cour fédérale avait compétence relativement à cette demande. C'est dans le cadre de son étude de cette question que le juge McIntyre a examiné la nature et l'étendue de l'ensemble de règles de droit appelé «droit maritime canadien».

Le juge McIntyre a commencé son analyse en énonçant les trois exigences, admises depuis longtemps dans la jurisprudence, devant être remplies pour que la Cour fédérale ait compétence (à la p. 766):

1. Il doit y avoir attribution de compétence par une loi du Parlement fédéral.
2. Il doit exister un ensemble de règles de droit fédérales qui soit essentiel à la solution du litige et constitue le fondement de l'attribution légale de compétence.
3. La loi invoquée dans l'affaire doit être «une loi du Canada» au sens où cette expression est employée à l'art. 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

Quant à la première exigence, le juge McIntyre a conclu que le par. 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* y satisfaisait.

L'analyse qui importe aux fins de la présente instance, toutefois, se trouve dans l'examen que fait le juge McIntyre de la deuxième exigence. Avant que notre Cour ne statue dans les arrêts *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadian Pacific Ltée*, [1977] 2 R.C.S. 1054, et *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654, on estimait communément que [TRADUCTION] «un tribunal fédéral pouvait se voir attribuer compétence à l'égard de tout litige dans un domaine relevant de la compétence législative fédérale» (P. Hogg, «Constitutional Law—Limits of Federal Court Jurisdiction—Is There a Federal Common Law?» (1977), 55 *R. du B. can.* 550). Dans l'arrêt *Quebec North Shore*, précité, le juge en chef Laskin, au nom de la Cour, a formellement rejeté cette interprétation large de la compétence de la Cour fédérale. Il dit, aux pp. 1065 et 1066:

It is also well to note that s. 101 does not speak of the establishment of Courts in respect of matters within federal legislative competence but of Courts "for the better administration of the laws of Canada". The word "administration" is as telling as the plural word "laws", and they carry, in my opinion, the requirement that there be applicable and existing federal law, whether under statute or regulation or common law, as in the case of the Crown, upon which the jurisdiction of the Federal Court can be exercised. [Emphasis added.]

This requirement was reiterated in *McNamara Construction*, *supra*, and, more recently, by Wilson J. in *Roberts v. Canada*, [1989] 1 S.C.R. 322, wherein she remarked at p. 330, "the second element, as I understand it, requires a general body of federal law covering the area of the dispute".

The approach of this Court in these two cases has generally resulted in the narrow construction of Federal Court jurisdiction. However, it is also clear that this Court has not allowed the decisions in these two cases to stand in the way of a broad interpretation of Federal Court jurisdiction over maritime law. The truth of these propositions is demonstrated both by the line of cases from this Court regarding Federal Court jurisdiction over maritime matters, which form the basis of and culminate in *ITO*, *supra*, and by the case law from this Court that nevertheless affirms the strict construction of Federal Court jurisdiction in general. The reasons of La Forest J. in *Ontario (Attorney General) v. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 S.C.R. 206, note both the broad effect of *ITO*, *supra*, on Federal Court jurisdiction over maritime law, and conversely, the strict manner in which grants of jurisdiction to the Federal Court are to be construed. La Forest J. asserts at p. 212 that "[t]he Federal Court Act, in setting out that court's admiralty jurisdiction, provides for a very extensive jurisdiction" and cites *ITO*, *supra*, in support. Then, at p. 226, he states the first proposition in these words:

Il convient également de souligner que l'art. 101 ne traite pas de la création des tribunaux pour connaître des sujets relevant de la compétence législative fédérale, mais «pour assurer la meilleure exécution des lois du Canada». Le terme «exécution» est aussi significatif que le mot pluriel «lois». À mon avis, ils supposent tous deux l'existence d'une législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou la *common law*, comme dans le cas de la Couronne, sur lesquels la Cour fédérale peut fonder sa compétence. [Je souligne.]

Cette exigence a été reprise dans l'arrêt *McNamara Construction*, précité, et, plus récemment, par le juge Wilson dans l'arrêt *Roberts c. Canada*, [1989] 1 R.C.S. 322, où elle écrit, à la p. 330: «le deuxième [élément], tel que je le comprends, exige qu'il existe un ensemble de règles de droit fédérales applicables à l'objet de la contestation».

L'approche adoptée par notre Cour dans ces deux arrêts s'est soldée d'une manière générale par une interprétation restrictive de la compétence de la Cour fédérale. Au surplus, cependant, il est évident que notre Cour n'a pas permis que ces arrêts constituent un empêchement à une interprétation large de la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime. La vérité de ces propositions est démontrée aussi bien par la suite d'arrêts de notre Cour touchant la compétence maritime de la Cour fédérale, arrêts qui forment la base de l'arrêt *ITO*, précité, et dont celui-ci représente l'aboutissement, que par la jurisprudence de notre Cour qui pose néanmoins le principe de l'interprétation stricte de la compétence de la Cour fédérale en général. Les motifs du juge La Forest dans l'affaire *Ontario (Procureur général) c. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 R.C.S. 206, font ressortir, en même temps, toute l'ampleur de l'effet de l'arrêt *ITO*, précité, sur la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime et, inversement, l'interprétation stricte qu'il convient de donner aux dispositions attributives de compétence à la Cour fédérale. Le juge La Forest, citant l'arrêt *ITO*, précité, à l'appui, affirme, à la p. 212: «En établissant la compétence de la Cour fédérale en matière d'amirauté, la Loi sur la Cour fédérale prévoit une compétence très étendue.» Puis, à la page 226, il formule ainsi la première proposition:

Those cases [*McNamara Construction*, *supra*, and *Quebec North Shore*, *supra*] laid down stringent require-

Ces arrêts [*McNamara Construction* et *Quebec North Shore*, précités] ont imposé des conditions strictes à

ments for Parliament in exercising its power to grant jurisdiction to a court established under s. 101 of the *Constitution Act, 1867*. In so doing, the Court strongly asserted the primarily unitary nature of our judicial system.

In addition, La Forest J. refers to the "strict tests" Parliament must meet in conferring jurisdiction on federal courts, at p. 227.

In *R. v. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Ltd.*, [1980] 1 S.C.R. 695, Pigeon J. articulated the same strict approach, at p. 713:

It must be considered that the basic principle governing the Canadian system of judicature is the jurisdiction of the superior courts of the provinces in all matters federal and provincial. The federal Parliament is empowered to derogate from this principle by establishing additional courts only for the better administration of the laws of Canada.

That Federal Court jurisdiction over maritime law has nevertheless been interpreted broadly is a matter often remarked upon in the academic literature (see J. Laskin and R. Sharpe, "Constricting Federal Court Jurisdiction: A Comment on Fuller Construction" (1980), 30 *U.T.L.J.* 283; J. M. Evans, "Comments on Legislation and Judicial Decisions—Federal Jurisdiction—A Lamentable Situation" (1981), 59 *Can. Bar Rev.* 124; W. Tetley, "Maritime Law Judgments in Canada—1979" (1981), 6 *Dalhousie L.J.* 676; S. Scott, "Canadian Federal Courts and the Constitutional Limits of Their Jurisdiction" (1982), 27 *McGill L.J.* 137; P. Glenn, "Maritime Law—Federal Court Jurisdiction—Canadian Maritime Law—Relationship to Civil and Common Law: *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*" (1987), 66 *Can. Bar Rev.* 360 and W. Tetley, "The Buenos Aires Maru—Has the Whole Nature of Canadian Maritime Law Been Changed?" (1988), 10 *Sup. Ct L. Rev.* 399).

In his examination of *ITO*, *supra*, Glenn, *supra*, comments on both the effect of *Quebec North Shore*, *supra*, and upon the subsequent broad construction of Federal Court jurisdiction over maritime matters. At pages 361-62:

l'exercice par le Parlement de son pouvoir de conférer compétence à un tribunal établi en vertu de l'art. 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Ce faisant, la Cour a défendu avec force la structure essentiellement unitaire de notre système judiciaire.

Le juge La Forest évoque en outre les «critères stricts» auxquels le Parlement doit se conformer en attribuant compétence aux tribunaux fédéraux (à la p. 226).

Dans l'arrêt *R. c. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Ltd.*, [1980] 1 R.C.S. 695, le juge Pigeon énonce le même critère strict, à la p. 713:

Il faut tenir compte de ce que le principe fondamental régissant le système judiciaire canadien est la compétence des cours supérieures des provinces sur toutes questions de droit fédéral et provincial. Le Parlement fédéral a le pouvoir de déroger à ce principe en établissant des tribunaux additionnels seulement «pour la meilleure administration des lois du Canada».

Que la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime ait néanmoins reçu une interprétation large est souvent relevé dans la doctrine (voir J. Laskin et R. Sharpe, «Constricting Federal Court Jurisdiction: A Comment on Fuller Construction» (1980), 30 *U.T.L.J.* 283; J. M. Evans, «Comments on Legislation and Judicial Decisions—Federal Jurisdiction—A Lamentable Situation» (1981), 59 *R. du B. can.* 124; W. Tetley, «Maritime Law Judgments in Canada—1979» (1981), 6 *Dalhousie L.J.* 676; S. Scott, «Canadian Federal Courts and the Constitutional Limits of Their Jurisdiction» (1982), 27 *R.D. McGill* 137; P. Glenn, «Maritime Law—Federal Court Jurisdiction—Canadian Maritime Law—Relationship to Civil and Common Law: *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*» (1987), 66 *R. du B. can.* 360; et W. Tetley, «The Buenos Aires Maru—Has the Whole Nature of Canadian Maritime Law Been Changed?» (1988), 10 *Sup. Ct L. Rev.* 399).

Dans son examen de l'arrêt *ITO*, précité, Glenn, *loc. cit.*, commente l'effet de l'arrêt *Quebec North Shore*, précité, ainsi que l'interprétation large donnée par la suite à la compétence maritime de la Cour fédérale. Il dit aux pp. 361 et 362:

As is well known, the Supreme Court of Canada decided in *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.*, that these words [s. 101 of the *Constitution Act, 1867*] require that there be applicable and existing federal law upon which the jurisdiction of the Federal Court can be exercised. Absent such existing federal law, no statutory grant of jurisdiction to the Federal Court is valid, and the mere existence of federal legislative authority in a given field is not indicative of existing federal law. . . . The decision in *Quebec North Shore* has been criticized for its divisive effect on multi-party litigation but is important for its re-affirmation of the fundamentally unitary character of the Canadian court system

As to maritime matters, however, the Supreme Court subsequently held in *Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Co.* that there had been legislative definition in section 2 of the Federal Court Act of a body of "Canadian maritime law" upon which Federal Court jurisdiction can be based. . . . The Federal Court was thus enabled to exercise a jurisdiction in Admiralty of some importance . . . but which was limited by restrictions inherent in English admiralty jurisdiction in 1934.

In the *ITO* decision the Supreme Court has now eliminated these restrictions Federal Court jurisdiction is thus now co-extensive with that which is maritime, a definition which would make it as broad as that exercised by the English Admiralty Court in its most expansive period Yet even this extensive English jurisdiction would not have included a claim for a tort or delict committed on land McIntyre J., however, speaking for the majority of the court, refused to restrict the definition of maritime and admiralty matters to claims fitting within such historical limits. [Citations omitted; emphasis added.]

In distinction, then, to the generally strict construction of Federal Court jurisdiction, this Court has, in the area of Federal Court jurisdiction over maritime law, pursued an expansive method of interpretation. McIntyre J.'s analysis of the second requirement for Federal Court jurisdiction, in the context of maritime law, is, therefore, pivotal to the determination of the question before this Court in the present case. It is

[TRADUCTION] La Cour suprême du Canada, on le sait bien, a statué dans l'arrêt *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée* que ces mots [le texte de l'art. 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*] exigent l'existence d'une loi fédérale applicable susceptible de justifier l'exercice de la compétence de la Cour fédérale. En l'absence d'une telle loi fédérale, toute disposition législative attributive de compétence à la Cour fédérale est entachée d'invalidité, et la seule existence d'une compétence législative fédérale dans un domaine donné n'est nullement indicative de l'existence d'une loi fédérale. [. . .] On reproche à l'arrêt *Quebec North Shore* d'avoir pour effet de scinder les litiges mettant en cause plusieurs parties, mais il a ceci d'important qu'il confirme de nouveau le caractère essentiellement unitaire du système judiciaire canadien

Pour ce qui est des affaires maritimes, toutefois, la Cour suprême a dit dans l'arrêt subséquent *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.* que l'article 2 de la Loi sur la Cour fédérale contenait une définition législative d'un ensemble de règles de «droit maritime canadien» pouvant fonder la compétence de la Cour fédérale. [. . .] La Cour fédérale était en conséquence habilitée à exercer en matière d'amirauté une compétence assez importante [. . .] dont l'étendue était pourtant limitée par les restrictions inhérentes à la compétence en matière d'amirauté existant en Angleterre en 1934.

Dans l'arrêt *ITO*, la Cour suprême a supprimé ces restrictions. [. . .] La compétence de la Cour fédérale coïncide donc maintenant avec ce qui relève du domaine maritime, définition qui rendrait cette compétence tout aussi large que celle exercée par l'*Admiralty Court* d'Angleterre au faite de ses pouvoirs [. . .] Néanmoins, même cette large compétence anglaise ne se serait pas étendue aux demandes découlant d'un délit civil commis sur la terre ferme [. . .] Le juge McIntyre, toutefois, se prononçant au nom de la majorité, a refusé de limiter aux demandes comprises dans ces limites historiques la définition des affaires relevant du droit maritime et de l'amirauté. [Références omises; je souligne.]

Par contraste donc avec son interprétation généralement stricte de la compétence de la Cour fédérale, notre Cour a privilégié en ce qui concerne la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime une interprétation large. D'où le caractère primordial, aux fins de trancher la question qui nous a été soumise en l'espèce, de l'analyse de la deuxième exigence à remplir pour que la Cour fédérale ait com-

thus to McIntyre J.'s words regarding this crucial second requirement that I now turn.

McIntyre J. began by noting that the definition, found in s. 2 of the Act, encompassed two different categories of maritime law, as law that (p. 769):

- (1) was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute; or
- (2) would have been so administered if that court had had on its Admiralty side unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters.

In defining the first category of maritime law, McIntyre J. relied extensively upon an earlier decision of this Court, *Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Co.*, [1979] 2 S.C.R. 157, and on the reasons of Thurlow A.C.J. in *The Queen v. Canadian Vickers Ltd.*, [1978] 2 F.C. 675. He traced the history of both English and Canadian enactments to conclude that the effect of *The Admiralty Act* of 1934, enacted by Parliament, "was to adopt as part of Canadian law, English admiralty jurisdiction and law as it existed in 1934." (Emphasis added.) In conclusion as to the extent of the first category of maritime law, McIntyre J. stated at p. 771:

I would be of the opinion then that the term 'Canadian maritime law' includes all that body of law which was administered in England by the High Court on its Admiralty side in 1934 as such law may, from time to time, have been amended by the federal Parliament, and as it has developed through judicial precedent to date.

McIntyre J. concluded that, notwithstanding the breadth of the first category, the claim of Miida against ITO was not comprehended by it, since English maritime law of 1934 was confined to torts committed "within the ebb and flow of the tide". Importantly, he noted that, even if the Act appeared to confer jurisdiction under one of the heads of s. 22, this was not the end of the matter, since English maritime law of 1934 could not, as explained above, with-

pétence, faite par le juge McIntyre dans le contexte du droit maritime. Reportons-nous alors aux propos du juge McIntyre touchant cette deuxième et cruciale exigence.

Dès l'abord, le juge McIntyre a fait remarquer que la définition figurant à l'art. 2 de la Loi englobe deux catégories différentes de droit maritime, à savoir le droit (à la p. 769):

- (1) dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi; ou
- (2) qui en aurait relevé si cette cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté.

Pour définir la première catégorie du droit maritime, le juge McIntyre s'est appuyé dans une grande mesure sur un arrêt antérieur de notre Cour, *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co.*, [1979] 2 R.C.S. 157, et sur les motifs rédigés par le juge en chef adjoint Thurlow dans l'affaire *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.*, [1978] 2 C.F. 675. Il a fait l'histoire des dispositions législatives anglaises et canadiennes pour conclure que la *Loi d'Amirauté* de 1934, adoptée par le législateur fédéral, «a eu pour effet d'intégrer au droit canadien la compétence et le droit en matière maritime qui existaient en Angleterre en 1934». (Je souligne.) En guise de conclusion sur l'étendue de la première catégorie du droit maritime, le juge McIntyre affirme, à la p. 771:

Je serais donc d'avis que l'expression «droit maritime canadien» comprend tout cet ensemble de règles de droit, appliquées en 1934 en Angleterre par la Haute Cour, en sa juridiction d'amirauté, qui peuvent avoir été, à l'occasion, modifiées par le Parlement fédéral et qui se sont développées jusqu'à ce jour au gré des précédents judiciaires.

Selon le juge McIntyre, indépendamment de la large portée de la première catégorie, celle-ci ne comprenait pas la réclamation de Miida contre ITO, puisque le droit maritime existant en Angleterre en 1934 ne s'appliquait qu'aux délits civils commis «entre le flux et le reflux». Fait important, il a souligné que, même s'il paraissait y avoir compétence en vertu de l'un des alinéas de l'art. 22 de la Loi, cela n'était pas en soi suffisant, car, ainsi que je l'ai déjà

out more, provide the necessary body of federal law to nourish the statutory grant of jurisdiction. Thus, whether or not the Act covered the particular claim in this case, recourse had to be had to the second category of maritime law.

The definition of the second category of maritime law formulated by McIntyre J. was in part a response to the opinion of Le Dain J. in *Domestic Converters Corp. v. Arctic Steamship Line*, [1984] 1 F.C. 211, at p. 244, that "[i]t would be against the whole tradition of admiralty jurisdiction with respect to maritime torts to hold that a tort or delict committed on land is a maritime matter", a statement, however, that Le Dain J. later retracted.

As the construction of this second category of maritime law forms the basis upon which the question in the present case must be examined, I will reproduce McIntyre J.'s formulation in its entirety. At page 774 he wrote:

I would agree that the historical jurisdiction of the Admiralty courts is significant in determining whether a particular claim is a maritime matter within the definition of Canadian maritime law in s. 2 of the *Federal Court Act*. I do not go so far, however, as to restrict the definition of maritime and admiralty matters only to those claims which fit within such historical limits. An historical approach may serve to enlighten, but it must not be permitted to confine. In my view the second part of the s. 2 definition of Canadian maritime law was adopted for the purpose of assuring that Canadian maritime law would include an unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters. As such, it constitutes a statutory recognition of Canadian maritime law as a body of federal law dealing with all claims in respect of maritime and admiralty matters. Those matters are not to be considered as having been frozen by *The Admiralty Act, 1934*. On the contrary, the words "maritime" and "admiralty" should be interpreted within the modern context of commerce and shipping. In reality, the ambit of Canadian maritime law is limited only by the constitutional division of powers in the *Constitution Act, 1867*. I am aware in arriving at this conclusion that a court, in determining whether or not any particular case involves a maritime or admiralty matter, must avoid encroachment on what is in "pith and substance" a matter of local concern involving property and civil

expliqué, le seul droit maritime anglais de 1934 ne pouvait constituer l'ensemble de règles de droit fédérales nécessaires pour fonder l'attribution législative de compétence. Donc, que la demande en cause soit ou non visée par la Loi, il fallait recourir à la seconde catégorie du droit maritime.

La définition de la seconde catégorie du droit maritime, qu'a formulée le juge McIntyre, représentait en partie une réponse à l'opinion du juge Le Dain dans l'affaire *Domestic Converters Corp. c. Arctic Steamship Line*, [1984] 1 C.F. 211, à la p. 244, suivant laquelle «[i]l serait contraire à toute la tradition en matière de compétence en amirauté sur les délits maritimes de conclure qu'un délit commis à terre est une affaire maritime». Le juge Le Dain s'est toutefois rétracté par la suite sur ce point.

Comme l'interprétation de cette seconde catégorie du droit maritime est à la base de la question soulevée en l'espèce, je reproduis intégralement les propos du juge McIntyre, qui écrit, à la p. 774:

Je suis d'accord pour dire que la compétence historique des cours d'amirauté est importante pour déterminer si une demande particulière est une matière maritime au sens qu'en donne la définition du droit maritime canadien que l'on trouve à l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Je n'irais pas cependant jusqu'à limiter la définition de matière maritime et d'amirauté aux seules demandes qui cadrent avec ces limites historiques. Une méthode historique peut servir à éclairer, mais ne saurait autoriser à limiter. À mon avis, la seconde partie de la définition que donne l'art. 2 du droit maritime canadien a été adoptée afin d'assurer que le droit maritime canadien comprenne une compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté. À ce titre, elle constitue une reconnaissance légale du droit maritime canadien comme ensemble de règles de droit fédérales portant sur toute demande en matière maritime et d'amirauté. On ne saurait considérer ces matières comme ayant été figées par la *Loi d'amirauté, 1934*. Au contraire, les termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau. En réalité, l'étendue du droit maritime canadien n'est limitée que par le partage constitutionnel des compétences établi par la *Loi constitutionnelle de 1867*. Je n'ignore pas, en tirant cette conclusion, que la cour, en déterminant si une affaire donnée soulève une question maritime ou d'amirauté, doit éviter d'empiéter sur ce

rights or any other matter which is in essence within exclusive provincial jurisdiction under s. 92 of the *Constitution Act, 1867*. It is important, therefore, to establish that the subject-matter under consideration in any case is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence. [Emphasis added.]

In determining whether the claim of Miida properly fell within this second category of maritime law, McIntyre J. emphasized the important role played by stevedores in the area of shipping and cited *Reference re Industrial Relations and Disputes Act*, [1955] S.C.R. 529, in support. He concluded at pp. 775-76 with these words:

It is clear, in my view, that such incidental storage by the carrier itself or by a third party under contract to the carrier is also a matter of maritime concern by virtue of the "close, practical relationship of the terminal operation to the performance of the contract of carriage" It may then be concluded that cargo-handling and incidental storage before delivery and before the goods pass from the custody of a terminal operator within the port area is sufficiently linked to the contract of carriage by sea to constitute a maritime matter within the ambit of Canadian maritime law, as defined in s. 2 of the *Federal Court Act*.

... I would stress that the maritime nature of this case depends upon three significant factors. The first is the proximity of the terminal operation to the sea, that is, it is within the area which constitutes the port of Montreal. The second is the connection between the terminal operator's activities within the port area and the contract of carriage by sea. The third is the fact that the storage at issue was short-term pending final delivery to the consignee. [Emphasis added.]

Having found the necessary body of existing federal law, McIntyre J. determined that the third requirement was also met, as Canadian maritime law fell within federal legislative competence under s. 91(10) of the *Constitution Act, 1867*. As is obvious from the summary of these reasons, once one finds, at least in the maritime context, that the claim falls

qui constitue, de par son caractère véritable, une matière d'une nature locale mettant en cause la propriété et les droits civils ou toute autre question qui relève essentiellement de la compétence exclusive de la province en vertu de l'art. 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Il est donc important de démontrer que la question examinée dans chaque cas est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale. [Je souligne.]

En déterminant si la demande de Miida tombait légitimement dans cette seconde catégorie du droit maritime, le juge McIntyre a insisté sur le rôle important joué par les manutentionnaires dans le domaine des expéditions par eau et a cité à l'appui de ce point de vue l'arrêt rendu dans *Reference re Industrial Relations and Disputes Act*, [1955] R.C.S. 529. Il conclut, aux pp. 775 et 776:

Il est clair, à mon sens, que cet entreposage accessoire par le transporteur lui-même, ou par un tiers lié par contrat avec le transporteur, est aussi une affaire d'intérêt maritime en vertu du «rapport étroit existant en pratique entre le transit et l'exécution du contrat de transport» [. . .] On peut donc conclure que la manutention et l'entreposage accessoire, avant la livraison et pendant que la marchandise reste sous la garde d'un acconier dans la zone portuaire, est suffisamment liée au contrat de transport maritime pour constituer une affaire maritime qui relève du droit maritime canadien, au sens de l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

... je tiens à souligner que la nature maritime de l'es-pèce dépend de trois facteurs importants. Le premier est le fait que les activités d'acconage se déroulent à proximité de la mer, c'est-à-dire dans la zone qui constitue le port de Montréal. Le second est le rapport qui existe entre les activités de l'acconier dans la zone portuaire et le contrat de transport maritime. Le troisième est le fait que l'entreposage en cause était à court terme en attendant la livraison finale des marchandises au destinataire. [Je souligne.]

Ayant conclu à l'existence de l'ensemble nécessaire de règles de droit fédérales, le juge McIntyre a décidé que la troisième exigence avait également été remplie, étant donné que le droit maritime canadien relevait de la compétence législative fédérale aux termes du par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Or, il se dégage nettement du résumé des

within either category of maritime law, the third requirement is easily met.

It is against this background that the claim in the present case must be examined. As in *ITO*, *supra*, the claim here falls for consideration under the second category of maritime law, i.e. law that would have been so administered if the Exchequer Court of Canada had had on its admiralty side unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters. This is largely the basis upon which the lower courts approached the issue and upon which the parties presented their arguments.

The Claim

Characterization

A number of things become evident on a reading of this Court's reasons in *ITO*, *supra*. To begin with, McIntyre J. was careful, in his construction of the broad body of law called Canadian maritime law, to remain cognizant of overarching constitutional considerations and hence he articulated the caveat that "[i]t is important, therefore, to establish that the subject-matter under consideration in any case is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence" (p. 774). McIntyre J.'s caution is also evident in his careful recital of the factors present in the circumstances of the case which compelled him to reach the conclusion that such an integral connection existed. It is therefore important, in a consideration of the issue before the Court in the instant case, to ensure that the claim is examined within its total factual context in order to determine its true nature. Any analysis must engage in such careful scrutiny to ensure that each case does indeed fall within this body of law, however broad it might be.

In adopting this approach, I am in agreement with the statement of Collier J. in the Federal Court in

motifs du juge McIntyre qu'en matière maritime du moins, du moment que l'on conclut que la demande tombe dans l'une ou l'autre catégorie du droit maritime, il n'en faut pas davantage pour satisfaire à la troisième exigence.

C'est dans ce contexte que doit être examinée la demande dont il s'agit ici. Comme dans l'affaire *ITO*, précitée, la réclamation ici en cause doit être examinée en fonction de la seconde catégorie du droit maritime, c.-à-d. celle du droit dont l'application aurait relevé de la Cour de l'Échiquier du Canada si cette dernière avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté. C'est principalement sur cette base que les tribunaux d'instance inférieure ont abordé la question et que les parties ont présenté leurs arguments.

d La réclamation

Caractérisation

Plusieurs points deviennent évidents à la lecture des motifs de notre Cour dans l'arrêt *ITO*, précité. Premièrement, le juge McIntyre a eu soin, en interprétant le vaste ensemble de règles de droit appelé «droit maritime canadien», de tenir compte de certaines considérations générales d'ordre constitutionnel et c'est pourquoi il a formulé la restriction suivante: «Il est donc important de démontrer que la question examinée dans chaque cas est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale» (à la p. 774). La prudence du juge McIntyre se dégage en outre de son énoncé soigneux des facteurs inhérents aux circonstances de l'affaire qui l'ont amené à conclure à l'existence d'un tel lien intégral. Il importe en conséquence, aux fins de l'étude de la question dont la Cour est saisie en l'espèce, de veiller à ce que la demande soit examinée dans l'ensemble de son contexte factuel afin d'en déterminer la véritable nature. Toute analyse doit comporter ce genre d'examen méticuleux de manière qu'on puisse s'assurer que l'instance relève effectivement de cet ensemble de règles de droit, si large soit-il.

En adoptant cette approche, je souscris à la déclaration du juge Collier de la Cour fédérale, qui, dans

Sumitomo Shoji Canada Ltd. v. The "Juzan Maru", [1974] 2 F.C. 488, at p. 496, that in characterizing the claims raising the issue of jurisdiction, one must look "at the essence of the arrangement" between the parties. This approach was commented on and approved of in *Kuhr v. The "Friedrich Busse"*, [1982] 2 F.C. 709, wherein Addy J. stated at p. 717:

In that case [*The Ship "Juzan Maru"*] the Court declined jurisdiction, but it was clearly on the basis that, on examining the true essence of the contract in the light of all the circumstances and the particular facts of the case, it appeared that the maritime or shipping aspects of the business arrangement between the parties were minuscule or incidental . . . and that the essence of the arrangement was not maritime. I fully agree with that principle . . .

This is a common-sense approach and an approach generally followed in dealing with questions of this nature. Further, such an approach is inherent in any inquiry into "what is in "pith and substance" a matter of local concern involving property and civil rights or any other matter which is in essence within exclusive provincial jurisdiction" (*ITO, supra*, at p. 774). Therefore, in determining whether or not the claim here falls within the jurisdiction of the Federal Court as a matter of maritime law, I will pay particular heed to this method of analysis.

In my view, once one examines the nature of the relationship between the parties, evidenced primarily by the contract between them, it becomes clear that "the maritime or shipping aspects of the business arrangement between the parties were minuscule or incidental", incidental, that is, to a contract for the sale of goods which is the dominant feature of their relationship. As is evident from the face of the telex of October 11, 1985, the parties were concerned primarily with the conclusion of an agreement for the sale and delivery of urea. Most of the terms of their bargain are traditionally associated with contracts of sale, such as quality, quantity etc. Due, however, to the contingencies facing the parties in the particular instance, certain terms, of a more "maritime nature" it is argued, were used, such as the CIF-FO terms going to price, and the demurrage and discharge

l'affaire *Sumitomo Shoji Canada Ltd. c. Le «Juzan Maru»*, [1974] 2 C.F. 488, a dit, à la p. 496, que pour caractériser des demandes soulevant la question de la compétence, il faut «analyse[r] l'essence de l'accord» passé entre les parties. Cette approche a été commentée et approuvée dans la décision *Kuhr c. Le «Friedrich Busse»*, [1982] 2 C.F. 709, où le juge Addy affirme, à la p. 717:

Dans cette espèce [*Le navire «Juzan Maru»*], la Cour déclina sa compétence manifestement parce que, à l'examen de l'essence véritable du contrat, à la lumière de tous les faits et du cas d'espèce, il apparaissait que les aspects maritimes des arrangements d'affaires intervenus entre les parties étaient minimes voire accidentels [...] l'essence de l'arrangement n'était pas maritime. Je souscris entièrement à ce principe . . .

Il s'agit là d'une approche logique et celle qui est généralement suivie pour résoudre ce genre de questions. En outre, cette approche fait partie intégrante de toute enquête portant sur «ce qui constitue, «de par son caractère véritable», une matière d'une nature locale mettant en cause la propriété et les droits civils ou toute autre question qui relève essentiellement de la compétence exclusive de la province» (l'arrêt *ITO*, précité, à la p. 774). Donc, aux fins de déterminer si la demande ici en cause ressortit à la Cour fédérale en raison de sa compétence en matière de droit maritime, je porterai une attention particulière à cette méthode analytique.

À mon avis, dès qu'on examine la nature des rapports existant entre les parties, rapports constatés surtout par le contrat qu'elles ont passé, il devient évident que «les aspects maritimes des arrangements d'affaires intervenus entre les parties étaient minimes voire accidentels», c'est-à-dire qu'ils étaient accessoires au contrat de vente de marchandises qui constitue l'élément prédominant de leurs rapports. Comme le révèle le télex du 11 octobre 1985, la principale préoccupation des parties était la passation d'un contrat pour la vente et la livraison d'urée. Or, la plupart des clauses de leur contrat, qui concernent notamment la qualité et la quantité, sont de celles qui se retrouvent traditionnellement dans les contrats de vente. En raison, toutefois, des contingences devant lesquelles les parties se trouvaient en l'espèce, certaines clauses de caractère plus maritime, telles que la

terms. However, once one examines the essence of the agreement between the parties taken as a whole, it becomes evident that, despite the apparent maritime trappings of certain wording of the contract, in reality it operated merely to further the primary goal of the parties, being the sale and delivery of a quantity of urea. Navigation and shipping does not comprehend the contract entered into by the parties here. It was not concerned with the carriage of goods by sea nor was it concerned with stevedoring services. Monk's contract with the carrier is separate and independent from the contract it concluded with Island.

It is purely incidental, due only to the fact that Monk purchased the urea in Russia, that the carriage had to be done by sea. It could, for that matter, have been done by plane or by truck. Quite independently of its contract for the sale of the urea to Island, Monk entered into a contract for the carriage of the goods. The fact that Island was aware that the goods would be shipped in this fashion and that it undertook to pay a price for the goods that comprehended the cost of freight and insurance and undertook to pay demurrage and the expense of discharge in no way alters the nature of the contract between Monk and Island. Island undertook no obligation whatsoever as to the actual carriage by sea. Had the goods not been delivered, Island would have had no recourse against the carrier, but only a civil recourse against Monk for breach of contract, a purely provincial matter.

While I agree with Hugessen J.A. that the problem lies in characterizing the subject matter of the claim, I cannot agree that the contract evidenced by the telex embodies a number of contracts, among others a contract of sale, a contract of carriage and a contract for marine insurance entered into between Monk and Island. While Monk had a contractual obligation to obtain insurance for the benefit of Island, Island was not the contracting party, Monk was. Similarly, while Monk had obligations regarding the payment of

clause CAF-FO relative au prix et les clauses concernant les surestaries et le déchargement, ont été utilisées. Cependant, quand on examine au fond l'ensemble du contrat intervenu entre les parties, on se rend compte qu'en dépit de «l'aspect maritime» de certaines clauses du contrat, celles-ci ne servaient en réalité qu'à permettre aux parties d'atteindre leur but principal, à savoir la vente et la livraison d'une quantité déterminée d'urée. Le contrat qu'ont passé les parties en l'espèce ne relève pas du domaine de la navigation et des expéditions par eau. Il ne porte ni sur le transport de marchandises par mer ni sur la prestation de services de manutention. Le contrat conclu par Monk avec le transporteur existe séparément et indépendamment de celui qu'elle a passé avec Island.

C'est une circonstance purement accessoire, tenant uniquement à ce que Monk a fait l'achat de l'urée en Russie, que le transport a dû se faire par mer. Le transport par avion ou par camion aurait pu être en cause. Tout à fait indépendamment de son contrat de vente d'urée à Island, Monk a passé un contrat pour le transport des marchandises. Et le fait que Island savait que ces marchandises seraient transportées de cette manière et qu'elle ait convenu d'un prix d'achat qui comprenait le fret et le coût de l'assurance, ainsi que l'engagement qu'elle a pris de payer les surestaries et d'acquitter les frais de déchargement ne changent absolument rien à la nature du contrat intervenu entre Monk et Island. Cette dernière n'a contracté aucune obligation, quelle qu'elle soit, en ce qui concerne la transport par mer comme tel. En cas de non-livraison des marchandises, Island n'aurait pas pu exercer de recours contre le transporteur, mais aurait dû se borner à poursuivre Monk au civil pour rupture du contrat, affaire purement provinciale.

Si je partage l'avis du juge Hugessen que le problème réside dans la caractérisation de l'objet de la demande, je ne puis admettre que le contrat constaté par le télex renferme en fait plusieurs contrats, dont un contrat de vente, un contrat de transport et un contrat d'assurance maritime, intervenus entre Monk et Island. Il incombait certes à Monk une obligation contractuelle d'obtenir de l'assurance au profit de Island, mais la partie contractante était Monk et non pas Island. De même, bien que Monk ait eu des obli-

freight, it was toward the carrier, not Island, as was similarly the case regarding the discharge of the cargo. The contract of insurance and contract of carriage, to which Hugessen J.A. refers as conferring jurisdiction upon the Federal Court, are, in my respectful opinion, contracts entered into between Monk and the carrier, not between Monk and Island. While I would have little difficulty in finding jurisdiction in the Federal Court if terms of the contract of insurance between Monk and National Surety Corporation were in dispute (clearly within Federal Court jurisdiction under the authority of *Triglav v. Terrasses Jewellers Inc.*, [1983] 1 S.C.R. 283) or if Monk, as the charterer under the charter-party entered into with Superchart I/S, the owners of the *Super Spirit*, disputed some of the terms relevant to that relationship; here, however, claims of such undisputed maritime quality are not in issue.

When one examines Monk's claim in its entirety and in the factual context in which it arose, one can only conclude that it is inseparable from the contract of sale. The price of the goods was set taking into account the shipping arrangements made by Monk. Therefore, the price of the urea, an essential term of the contract of sale, provides the appropriate focus for this dispute. In this framework, it is not, in my opinion, possible to separate out individual claims and allocate them to categories controlled by labels such as "contract of carriage terms". McNair J., in my respectful opinion, makes a similar error in his reference to the charter-party in some fashion being incorporated by the contract of sale between the parties.

While the terms of the charter-party may have formed the reference point for the setting of the discharge and demurrage rates, this can in no way be determinative of the question of jurisdiction. In light of the caveats, discussed previously, regarding the appropriate parameters of maritime law and in light of the approach to characterization set out above,

gations relativement à l'acquittement du fret, il s'agissait d'obligations envers le transporteur plutôt qu'envers Island, ce qui valait également pour le déchargement de la cargaison. Le contrat d'assurance et le contrat de transport mentionnés par le juge Hugessen comme attributifs de compétence à la Cour fédérale sont, à mon humble avis, des contrats passés entre Monk et le transporteur et non entre Monk et Island. J'aurais conclu sans beaucoup de difficulté à la compétence de la Cour fédérale dans l'hypothèse d'une contestation portant sur les conditions du contrat d'assurance intervenu entre Monk et National Surety Corporation (la compétence de la Cour fédérale étant clairement établie par l'arrêt *Triglav c. Terrasses Jewellers Inc.*, [1983] 1 R.C.S. 283) ou si Monk, en tant qu'affrètement aux termes de la charte-partie conclue avec Superchart I/S, propriétaire du *Super Spirit*, avait contesté certaines clauses ayant trait aux rapports résultant de cette charte-partie. En l'espèce, toutefois, il n'est nullement question de demandes revêtant un caractère aussi incontestablement maritime.

Quand on examine la réclamation de Monk dans son ensemble et dans le contexte factuel où elle est née, l'on ne peut s'empêcher de conclure qu'elle est indissociable du contrat de vente. Les arrangements pris par Monk en ce qui concerne le transport ont été pris en considération dans la fixation du prix des marchandises. C'est donc en fonction du prix de l'urée—condition essentielle du contrat de vente—qu'il convient d'aborder le présent litige. Dans ce contexte, il est impossible, selon moi, d'isoler des réclamations individuelles et de les classer sous des rubriques telles que «conditions du contrat de transport». J'estime, en toute déférence, que c'est précisément là l'erreur que commet le juge McNair en disant de la charte-partie qu'elle a été de quelque manière incorporée dans le contrat de vente intervenu entre les parties.

Il se peut que les conditions de la charte-partie aient servi de point de référence pour l'établissement du rythme de déchargement et du taux des surestaries, mais cela n'est nullement déterminant sur la question de la compétence. Étant donné les réserves, précédemment exprimées, quant aux limites qu'il convient d'imposer à l'étendue du droit maritime et

maritime trappings of this nature must be viewed as inconclusive and reliance on them, in determining questions of jurisdiction, ill-founded. Rather, I am in agreement with the manner in which Desjardins J.A. at the Court of Appeal describes the context of the claim. At page 392 she states that:

The contract at issue was concluded exclusively by the appellant, the buyer, and the respondent, the seller. The seller undertook to take measures to have the cargo delivered CIF to the buyer who in turn took as his responsibility the discharge of the cargo at specified ports of call, hence the words FO for "free out" found in the contract. The seller then signed a contract of carriage, the charter-party, with the owners of the vessel. We are not concerned with that second contract which is a maritime contract. [Emphasis added.]

I would add that the mere use of words such as "demurrage", "free-out" in a contract cannot, without more, ground jurisdiction unless such words are used in a maritime contract. Further, even assuming, as my colleague Iacobucci J. asserts, that the discharge of cargo from a ship is a maritime matter, it is clear that the claim here is not properly comprehended by this characterization. In my view, an examination of the relationship between the parties demonstrates that the claim in the instant case revolves around the contract price of the goods and not their discharge. That this is the proper view of the claim is discussed at greater length below.

Nature

The above discussion was largely concerned with the proper framework within which to characterize the claim before us and in setting out certain general considerations pertinent on the facts of this case. I will now examine each of the items of Monk's claim to show that an analysis at an increased level of specificity does not detract from the general conclusion reached above, namely that the claim, in its essence, flows from a contract for the sale of goods, a claim

compte tenu du mode de caractérisation exposé plus haut, une telle apparence de l'existence d'un caractère maritime doit être tenue pour non concluante et on ne saurait à bon droit s'y fier pour trancher des questions de compétence. Pour ma part, j'approuve l'exposé du contexte de la demande en question qu'a fait le juge Desjardins de la Cour d'appel. À la page 2, elle dit:

Le contrat en cause a été conclu exclusivement par l'appelante, l'acheteur, et par l'intimée, le vendeur. Le vendeur s'est engagé à prendre des mesures pour faire livrer la cargaison CAF à l'acheteur, qui, pour sa part, a assumé l'obligation de décharger la cargaison à des ports d'escale donnés, une obligation qui se trouve exprimée au contrat par le terme «FO» («free out» (Franco déchargement)). Le vendeur a alors signé un contrat de transport, la charte-partie, avec les propriétaires du navire. Ce second contrat, qui constitue un contrat maritime, ne nous concerne pas. [Je souligne.]

Je tiens à ajouter que le seul emploi de mots tels que «surestaries» et «franco déchargement» sans plus dans un contrat ne suffit pas pour fonder la compétence, à moins que ces mots ne soient utilisés dans un contrat maritime. En outre, même à supposer, comme mon collègue le juge Iacobucci l'affirme, que le déchargement de la cargaison d'un navire relève du domaine maritime, il est évident qu'on ne saurait légitimement en dire autant de la réclamation ici en cause. À mon avis, il se dégage de l'examen des rapports existant entre les parties que cette demande concerne le prix des marchandises stipulé au contrat plutôt que leur déchargement. Que ce soit là la caractérisation appropriée de la réclamation est discuté de façon plus détaillée ci-après.

Nature

Dans l'analyse qui précède, il s'agissait principalement d'établir le cadre dans lequel il convient de procéder à la caractérisation de la demande qui nous a été soumise et d'exposer certaines considérations générales qui sont pertinentes dans les circonstances de la présente instance. Je me propose maintenant d'examiner chacun des points avancés dans la demande de Monk afin de démontrer qu'un examen encore plus minutieux n'affaiblit aucunement la conclusion générale tirée plus haut, à savoir que la demande découle essentiellement d'un contrat de

that, therefore, falls outside the Federal Court's jurisdiction over maritime law.

Monk firstly claims that Island discharged more from the ship than permitted under the terms of the contract and thus owes Monk for this overage. There is little to be said about this item since it is so obviously, in my opinion, solely related to the contract for the sale of urea and not in any way to any matter of a maritime nature. As Pratte J.A. in the Federal Court of Appeal noted at p. 386, this claim is simply one for the price of goods sold and delivered. It flows directly from one of the essential terms of the contract of sale. The connection to maritime law, if any, is exceedingly remote and the connection goes little if any distance towards establishing the integral connection articulated by McIntyre J. in *ITO*, *supra*. The only possible connection to maritime law is found in the agreement between the parties that the amount discharged was to be determined by way of draft survey, a technique often resorted to in cases of goods of a bulk nature carried by ship. An appropriate response to the contention that this suffices to stamp the claim with the label "maritime" is found in the reasons of Desjardins J.A. at the Court of Appeal. She dispenses with the argument in this fashion at p. 392:

Under the contract of sale, the buyer was not entitled to take more than what he had asked for. That he took more because it was bulk cargo and because of the difficulty of proper weighing, inherent to marine carriage of this type, does not make the claim for excess a maritime contract. As a matter of comparison, had the type of weighing retained for the measurement of the cargo been done on land after the discharge instead of by draft surveys, and had the scales been false or incorrect in violation of the provisions of the **Weights and Measures Act**, R.S.C. 1985, c. W-6, would any excess claim, inherently resulting from the operation, become federal because **Weights and Measures** are a federal

vente de marchandises et échappe donc à la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime.

^a Monk fait valoir en premier lieu que Island a déchargé du navire davantage que ce qui était prévu au contrat et est en conséquence tenue de payer à Monk le prix de cet excédent. Point n'est besoin de nous attarder sur ce moyen car il est bien évident, selon moi, qu'il se rapporte uniquement au contrat de vente d'urée et ne relève aucunement du domaine maritime. Comme le fait remarquer le juge Pratte de la Cour d'appel fédérale, à la p. 3, il s'agit simplement d'une demande de paiement du prix de marchandises vendues et livrées. Cette demande découle directement de l'une des conditions essentielles du contrat de vente. Tout lien qu'elle peut avoir avec le droit maritime est extrêmement faible et ne constitue guère le genre de lien intégral évoqué par le juge McIntyre dans l'arrêt *ITO*, précité. En effet, le seul lien possible avec le droit maritime vient de ce que les parties ont convenu que la quantité de marchandises déchargées était à déterminer par la méthode de vérification des tirants d'eau, souvent employée pour établir la quantité de marchandises transportées en vrac à bord d'un navire. Une réponse appropriée à l'argument voulant que cela suffise pour faire relever la demande du domaine «maritime» se dégage des motifs du juge Desjardins de la Cour d'appel, qui, aux pp. 2 et 3, écarte dans les termes suivants cet argument:

^g En vertu du contrat de vente, l'acheteur n'avait pas le droit de prendre plus de marchandises qu'il n'en avait demandées. La demande relative à la cargaison excédentaire ne revêt pas le caractère d'un contrat maritime parce que l'acheteur a pris davantage de marchandises parce que la cargaison était une cargaison en vrac et que l'évaluation de son poids exact présentait certaines difficultés, inhérentes à ce genre de transport maritime. À titre comparatif, supposons que le mesurage de la cargaison ait eu lieu selon une méthode de pesée pratiquée au sol après le déchargement plutôt que par une vérification des tirants d'eau, et supposons que la balance utilisée ait été inexacte ou inadéquate et ait violé les dispositions de la Loi sur les poids et mesures, L.R.C. 1985, chap. W-6; toute demande relative au surplus, résultant de façon inhérente de cette opération, serait-elle de compétence fédérale au motif que les poids et mesures constituent une matière fédérale en vertu du paragraphe 17

matter under s. 91, paragraph 17 of the **Constitution Act, 1867**? Obviously not.

Pratte J.A., reached the same conclusion for similar reasons.

The dispute as to the excess amount of urea allegedly discharged, consequently, does not ground jurisdiction in the Federal Court but, instead, falls squarely within the domain of the provinces and their respective Sale of Goods Acts and must be dealt with by the courts of the province.

The factual considerations relevant to the second and third items of Monk's claim are, to some extent, similar, therefore I will discuss them together. They involve a demand by Monk for reimbursement of the money it expended in the rental of shore equipment to unload the ship and for demurrage, consequent upon the delay incurred at Saint John in unloading the ship.

These items are, again, properly characterized only upon an examination of the entire set of circumstances within which they arise. Only by resorting to this larger set of facts can the essence of the arrangement between the parties be discovered. Like the excess product, these two items are inextricably linked to the contract of sale between the two parties. The evidence shows that there was some confusion and dispute between the parties as to the kind of vessel that was to be chartered by Monk. Island argues that the vessel should have been capable of discharging itself, whereas Monk argues that they had agreed to a self-gearred vessel, one not so equipped. A dispute as to the kind of vessel to be chartered by Monk directly affected the contractual arrangements distributing the transportation costs between the parties and, hence, price. The nature of the dispute is therefore one that is tied to the larger agreement of sale. It is impossible then, in my view, in light of the entire set of circumstances surrounding this transaction, to separate out these last two items as being of a maritime nature. We do not have before us a claim by the stevedores responsible for unloading the ship nor a claim going to the terms of the charter-party between Monk and the owners of the *Super Spirit*, clearly matters of a maritime nature. There is nothing here

de l'article 91 de la Loi constitutionnelle de 1867? Évidemment pas.

Le juge Pratte est arrivé à la même conclusion pour des motifs semblables.

La contestation relative à la quantité excédentaire d'urée qui aurait été déchargée, loin de fonder la compétence de la Cour fédérale, relève donc carrément des provinces et de leurs lois respectives concernant la vente de marchandises et doit en conséquence être réglée par les tribunaux provinciaux.

Les considérations factuelles qui s'appliquent aux deuxième et troisième volets de la réclamation de Monk présentent une certaine similarité, de sorte que je les examinerai ensemble. Il s'agit d'une demande de remboursement des sommes dépensées par Monk pour la location d'équipement de quai aux fins du déchargement du navire et d'une demande de paiement de surestaries par suite du retard dans le déchargement du navire à Saint John.

Ces demandes ne peuvent, elles non plus, être caractérisées avec exactitude qu'au terme d'un examen de l'ensemble des circonstances dont elles procèdent. Ce n'est que par référence à cet ensemble plus large de faits qu'on peut dégager l'essence de l'arrangement intervenu entre les parties. Tout comme la demande relative à l'excédent de marchandises, ces deux demandes sont inextricablement liées au contrat de vente conclu par les deux parties. La preuve fait état, chez ces dernières, d'une certaine confusion et d'un différend quant au genre de navire que devait affréter Monk. Island soutient en effet qu'il aurait dû s'agir d'un navire pouvant se décharger lui-même, tandis que Monk prétend que le contrat portait sur un navire à mâts de charge, un navire donc qui n'était pas équipé pour l'autodéchargement. Or, l'existence d'une contestation relativement au type de navire à affréter par Monk influait directement sur les stipulations contractuelles touchant la répartition des frais de transport entre les parties et, par voie de conséquence, sur le prix. Il s'ensuit que la contestation est, de par sa nature, liée plus généralement au contrat de vente. Impossible donc, à mon avis, compte tenu de l'ensemble des circonstances dans lesquelles s'insère l'opération en cause, de prêter à ces deux demandes un caractère maritime. Nous ne sommes

resembling the integral connection to things maritime that would allow the Federal Court to assume jurisdiction. The words of Desjardins J.A. at p. 392 bear repeating:

In my view, the telex of October 11, 1985, is essentially a contract of sale of goods where the costs of the shipping arrangements have been distributed as between the buyer and the seller. This is not a maritime contract. The claims related to excess cargo, the rental of the shore cranes and the demurrage costs are also claims of a civil nature and not of a maritime nature. This Court has no jurisdiction.

Any other interpretation would, in my opinion, run afoul of the caveats articulated by McIntyre J. in *ITO*, *supra*. The claim here is, in its essence, or in “pith and substance”, a claim properly falling under provincial law for resolution. While Monk acted in a number of different capacities for the purpose of effecting the transaction, for example Monk was also a charterer and an insured under the marine insurance policy in order to fulfill its obligation towards Island, the parties are nevertheless properly characterized, as regards the claim in the instant case, as acting in the respective capacities of buyer and seller. The integral connection McIntyre J. envisioned, sufficient to pull matters within the jurisdiction of the Federal Court over maritime law, is not present here, nor is there a sufficient connection with a contract of carriage, a factor that McIntyre J. emphasized in coming to his conclusion in *ITO*, *supra*. It is clear that McIntyre J., in his listing of the factors that were important in the circumstances before him in *ITO*, *supra*, was both explaining his conclusion and, importantly, indicating that, in contemplating this second category of maritime law, one must clearly and carefully set out the considerations militating for the conclusion that the claims are within the jurisdiction of the Federal Court in order that matters of a purely provincial nature are not inadvertently subsumed. McIntyre J. concluded that the claim before him, in the circum-

pas saisis d’une demande présentée par les manutentionnaires qui se sont occupés du déchargement du navire, non plus que d’une demande mettant en cause les conditions de la charte-partie conclue entre Monk et les propriétaires du *Super Spirit*, demandes qui revêtaient manifestement un caractère maritime. Il n’existe en l’espèce rien qui s’apparente au lien intime avec le domaine maritime qui permettrait à la Cour fédérale de connaître des demandes en question. Les propos que tient le juge Desjardins, à la p. 3, méritent d’être répétés ici:

À mon sens, le télex du 11 octobre 1985 est essentiellement un contrat de vente de marchandises dans lequel les frais des arrangements relatifs à l’expédition se trouvaient répartis entre le vendeur et l’acheteur. Il ne s’agit pas d’un contrat maritime. Les demandes ayant trait à la cargaison excédentaire, à la location des grues de quai et aux frais de surestaries sont également des demandes de nature civile plutôt que maritime. La Cour n’est pas compétente en la matière.

Toute autre interprétation, selon moi, entrerait en conflit avec les réserves formulées par le juge McIntyre dans l’arrêt *ITO*, précité. De par son essence ou son caractère véritable, la présente demande est de celles qui relèvent du droit provincial. Bien que Monk ait agi en diverses qualités aux fins de l’exécution de l’opération en cause—par exemple, elle a assumé en outre la qualité d’affréteur, ainsi que celle d’assuré aux termes de la police d’assurance maritime, afin de pouvoir s’acquitter de son obligation envers Island—les parties peuvent néanmoins être à bon droit caractérisées, en ce qui concerne la demande présentée en l’espèce, comme agissant respectivement à titre d’acheteur et de vendeur. Le lien intégral, envisagé par le juge McIntyre, qui suffit pour qu’une affaire relève de la compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime n’existe pas en l’espèce. Il n’y a pas non plus de lien suffisant avec un contrat de transport, facteur sur lequel le juge McIntyre a insisté en arrivant à sa conclusion dans l’affaire *ITO*, précitée. Il est évident que par son énumération des facteurs qui étaient importants dans les circonstances de l’affaire *ITO*, précitée, le juge McIntyre se trouvait tout à la fois à expliquer sa conclusion et, il importe de le souligner, à indiquer que, pour les fins de l’étude de cette seconde catégorie du droit maritime, on doit énoncer clairement et méticuleusement les considérations militant en faveur de la

stances of that case, was so integrally connected to maritime law as to fall within the jurisdiction of the Federal Court over maritime law.

The same careful examination and inquiry in this case necessarily results in a different conclusion. For all of the reasons given above, the law governing this contract is found in the applicable provisions of the *Sale of Goods Act* of Prince Edward Island. Both of the parties in this case agree that, should this Court conclude that the Federal Court does not have jurisdiction over the claim, recourse should be had to this body of law. Further, in oral argument before this Court, there was no disagreement as to Island's assertion that Monk was within time to proceed in the Prince Edward Island courts.

Both McNair J. at trial, and Monk, the appellant in this Court, expressed the view that the claim here falls within a specific head of jurisdiction under s. 22(2) of the *Federal Court Act*, namely, s. 22(2)(i). For ease of reference I will reproduce this subsection:

22. ...

(2) Without limiting the generality of subsection (1), it is hereby declared for greater certainty that the Trial Division has jurisdiction with respect to any one or more of the following:

(i) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to the use or hire of a ship whether by charter party or otherwise;

While the proper construction of this section is not strictly in issue, I tend to favour the interpretation put forth by the respondent, Island. At page 31 of its factum it sets forth the proper interpretation of this section:

conclusion que des demandes données ressortissent à la Cour fédérale, de manière à ce que la compétence de cette dernière ne soit pas par inadvertance étendue à des affaires de nature purement provinciale. Le juge McIntyre a conclu que, dans les circonstances de cette affaire, la demande qui lui avait été soumise était si entièrement liée au droit maritime qu'elle relevait de la compétence maritime de la Cour fédérale.

En l'espèce, au terme du même genre d'examen et d'enquête fouillés, on arrive nécessairement à une conclusion différente. Pour toutes les raisons exposées ci-dessus, le droit régissant le contrat en cause se trouve énoncé dans les dispositions applicables de la *Sale of Goods Act* de l'Île-du-Prince-Édouard. Les deux parties au présent litige conviennent qu'au cas où notre Cour conclurait à l'incompétence de la Cour fédérale relativement à la demande, c'est à ces règles de droit qu'il faudrait recourir. De plus, au cours des débats oraux devant notre Cour, l'assertion de Island que Monk pouvait encore engager, dans les délais, une procédure devant les tribunaux de l'Île-du-Prince-Édouard n'a pas été contestée.

Et le juge McNair en première instance et Monk, appelante en notre Cour, ont exprimé l'avis que la demande ici en cause relève de la compétence conférée par l'al. 22(2)(i) de la *Loi sur la Cour fédérale*, que, par souci de commodité, je reproduis ci-après:

22. ...

(2) Il demeure entendu que, sans préjudice de la portée générale du paragraphe (1), la Section de première instance a compétence dans les cas suivants:

i) une demande fondée sur une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire, à l'usage ou au louage d'un navire, notamment par charte-partie;

Bien qu'il ne soit pas, à strictement parler, question en l'espèce de l'interprétation qu'il convient de donner à cet alinéa, je penche personnellement pour celle proposée par l'intimée Island. À la page 31 de son mémoire, elle expose en effet la façon correcte d'interpréter ledit alinéa:

The agreement referred to in this subsection is the agreement between the seller and the owner of the ship which will carry the goods sold; if a dispute had arisen between SUPERCHARTS S/I and The Monk Corporation under this charter, the Federal Court would have had jurisdiction to entertain the matter assuming that the arbitration clause of the charterparty had been waived or found not to be binding, but this does not give a maritime character to the contract of sale itself . . . [Citations omitted.]

If this section is construed to apply to claims in cases such as the present, I would think that, in view of the nature of the first category of maritime law, as discussed by McIntyre J. in *ITO*, *supra*, one would still have to proceed to an examination of the second category of maritime law in order to find operative law to nourish this grant of jurisdiction, a situation similar to the one facing this Court in *ITO*, *supra*. Therefore, a simple assertion that this head would apply may be insufficient. Nevertheless, it is my view that this head of jurisdiction has no application here and nothing more need be said.

Finally, there was some concern expressed during oral argument regarding the splitting of jurisdiction over Monk's claim. Due to my conclusion on the issue, this concern is academic in the instant case. This being so, I will merely repeat the words of Wilson J. in *Roberts*, *supra*, wherein she addresses the argument that Canadian courts, in order to avoid the fragmentation of jurisdiction between the Federal Court and the superior courts of the province, should adopt the concepts of "pendent and ancillary jurisdiction" developed in the United States federal courts. Her response, at pp. 333-34, is apposite here:

The concerns expressed by advocates of this more liberal approach to Federal Court jurisdiction were addressed in the United States federal courts through the

[TRANSDUCTION] La convention visée à cet alinéa est celle intervenue entre le vendeur, d'une part, et le propriétaire du navire à bord duquel seront transportées les marchandises vendues, d'autre part. S'il était né entre SUPERCHARTS S/I et The Monk Corporation une contestation découlant de la charte-partie en cause, c'est la Cour fédérale qui aurait eu compétence en la matière, à supposer que la clause compromissaire de la charte-partie eût fait l'objet d'une renonciation ou qu'elle eût été jugée inapplicable, mais cela ne confère au contrat de vente lui-même aucun caractère maritime . . . [Références omises.]

Si l'alinéa 22(2)i) s'interprétait de manière à viser les demandes présentées dans des affaires comme celle qui nous occupe, je croirais alors, compte tenu de la nature de la première catégorie du droit maritime, dont traite le juge McIntyre dans l'arrêt *ITO*, précité, qu'il faudrait tout de même procéder à l'examen de la seconde catégorie du droit maritime afin d'en dégager des règles de droit opérantes susceptibles de fonder cette attribution de compétence, situation qui rejoint donc celle devant laquelle se trouvait notre Cour dans l'affaire *ITO*, précitée. En conséquence, la simple affirmation de l'existence d'une compétence fondée sur la disposition susmentionnée peut ne pas être suffisante. Comme j'estime néanmoins que cette disposition n'est pas attributive de compétence en l'espèce, point n'est besoin d'en dire davantage.

Finalement, on a manifesté lors des débats oraux une certaine inquiétude à l'égard de la fragmentation de la compétence relativement à la demande de Monk. Vu ma conclusion sur le fond, ce point ne présente qu'un intérêt théorique en l'espèce. Cela étant, je m'en tiens à reprendre le langage tenu par le juge Wilson dans l'affaire *Roberts*, précitée, où elle se penche sur l'argument selon lequel, pour éviter la fragmentation résultant du partage de la compétence entre la Cour fédérale et les cours supérieures des provinces, les tribunaux canadiens devraient adopter la notion de [TRANSDUCTION] «compétence globale et accessoire» élaborée par les tribunaux fédéraux des États-Unis. La réponse du juge Wilson, à la p. 334, est pertinente en l'espèce:

Les tribunaux fédéraux américains ont pris en main les inquiétudes exprimées par les partisans de cette conception plus libérale de la compétence de la Cour fédérale

development of the concept of "pendent and ancillary jurisdiction". Under this concept, if a plaintiff's claims are such that he would ordinarily be expected to try them all in one judicial proceeding, then, assuming that the federal issues are substantial, there is power in the federal courts to hear all of the issues. In some ways this is an attractive concept. However, it does not appear to find support in the existing jurisprudence of this Court nor indeed in the wording of s. 101 of the *Constitution Act, 1867* which requires the jurisdiction of any court set up pursuant to that section . . . to be "for the better Administration of the Laws of Canada". The fact that a claim resting on provincial law is "intertwined" with or affected by another claim determinable according to the "Laws of Canada" has been held not to bring the first claim within the jurisdiction of the Federal Court: see *The Queen v. Thomas Fuller Construction Co.* . . . [Emphasis added.]

Conclusion

Having concluded that the Federal Court has no jurisdiction to entertain Monk's claim, since it does not fall within the parameters of Canadian maritime law but rather squarely within provincial jurisdiction over property and civil rights, I would, therefore, dismiss the appeal with costs and allow the cross-appeal with costs. I would, as a consequence, dismiss the whole of Monk's claim against Island with costs, reserving, if necessary, the right of the appellant to pursue its claim in the courts of Prince Edward Island.

Appeal allowed and cross-appeal dismissed with costs, L'HEUREUX-DUBÉ J. dissenting.

Solicitors for the appellant: Marler, Sproule & Pilote, Montréal.

Solicitors for the respondent: Brisset Bishop, Montréal.

par l'élaboration du concept de [TRADUCTION] «compétence globale et accessoire». Selon ce concept, si les demandes sont telles qu'on s'attendrait normalement à ce que le demandeur les fasse toutes valoir dans une seule procédure judiciaire, alors, à supposer que les questions litigieuses fédérales sont importantes, les tribunaux fédéraux ont le pouvoir d'entendre toutes les questions litigieuses. À certains égards, c'est un concept attrayant. Il ne paraît cependant pas trouver appui dans la jurisprudence existante de cette Cour ni même dans le texte de l'art. 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867* qui exige que la compétence de tout tribunal constitué en application de cet article [. . .] vise à «assurer la meilleure exécution des lois du Canada». On a jugé que le fait qu'une demande fondée sur une loi provinciale soit «étroitement liée» à une autre demande susceptible d'être tranchée suivant les «lois du Canada» ou qu'elle soit touchée par cette autre demande n'a pas pour effet d'assujettir la première demande à la compétence de la Cour fédérale: voir *La Reine c. Thomas Fuller Construction Co.* . . . [Je souligne.]

Conclusion

Ayant conclu que la Cour fédérale n'a pas compétence relativement à la réclamation de Monk puisque cette réclamation ne relève pas du droit maritime canadien, mais carrément de la compétence provinciale en matière de propriété et de droits civils, je suis d'avis de rejeter le pourvoi et d'accueillir le pourvoi incident, avec dépens dans les deux cas. Par conséquent, je suis en outre d'avis de rejeter en totalité, avec dépens, la demande de Monk contre Island, sous réserve du droit de l'appelante de saisir les tribunaux de l'Île-du-Prince-Édouard de sa réclamation, si besoin est.

Pourvoi accueilli et pourvoi incident rejeté avec dépens, le juge L'HEUREUX-DUBÉ est dissident.

Procureurs de l'appelante: Marler, Sproule & Pilote, Montréal.

Procureurs de l'intimée: Brisset Bishop, Montréal.