

A-90-00

A-90-00

**Myles Parsons, International Transport Workers Federation, Habibula Mustafa, Bayram Mon, Krassimir Stoykov and Anton Litvichkov (Appellants) (Respondents)**

**Myles Parsons, Fédération internationale du service des transports, Habilula Mustafa, Bayram Mon, Krassimir Stoykov et Anton Litvichkov (appelants) (défendeurs)**

v.

c.

**Ruby Trading S.A. (Respondent) (Plaintiff)**

**Ruby Trading S.A. (intimée) (demanderesse)**

**INDEXED AS: RUBY TRADING S.A. v. PARSONS (C.A.)**

**RÉPERTORIÉ: RUBY TRADING S.A. c. PARSONS (C.A.)**

Court of Appeal, Rothstein, Sexton and Evans J.J.A.  
—Vancouver, October 31; Ottawa November 21, 2000.

Cour d'appel, juges Rothstein, Sexton et Evans, J.C.A.  
—Vancouver, 31 octobre, Ottawa 21 novembre 2000.

*Federal Court jurisdiction — Trial Division — Appeal from interlocutory injunction — Action in contract, tort by foreign shipowner against foreign crew members, Canadian union and its representative — Three-part test in ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al. applied — (1) Statutory grant of jurisdiction — Federal Court Act, s. 22 giving Court jurisdiction over Canadian maritime law — (2) and (3) Existing body of federal law, essential to disposition of case, which nourishes statutory grant of jurisdiction; law on which case based “law of Canada” as used in Constitution Act, 1867, s. 101 — Canadian maritime law as defined in Federal Court Act, s. 2 comprehensive body of federal law dealing with all claims in respect of maritime, admiralty matters — Common law of contract, tort essential to disposition of case — Contract, tort claims sufficiently integrally connected with maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence — Second, third requirements met — Court having jurisdiction to grant interlocutory injunction, over claims in contract, tort in main action — Jurisdiction could be exercised in personam under Federal Court Act, s. 43 — Matter not specially assigned to Canadian Industrial Relations Board by Canada Labour Code — Code not applicable because not intended to govern employment relations between foreign shipowner, foreign crew members.*

*Compétence de la Cour fédérale — Section de première instance — Appel d'une injonction interlocutoire — Action contractuelle et en responsabilité délictuelle intentée par le propriétaire d'un navire étranger contre des membres d'équipage étrangers, et un syndicat canadien et son représentant — Application du critère à trois volets formulé dans ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre — 1) Attribution de compétence par voie législative — L'art. 22 de la Loi sur la Cour fédérale accorde à cette Cour une compétence en matière de droit maritime canadien — 2) et 3) Existence d'un ensemble de règles de droit fédéral essentiel à la solution du litige et fondant l'attribution légale de compétence; la loi invoquée dans l'affaire doit être «une loi du Canada» au sens de l'art. 101 de la Loi constitutionnelle de 1867 — L'art. 2 de la Loi sur la Cour fédérale définit le droit maritime canadien comme étant un ensemble de règles de droit fédéral régissant toutes les demandes concernant les questions maritimes et d'amirauté — Les règles de common law en matière de contrat et de responsabilité délictuelle sont essentielles à la solution du litige — Les demandes de nature contractuelle et délictuelle sont suffisamment reliées aux affaires maritimes pour qu'elles constituent légitimement du droit maritime canadien relevant de la compétence législative fédérale — Deuxième et troisième conditions réunies — La Cour a compétence pour accorder une injonction interlocutoire et entendre les demandes de nature contractuelle et quasi délictuelle présentées dans l'action principale — Elle peut exercer sa compétence en matière personnelle aux termes de l'art. 43 de la Loi sur la Cour fédérale — Cette question n'a pas été expressément attribuée au Conseil canadien des relations industrielles par le Code canadien du travail — Ce Code n'est pas applicable parce qu'il n'a pas pour but de régir les relations de travail entre les propriétaires d'un navire étranger et les membres d'équipage étrangers.*

*Maritime Law — Action against Canadian union, representative, foreign crew members for breach of contract*

*Droit maritime — Action intentée contre un syndicat canadien, son représentant, et des membres d'équipage*

*between foreign shipowner, crew members and action for conspiracy to cause economic harm, within Federal Court's jurisdiction over maritime law — Application of three-part test in ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics et al. — First, Federal Court Act, s. 22 statutory grant of jurisdiction by federal Parliament — Canadian maritime law as defined in Federal Court Act, s. 2 comprehensive body of federal law dealing with all claims in respect of maritime, admiralty matters — Common law of contract, tort essential to disposition of this case — Contract, tort claims sufficiently integrally connected with maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence — Second, third requirements met.*

*Labour relations — Whether Federal Court having jurisdiction to entertain action by foreign shipowner against foreign crew members, Canadian union for inducing breach of contract, conspiracy to cause economic harm — Crew members arguing question of illegal strike matter specially assigned to CIRB by Canada Labour Code — Parliament not intending Code to govern employment relations between foreign shipowner, crew.*

*Injunctions — Respondent shipowner, Liberian corporation, obtaining interlocutory injunction against foreign crew members, Canadian union representative to prevent picketing, communicating strike notices with respect to ship registered in Panama, docked in Vancouver — Three-part test to determine jurisdiction set out in ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics et al. satisfied — Interlocutory injunction, claims for damages in contract, tort within Court's jurisdiction.*

*Practice — Appeals and New Trials — Appeal from interlocutory injunction on ground of lack of jurisdiction — Court of Appeal agreed to deal with question of appropriateness of issuance of injunction even though moot — Just, expeditious, less expensive way to deal with matter — Court assured matter would end up before it in any event; matter fully canvassed in parties' memoranda; parties prepared to address it in oral argument; no facts in dispute relevant to jurisdictional issue.*

This was an appeal from an interlocutory injunction on the ground that the Court lacked the jurisdiction to grant it. The

*étrangers pour rupture de contrat entre le propriétaire d'un navire étranger et les membres d'équipage et action fondée sur un complot visant à causer un préjudice pécuniaire relèvent de la compétence de la Cour fédérale en droit maritime — Application du critère à trois volets formulés dans ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics et autre — Premièrement, l'art. 22 de la Loi sur la Cour fédérale constitue une attribution légale de compétence par le Parlement fédéral — Le droit maritime canadien tel que défini à l'art. 2 de la Loi sur la Cour fédérale constitue un ensemble de règles de droit fédéral régissant toutes les demandes concernant les questions maritimes et d'amirauté — Les règles de common law en matière de contrat et de responsabilité délictuelle sont essentielles à l'examen de l'affaire — Les demandes de nature contractuelle et délictuelle sont suffisamment reliées aux affaires maritimes pour qu'elles constituent légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale — Deuxième et troisième conditions réunies.*

*Relations du travail — La Cour fédérale a-t-elle compétence pour entendre une action intentée par le propriétaire d'un navire étranger contre des membres d'équipage étrangers, et un syndicat canadien pour incitation à rupture de contrat, et pour complot en vue de causer un préjudice pécuniaire? — Les membres d'équipage soutenaient que la question de la grève illégale avait été expressément attribuée au CCRI par le Code canadien du travail — Le législateur n'entendait pas que le Code régisse les relations de travail entre les propriétaires d'un navire étranger et les membres d'équipage étrangers.*

*Injonctions — Le propriétaire de navire intimé, une société libérienne, a obtenu une injonction interlocutoire interdisant aux membres d'équipage étrangers et au représentant d'un syndicat canadien de faire du piquetage, de transmettre des avis de grève concernant le navire enregistré au Panama et se trouvant à quai à Vancouver — Le critère à trois volets énoncé dans ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics et autre pour apprécier la compétence de la Cour est rempli — La Cour a compétence pour rendre une injonction interlocutoire, entendre des demandes en responsabilité contractuelle et délictuelle.*

*Pratique — Appel et nouveaux procès — Appel d'une injonction interlocutoire pour défaut de compétence — La Cour d'appel a accepté d'examiner la question de l'opportunité d'émettre l'injonction même si celle-ci n'a plus qu'un intérêt théorique — Façon juste, rapide et peu coûteuse de régler la question — La question aurait de toute façon été soumise à nouveau à notre Cour; question examinée en détail dans les mémoires des parties, parties préparées à en débattre oralement, faits relatifs à la question de la compétence non contestés.*

Il s'agit d'un appel d'une injonction interlocutoire pour le motif que la Cour n'avait pas compétence pour l'accorder.

appellants Mustafa, Mon, Stoykov and Litvichkov, all non-Canadians, were crew members on the *Japan Rainbow II*, a cargo ship registered in Panama and owned by the respondent, a Liberian corporation. The statement of claim alleged that while the ship was docked in Vancouver harbour, the appellant Parsons, representing International Transport Workers Federation (an organization which exclusively represents seafarers), boarded the ship and encouraged the crew members to breach their contracts with the ship's owners. The appellant crew members then breached their contracts by refusing to work. The respondent immediately commenced an action and obtained an interlocutory injunction preventing the appellants from picketing or communicating strike notices. As a result of the appellants' actions, the vessel was prevented from taking on its cargo, its putting to sea was delayed and consequently the respondent suffered a loss.

The issue was whether the Federal Court of Canada had jurisdiction to entertain an action in contract and in tort by a foreign shipowner against four of its foreign crew members and a Canadian union and its representative.

*Held*, the appeal should be dismissed.

During the period that the injunction was in effect the ship completed loading and departed Vancouver. The question of the appropriateness of the issuance of the injunction is, therefore, moot. Although the issue of jurisdiction over the main action would not arise on this appeal, the Court agreed, at the request of the parties, to deal with it as a just, expeditious and less expensive way to deal with the matter as both sides assured the Court that the matter would wind up before it in any event; that they had fully canvassed the issue in their memoranda and were prepared to do so in oral argument; and that there were no facts in dispute relevant to the jurisdictional issue.

The following are the essential requirements set out in *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.* to support a finding of jurisdiction in the Federal Court: (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; and (3) the law on which the case is based must be a "law of Canada" as the phrase is used in *Constitution Act, 1867*, section 101.

(1) The Federal Court is a statutory creation which has no jurisdiction unless it is specifically assigned by statute. *Federal Court Act*, subsection 22(1) gives the Court jurisdiction over "Canadian maritime law". Thus the first requirement was met if the respondent's claims fell within the body of Canadian maritime law, and jurisdiction over them had

Les appelants Mustafa, Mon, Stoykov et Litvichkov, tous non-Canadiens, faisaient partie de l'équipage du *Japan Rainbow II*, un cargo enregistré au Panama et appartenant à l'intimée, une société libérienne. Selon la déclaration, le navire était à quai dans le port de Vancouver et l'appellant Parsons, représentant la Fédération internationale des ouvriers du transport (organisme qui représente exclusivement des marins marchands), est monté à bord et a invité les membres d'équipage à rompre les contrats qu'ils avaient conclus avec les propriétaires du navire. Les membres d'équipage appelants ont alors rompu leurs contrats en refusant de travailler. L'intimée a immédiatement intenté une action et obtenu une injonction interlocutoire interdisant aux appelants de faire du piquetage et de transmettre des avis de grève. En raison des gestes posés par les appelants, le navire n'a pu embarquer son chargement, son départ a été retardé, ce qui a causé un préjudice à l'intimée.

Il s'agissait de savoir si la Cour fédérale avait compétence pour entendre l'action contractuelle et délictuelle intentée par le propriétaire d'un navire étranger contre quatre des membres d'équipage, et un syndicat canadien et son représentant.

*Arrêt*: l'appel est rejeté.

Pendant que l'injonction était en vigueur, le navire a terminé son chargement et quitté Vancouver. Par conséquent, la question de la validité du prononcé de l'injonction est maintenant théorique. La question de la compétence à l'égard de l'action principale n'est pas soulevée par le présent appel mais la Cour a convenu, à la demande des parties, de la traiter parce que cela lui paraissait être une façon juste, rapide et peu coûteuse de régler cette question, puisque les parties ont assuré que celle-ci serait de toute façon soumise à nouveau à notre Cour, qu'elles avaient examiné cette question en détail dans leurs mémoires, qu'elles étaient préparées à en débattre oralement, et que les faits relatifs à la question de la compétence n'étaient pas contestés.

Voici les conditions essentielles qui doivent être réunies pour conclure à la compétence de la Cour fédérale telles qu'elles ont été formulées dans l'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*: 1) il doit y avoir attribution de compétence par une loi du Parlement fédéral, 2) il doit exister un ensemble de règles de droit fédéral 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'article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

1) La Cour fédérale est une juridiction créée par la loi qui ne possède que la compétence qui lui a été expressément attribuée par la loi. Le paragraphe 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* attribue à la Cour une compétence en matière de «droit maritime canadien». Par conséquent, la première condition est remplie si les demandes présentées par

not been specially assigned to some other court or adjudicative body.

(2) and (3) The Federal Court is created under *Constitution Act, 1867*, section 101 as an “additional Court for the better administration of the Laws of Canada.” A “law of Canada” for the purpose of section 101 means a federal statute or some other body of federal law. Subsection 91(10) grants Parliament authority over “Navigation and Shipping” and Canadian maritime law, as defined in *Federal Court Act*, section 2 is a comprehensive body of federal law dealing with all claims in respect of maritime and admiralty matters. It would appear that the common law of contract and tort are essential to the disposition of this case. The Court will only have jurisdiction if the relevant principles of the common law have been incorporated into Canadian maritime law.

The tort and contract claims advanced by the respondent in the main action were sufficiently integrally connected with maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence. Therefore, the Court had jurisdiction to grant the interlocutory injunction, and the Federal Court had jurisdiction over the claims in contract and tort.

The appellants submitted that the Court lacked jurisdiction over the claims because they are claims *in personam* as opposed to *in rem*. *Federal Court Act*, section 43 provides that the jurisdiction conferred on the Court by section 22 may in all cases be exercised *in personam*. Thus if the claims in tort and contract fall within the Court’s jurisdiction, that jurisdiction can be exercised *in personam*.

The appellants argued that the claims of breach of contract amounted to a claim that the crew members were on an illegal strike, a matter which was allegedly “specially assigned” to the Canadian Industrial Relations Board by the *Canada Labour Code* and, thereby removed from the Court’s jurisdiction. The Labour Code did not apply. Parliament cannot have intended the Code to govern employment relations between a foreign shipowner and foreign crew members, and there was no authority for the proposition that Parliament could effectively legislate with respect to such an extraterritorial contract between foreign subjects.

#### STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

*Canada Labour Code*, R.S.C., 1985, c. L-2, ss. 87.7 (as enacted by S.C. 1998, c. 26, s. 37), 91 (as am. *idem*, s. 40; 1999, c. 31, s. 162).

l’intimée font partie des règles du droit maritime canadien et si la compétence sur ces questions n’a pas été expressément attribuée à un autre organisme judiciaire.

2) et 3) La Cour fédérale a été créée aux termes de l’article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867* à titre de «tribuna[l] additionne[l] pour la meilleure administration des lois du Canada». Aux fins de l’article 101, «loi du Canada» s’entend d’une loi fédérale ou d’une autre règle de droit fédéral. Le paragraphe 91(10) attribue au Parlement le pouvoir de légiférer dans le domaine de «la navigation et les bâtiments ou navires» et le droit maritime canadien, tel que défini à l’article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, constitue un vaste ensemble de règles de droit fédéral régissant toutes les demandes concernant les questions maritimes et d’amirauté. Il semble que les règles de la common law en matière de contrat et de responsabilité délictuelle soient essentielles à l’examen de la présente affaire. La Cour n’a donc compétence que si les principes de common law applicables à l’affaire ont été incorporés au droit maritime canadien.

Les demandes de nature contractuelle et délictuelle présentées par l’intimée dans l’action principale sont suffisamment reliées aux affaires maritimes pour qu’elles constituent légitimement du droit maritime canadien relevant de la compétence législative fédérale. Par conséquent, la Cour fédérale avait compétence pour accorder l’injonction interlocutoire et pour entendre les demandes de nature contractuelle et délictuelle.

Les appellants soutiennent que la Cour n’a pas compétence pour entendre ces demandes parce qu’elles sont de nature personnelle et non réelle. L’article 43 de la *Loi sur la Cour fédérale* prévoit que la Cour peut, sous le régime de l’article 22, avoir compétence en matière personnelle dans tous les cas. Par conséquent, si les demandes de nature contractuelle et délictuelle relèvent de la compétence du tribunal, celle-ci peut s’exercer en matière personnelle.

Les appellants soutiennent que la prétention selon laquelle il y a eu rupture de contrat de leur part revient à affirmer qu’ils ont fait une grève illégale, question qui a été «attribuée expressément» au Conseil canadien des relations industrielles par le *Code canadien du travail* et qu’elle ne relève donc plus de la Cour fédérale. Le Code du travail n’est pas applicable en l’espèce. Le législateur n’a pas voulu que le Code régisse les relations de travail entre les propriétaires d’un navire étranger et les membres d’équipage étrangers. Aucune décision ne permet d’affirmer que le législateur peut légiférer à l’égard d’un contrat extraterritorial de ce type conclu par des sujets de droit étrangers.

#### LOIS ET RÈGLEMENTS

*Code canadien du travail*, L.R.C. (1985), ch. L-2, art. 87.7 (édicte par L.C. 1998, ch. 26, art. 37), 91 (mod., *idem*, art. 40).

*Constitution Act, 1867*, 30 & 31 Vict., c. 3 (U.K.) (as am. by *Canada Act 1982*, 1982, c. 11 (U.K.), Schedule to the *Constitution Act, 1982*, Item 1) [R.S.C., 1985, Appendix II, No. 5], ss. 91(10), 101.  
*Federal Court Act*, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 2 “Canadian maritime law”, 22(1), 43(1).

*Loi constitutionnelle de 1867*, 30 & 31 Vic., ch. 3 (R.-U.) (mod. par la *Loi de 1982 sur le Canada*, 1982, ch. 11 (R.-U.), annexe de la *Loi constitutionnelle de 1982*, n° 1) [L.R.C. (1985), appendice II, n° 5], art. 91(10), 101.

*Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 2 «droit maritime canadien», 22(1), 43(1).

## CASES JUDICIALLY CONSIDERED

## APPLIED:

*ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*, [1986] 1 S.C.R. 752; (1986), 28 D.L.R. (4th) 641; 34 B.L.R. 251; 68 N.R. 241; *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. v. Saint John Shipbuilding Ltd.*, [1997] 3 S.C.R. 1210; (1997), 153 D.L.R. (4th) 385; 158 Nfld. & P.E.I.R. 269; 37 B.L.R. (2d) 1; 48 C.C.L.I. (2d) 1; 40 C.C.L.T. (2d) 235; 221 N.R. 1; *Shibamoto & Co. v. Western Fish Producers, Inc.*, [1990] 1 F.C. 542; (1989), 63 D.L.R. (4th) 549; 103 N.R. 241 (C.A.).

## CONSIDERED:

*Ruby Trading S.A. v. Parsons*, [2000] F.C.J. No. 1326 (T.D.) (QL).

## REFERRED TO:

*Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437; (1998), 40 O.R. (3d) 639; 166 D.L.R. (4th) 193; 232 N.R. 201; 115 O.A.C. 1; *Monk Corp. v. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 S.C.R. 779; (1991), 80 D.L.R. (4th) 58; 123 N.R. 1.

APPEAL from the grant of an interlocutory injunction on the ground that the Court lacked the jurisdiction to grant it. Appeal dismissed.

## APPEARANCES:

*G. James Baugh* for appellants.  
*H. Peter Swanson and Andrew Mayer* for respondent.

## SOLICITORS OF RECORD:

*McGrady, Baugh & Whyte*, Vancouver, for appellants.  
*Campney & Murphy*, Vancouver, for respondent.

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

SEXTON J.A.:

## JURISPRUDENCE

## DÉCISIONS APPLIQUÉES:

*ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*, [1986] 1 R.C.S. 752; (1986), 28 D.L.R. (4th) 641; 34 B.L.R. 251; 68 N.R. 241; *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. c. Saint John Shipbuilding Ltd.*, [1997] 3 R.C.S. 1210; (1997), 153 D.L.R. (4th) 385; 158 Nfld. & P.E.I.R. 269; 37 B.L.R. (2d) 1; 48 C.C.L.I. (2d) 1; 40 C.C.L.T. (2d) 235; 221 N.R. 1; *Shibamoto & Co. c. Western Fish Producers, Inc.*, [1990] 1 C.F. 542; (1989), 63 D.L.R. (4th) 549; 103 N.R. 241 (C.A.).

## DÉCISION EXAMINÉE:

*Ruby Trading S.A. c. Parsons*, [2000] F.C.J. n° 1326 (1<sup>re</sup> inst.) (QL).

## DÉCISIONS CITÉES:

*Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437; (1998), 40 O.R. (3d) 639; 166 D.L.R. (4th) 193; 232 N.R. 201; 115 O.A.C. 1; *Monk Corp. c. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 R.C.S. 779; (1991), 80 D.L.R. (4th) 58; 123 N.R. 1.

APPEL d'une injonction interlocutoire fondé sur le motif que la Cour n'avait pas compétence pour la prononcer. Appel rejeté.

## ONT COMPARU:

*G. James Baugh* pour les appelants.  
*H. Peter Swanson et Andrew Mayer* pour l'intimée.

## AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

*McGrady, Baugh & Whyte*, Vancouver, pour les appelants.  
*Campney & Murphy*, Vancouver, pour l'intimée.

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

LE JUGE SEXTON, J.C.A.:

## INTRODUCTION

[1] The essential issue in this case is whether the Federal Court of Canada has jurisdiction to entertain an action by a foreign shipowner against four of its foreign crew members and a Canadian union and its representative for inducing breach of contract between the shipowner and the crew members; and against the union's representative and those crew members for conspiracy to cause economic harm.

## FACTS

[2] In outlining the background of this case, it should be understood that it is derived from the evidence in the record before Lutfy A.C.J. in the Trial Division. While I believe that the information provides necessary context to this decision, I wish to make it clear that I am not purporting to make any findings of fact. These will, of course, be left to the Trial Judge.

[3] The appellants Mustafa, Mon, Stoykov and Litvichkov, citizens of Turkey (Mon) and Bulgaria (the remaining three), were crew members on the *Japan Rainbow II*, a cargo ship registered in Panama and owned by the respondent, a Liberian corporation. On February 5, 2000, the vessel was tied up at the United Grain Growers' terminal in Vancouver harbour to take on a load of grain. The defendant crew members were all party to employment contracts with the ship's owners. These contracts were not subject to any collective bargaining agreement.

[4] Some time around midday of February 5, the appellant Parsons, an inspector for the appellant International Transport Workers Federation (the ITF), an organization which represents crew members on ocean-going vessels, boarded the vessel and purported to represent Mr. Mon in seeking redress from the respondent for a number of complaints related to his pay and repatriation to Turkey. In addition, Mr. Parsons demanded that Mr. Mon be paid US\$3,600, the alleged difference between the amount that he had

## INTRODUCTION

[1] La principale question litigieuse en l'espèce est celle de savoir si la Cour fédérale du Canada a compétence pour entendre l'action intentée par le propriétaire d'un navire étranger contre quatre de ses membres d'équipage étrangers et un syndicat canadien et son représentant pour avoir incité les membres d'équipage à rompre les contrats conclus avec le propriétaire du navire, ainsi que contre le représentant syndical et les membres d'équipage pour complot en vue de causer un préjudice pécuniaire.

## LES FAITS

[2] Il y a lieu de mentionner que la description du contexte factuel de la présente affaire est fondée sur les éléments de preuve versés au dossier soumis au juge en chef adjoint Lutfy de la Section de première instance. J'estime que ces éléments sont nécessaires pour replacer la décision dans son contexte mais je tiens à préciser que je ne formule ici aucune conclusion de fait. C'est là une tâche qui revient, bien sûr, au juge de première instance.

[3] Les appelants Mustafa, Mon, Stoykov et Litvichkov, citoyens de la Turquie (Mon) et de la Bulgarie (les trois autres) étaient membres de l'équipage du *Japan Rainbow II*, un cargo enregistré à Panama et appartenant à l'intimée, une société libérienne. Le 5 février 2000, le navire était amarré au terminal de la United Grain Growers dans le port de Vancouver pour embarquer un chargement de céréales. Les membres d'équipage défendeurs étaient tous parties à des contrats de travail conclus avec les propriétaires du navire. Ces contrats n'étaient visés par aucune convention collective.

[4] Vers midi le 5 février, l'appelant Parsons, un inspecteur de la Fédération internationale des ouvriers du transport appelante (la Fédération), organisme qui représente les membres d'équipage des navires de haute mer, est monté à bord du navire disant qu'il représentait M. Mon pour que l'intimée lui donne satisfaction à l'égard d'un certain nombre de plaintes concernant son salaire et son rapatriement en Turquie. En outre, M. Parsons a exigé que soit versée à M. Mon une somme de 3 600 \$US, représentant la

been paid under his contract with the respondent and what he would have received had he been paid under an ITF collective agreement. While negotiating with the respondent's representative, Mr. Parsons threatened to approach other crew members of the vessel and encourage them to also demand the back wages to which they would be entitled under an ITF contract. Over the course of the day, he did arrange to represent the three other appellant crew members in making that demand.

[5] At approximately 10:30 p.m. of the same day, a strike sign was posted on the ship. As a result, loading of the ship ceased. Among the demands of the four striking crew members were the signing of a collective bargaining agreement with ITF as the bargaining agent for the crew and the retroactive payment of wages in accordance with the standard ITF agreement rates.

[6] Ruby Trading immediately commenced an action against the appellants in the Federal Court, Trial Division. Based upon that action, Ruby Trading brought a motion seeking, *inter alia*, to enjoin the appellants from picketing, communicating strike notices or otherwise disrupting the loading or movements of the *Japan Rainbow II*.

[7] The motion was heard by Lutfy A.C.J. on February 6, 2000. On February 7, he ordered that the appellants refrain from picketing or communicating strike notices with respect to the *Japan Rainbow II* and that the appellant crew members depart the vessel pending repatriation. The order was to remain in effect for 14 days.

[8] The appellants have appealed that order to this Court. They assert that the Court lacked the jurisdiction to grant the injunction; that even if the Court had jurisdiction, it erred in granting the injunction; and that they were denied natural justice at the hearing before Lutfy A.C.J.

prétendue différence entre le montant qui lui avait été versé en vertu de son contrat avec l'intimée et celui qu'il aurait reçu s'il avait été rémunéré conformément à une convention collective de la Fédération. Pendant qu'il négociait avec le représentant de l'intimée, M. Parsons a menacé de communiquer avec d'autres membres d'équipage du navire et de les encourager à exiger qu'on leur verse les salaires auxquels ils auraient eu droit en vertu d'un contrat de la Fédération. Pendant cette journée, il a, de fait, pris des dispositions en vue de représenter les trois autres membres d'équipage appelants et les assister pour faire cette demande.

[5] Vers 22 h 30 cette même journée, un avis de grève a été affiché sur le navire. Le chargement du navire a donc été arrêté. Les quatre membres d'équipage en grève exigeaient notamment la signature d'une convention collective pour laquelle la Fédération serait l'agent négociateur de l'équipage ainsi que le versement rétroactif des salaires calculés selon l'échelle utilisée habituellement dans les conventions de la Fédération.

[6] Ruby Trading a immédiatement intenté une action contre les appelants devant la Section de première instance de la Cour fédérale. Dans le cadre de cette action, Ruby Trading a présenté une requête tendant, notamment, à interdire aux appelants de faire du piquetage, de transmettre des avis de grève et d'entraver, de quelque manière que ce soit, le chargement ou les mouvements du *Japan Rainbow II*.

[7] La requête a été entendue par le juge en chef adjoint Lutfy le 6 février 2000. Le 7 février, il a ordonné aux appelants de s'abstenir de faire du piquetage et d'afficher des avis de grève à l'égard du *Japan Rainbow II*; il a également ordonné aux membres d'équipage appelants de quitter le navire en attendant leur rapatriement. L'ordonnance devait demeurer en vigueur pendant 14 jours.

[8] Les appelants ont interjeté appel de cette ordonnance devant notre Cour. Ils affirment que la Cour n'avait pas compétence pour accorder l'injonction, que même si elle en avait la compétence, elle a commis une erreur en l'accordant, et qu'il y a eu violation des principes de la justice naturelle à leur égard au cours de l'audience tenue par le juge en chef adjoint Lutfy.

[9] While awaiting the hearing of the present appeal, the main action has proceeded in the Trial Division. The appellants brought a motion in that forum to strike the respondent's statement of claim for want of jurisdiction. That motion was denied by Hargrave P. on August 23, 2000 [[2000] F.C.J. No. 1326 (T.D.) (QL)]. He held that the matter of jurisdiction had already been argued before the Associate Chief Justice on the motion for the injunction; that the question of jurisdiction was, therefore, *res judicata*; and that the remedy sought by the appellants could only be obtained as a result of this appeal.

#### THE SCOPE OF THIS APPEAL

[10] During the period in which the injunction was in effect, the *Japan Rainbow II* completed loading and departed Vancouver. As a result, the question of the appropriateness of the issuance of the injunction is now moot. Therefore, the Court declined, at the oral hearing, to deal with the following matters raised by the appellants:

1. Whether, in the test for the granting of an interlocutory injunction, the Respondent failed to establish irreparable harm;
2. Whether, in the test for the granting of an interlocutory injunction, the Respondent failed to establish that the balance of convenience favoured the granting of the injunction;
3. Whether the Appellants were denied natural justice and a fair hearing on the motion before Lutfy A.C.J.; and
4. Whether the Appellant could introduce new affidavit evidence in support of the appeal.

[11] Upon being so informed, all of the parties requested that this Court consider whether the Federal Court has jurisdiction to deal with the various claims contained in the statement of claim. These are:

1. damages for breach of contract and conspiracy to cause intentional economic harm;
2. an injunction restraining the defendants from interfering with the orderly operation of the vessel;

[9] En attendant l'audition du présent appel, le déroulement de l'action principale s'est poursuivi devant la Section de première instance. Les appelants ont présenté une requête devant cette section en vue de faire radier la déclaration de l'intimée pour défaut de compétence. Cette requête a été rejetée par le protonotaire Hargrave le 23 août 2000 [[2000] F.C.J. n° 1326 (1<sup>re</sup> inst.) (QL)]. Il a déclaré que la question de la compétence avait déjà été débattue devant le juge en chef adjoint dans le cadre de la requête en injonction, que la question de compétence était par conséquent visée par le principe de l'autorité de la chose jugée et que la mesure de redressement recherchée par les appelants ne pouvait être obtenue que dans le cadre du présent appel.

#### LA PORTÉE DU PRÉSENT APPEL

[10] Pendant que l'injonction était en vigueur, le *Japan Rainbow II* a terminé son chargement et quitté Vancouver. Par conséquent, la question de la validité du prononcé de l'injonction est maintenant théorique. C'est pourquoi notre Cour a refusé, au cours de l'audition, d'examiner les questions suivantes soulevées par les appelants:

1. Selon les critères applicables en matière d'injonction interlocutoire, l'intimée a-t-elle réussi à démontrer l'existence d'un préjudice irréparable?
2. selon les critères applicables en matière d'injonction interlocutoire, l'intimée a-t-elle réussi à établir que la prépondérance des inconvénients justifiait l'octroi de l'injonction?
3. les principes de justice naturelle et le droit à une audience équitable ont-ils été respectés lorsque le juge en chef adjoint Lutfy a entendu la requête des appelants?
4. l'appelant pouvait-il présenter une nouvelle preuve par affidavit pour étayer l'appel?

[11] Après avoir été informé de cette décision, toutes les parties ont demandé à notre Cour de déterminer si la Cour fédérale avait compétence pour entendre les diverses demandes contenues dans la déclaration, à savoir les demandes suivantes:

1. dommages et intérêts pour rupture de contrat et complot visant à causer intentionnellement un préjudice pécuniaire;
2. injonction interdisant aux défendeurs d'entraver l'exploitation du navire;



- |                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>3. an order that the defendants comply with s. 87.7(1) of the <i>Canada Labour Code</i>;</p> <p>4. an order removing the defendants from the vessel;</p> <p>5. punitive or exemplary damages; as well as</p> <p>6. interest and costs.</p> | <p>3. ordonnance obligeant les défendeurs à respecter le par. 87.7(1) du <i>Code canadien du travail</i>;</p> <p>4. ordonnance obligeant les défendeurs à quitter le navire;</p> <p>5. dommages punitifs et exemplaires,</p> <p>6. intérêt et dépens.</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

[12] As I noted above, the issue of jurisdiction over the subject-matter of the main action was addressed by Prothonotary Hargrave in his decision of August 23. The appellants have launched an appeal from this decision in the Trial Division. That appeal has been held in abeyance, however, due to the parties' belief that the issue would be decided on this appeal. This belief seems to have been based on the Prothonotary's finding that the jurisdictional issue was *res judicata* as a result of Lutfy A.C.J.'s granting of the injunction.

[12] Comme je l'ai déjà noté, la question de la compétence sur le fond de l'action principale a été traitée par le protonotaire Hargrave dans sa décision du 23 août. Les appelants ont interjeté appel de cette décision devant la Section de première instance. Cet appel a cependant été suspendu parce que les parties estimaient que cette question serait tranchée dans le cadre du présent appel. Cette opinion semble fondée sur la conclusion du protonotaire selon laquelle la question de la compétence était visée par le principe de l'autorité de la chose jugée, étant donné que le juge en chef adjoint Lutfy a accordé l'injonction demandée.

[13] While it is implicit in the order of the Associate Chief Justice that he considered that he had jurisdiction to issue the interlocutory injunction, there is no indication that he turned his mind to the question of whether the Court had jurisdiction to consider the other matters contained in the statement of claim, nor was there any reason for him to do so. As a result, were we to limit our consideration only to the question of the jurisdiction of Lutfy A.C.J. to grant the order, I do not believe that our determination would settle the issue of jurisdiction over the rest of the main action.

[13] Il ressort implicitement de l'ordonnance rendue par le juge en chef adjoint qu'il a estimé qu'il avait compétence pour accorder l'injonction interlocutoire mais rien n'indique qu'il ait examiné la question de savoir si la Cour avait compétence pour entendre les autres questions mentionnées dans la déclaration, et rien le poussait à le faire. Par conséquent, si nous limitons notre analyse à la question de la compétence du juge en chef adjoint Lutfy à l'égard de cette ordonnance, je ne pense pas que cela permettrait de régler la question de la compétence à l'égard du reste de l'action principale.

[14] Although, strictly speaking, the issue of jurisdiction over the main action would not arise on this appeal, we have agreed, at the request of the parties, to deal with it rather than to send them back to the Trial Division on appeal from Prothonotary Hargrave. We believe that this is a just, expeditious and less expensive way to deal with the matter as we were assured by both sides that the matter would wind up before this Court again in any event; that they had fully canvassed the issue in their memoranda and were prepared to do so in oral argument; and that there were no facts in dispute relevant to the jurisdictional issue.

[14] À strictement parler, la question de la compétence à l'égard de l'action principale n'est pas soulevée par le présent appel, mais nous avons convenu, à la demande des parties, de la traiter plutôt que de la renvoyer devant la Section de première instance en appel de la décision du protonotaire Hargrave. Cela nous paraît être une façon juste, rapide et moins coûteuse de régler cette question puisque les parties nous ont assurés que celle-ci serait de toute façon soumise de nouveau à notre Cour, qu'elles avaient examiné cette question en détail dans leurs mémoires, qu'elles étaient préparées à en débattre oralement et que les faits relatifs à la question de la compétence n'étaient pas contestés.

The appellants' submissions

[15] I turn now to the submissions made by the appellants before us. They argue that the Federal Court has no jurisdiction over the subject-matter of the action for the following reasons:

1. The Respondent's claim is based on the common law of tort and contract.
2. The plaintiff's claims are all claims *in personam*. The plaintiff makes no claim *in rem*.
3. The *in personam* claims of the Respondents in contract and tort do not fall within the maritime jurisdiction of the Federal Court.
4. Alternatively, jurisdiction with respect to the claims in contract against the Appellant crew members (which allege, in essence, that they engaged in an illegal strike) is "specially assigned" to the Canada Industrial Relations Board pursuant to Div. VI of the *Canada Labour Code*. It is said that the CIRB has exclusive authority to determine whether an illegal strike exists.
5. To the extent that the Respondent seeks to compel the Appellants to comply with section 87.7(1) of the *Canada Labour Code*, it must seek that relief from the CIRB to which exclusive jurisdiction has been specially assigned.

## ANALYSIS

General

[16] The general approach to determining whether the Federal Court of Canada has jurisdiction over a matter was articulated by the Supreme Court of Canada in *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*<sup>1</sup> McIntyre J., writing for the majority, listed the following essential requirements to support a finding of jurisdiction in the Federal Court:

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*.<sup>2</sup>

Les arguments des appelants

[15] J'en arrive maintenant aux arguments présentés par les appelants. Ils soutiennent que la Cour fédérale n'a pas compétence sur le fond de l'action pour les raisons suivantes:

1. La demande de l'intimée est basée sur les règles de common law en matière de responsabilité délictuelle et contractuelle.
2. Les demandes du demandeur sont toutes de nature personnelle. Le demandeur n'a formulé aucune demande réelle.
3. Les demandes personnelles de l'intimée fondées sur les règles contractuelles et délictuelles ne relèvent pas de la compétence maritime de la Cour fédérale.
4. Subsidièrement, la compétence à l'égard des demandes contractuelles formées contre les membres d'équipage appelants (dans lesquelles il est, pour l'essentiel, allégué qu'ils ont entrepris une grève illégale) est «expressément attribuée» au Conseil canadien des relations industrielles conformément à la Division VI du *Code canadien du travail*. Il est affirmé que le CCRI a seul le pouvoir de déterminer s'il y a grève illégale.
5. Dans la mesure où l'intimée cherche à imposer aux appelants le respect du paragraphe 87.7(1) du *Code canadien du travail*, elle doit présenter cette demande au CCRI qui s'est vu attribuer une compétence exclusive sur ce point.

## ANALYSE

Généralités

[16] La Cour suprême du Canada a formulé dans l'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*<sup>1</sup> la méthode générale qu'il convient d'utiliser pour déterminer si la Cour fédérale du Canada a compétence sur une question donnée. Le juge McIntyre, s'exprimant pour les juges majoritaires, a énuméré les conditions essentielles qui permettent de conclure à la compétence de la Cour fédérale:

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 invoqué 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*.<sup>2</sup>

[17] I propose to first discuss these three requirements within the general context of this case.

### 1. Statutory Grant of Jurisdiction

[18] The first requirement arises out of the fact that the Federal Court is a statutory creation without inherent jurisdiction. In other words, the Court has no jurisdiction over a matter unless it is specifically assigned by statute.<sup>3</sup>

[19] The *Federal Court Act*<sup>4</sup> gives the Court jurisdiction over “Canadian maritime law”:

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.

. . .

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

Thus, the first requirement is satisfied if the claims made by the respondent fall within the body of Canadian maritime law and jurisdiction over them has not been specially assigned to some other court or adjudicative body.

### 2 & 3. Federal Law and “Law of Canada”

[20] The Federal Court is created under section 101 of the *Constitution Act, 1867* [30 & 31 Vict., c. 3 (U.K.) (as am. by *Canada Act 1982*, 1982, c. 11 (U.K.), Schedule to the *Constitution Act, 1982*, Item 1 [R.S.C., 1985, Appendix II, No. 5]] as an “additional Court for the better administration of the Laws of Canada.”<sup>5</sup> A “law of Canada” for the purpose of section 101 means a federal statute or some other

[17] Je me propose d’examiner d’abord ces trois conditions dans le contexte général de la présente affaire.

### 1. Attribution de compétence par voie législative

[18] La première condition découle de fait que la Cour fédérale est une juridiction créée par la loi qui ne possède aucune compétence inhérente. En d’autres termes, la Cour n’a compétence sur une question que si la loi la lui attribue expressément<sup>3</sup>.

[19] La *Loi sur la Cour fédérale*<sup>4</sup> attribue à la Cour une compétence sur «le droit maritime canadien»:

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) 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.

Par conséquent, la première condition est remplie si les demandes présentées par l’intimée font partie des règles du droit maritime canadien et si la compétence sur ces questions n’a pas été expressément attribuée à un autre organisme judiciaire.

### 2 & 3. Règle de droit fédéral et «loi du Canada»

[20] La Cour fédérale a été créée aux termes de l’article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867* [30 & 31 Vict., ch. 3 (R.-U.) (mod. par la *Loi de 1982 sur le Canada*, 1982, ch. 11 (R.-U.), annexe de la *Loi constitutionnelle de 1982*, n° 1) [L.R.C. (1985), appendice II, n° 5]] à titre de «tribuna[l] additionne[l] pour la meilleure administration des lois du Canada»<sup>5</sup>. Aux fins de l’article 101, «loi du Canada» s’entend

body of federal law.

[21] Subsection 91(10) of the *Constitution Act, 1867* grants Parliament authority over “Navigation and Shipping”, and it is beyond question that Canadian maritime law, as defined in section 2, of the *Federal Court Act* is a comprehensive body of federal law dealing with all claims in respect of maritime and admiralty matters.<sup>6</sup> Given the claims made against the appellants by the respondent, it would appear that the common law of contract and tort are essential to the disposition of the case. As with the first requirement, then, the Court will only have jurisdiction if the relevant principles of the common law have been incorporated into Canadian maritime law.

[22] The courts have long held that the scope of Canadian maritime law is limited only by the constitutional division of powers 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 section 92 of the *Constitution Act, 1867* is to be avoided.<sup>7</sup> The Supreme Court of Canada, beginning with the *ITO* case, has articulated the following test to determine whether the second and third requirements are met:

The test for determining whether a 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.<sup>8</sup>

[23] I will now consider each of the appellants’ submissions *seriatim*.

#### Are the Contract and Tort Claims Part of Canadian Maritime Law?

[24] Based on the foregoing analysis, I believe that the only question remaining to be answered with respect to this submission is whether the subject-matter of the tort and contract claims is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate

d’une loi fédérale ou d’une autre règle de droit fédéral.

[21] Le paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* attribue au Parlement le pouvoir de légiférer dans le domaine de «la navigation et les bâtiments ou navires», et il est incontestable que le droit maritime canadien, tel que défini à l’article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, constitue un vaste ensemble de règles de droit fédéral régissant toutes les demandes concernant les questions maritimes et d’amirauté<sup>6</sup>. Étant donné la nature des demandes formulées par l’intimée contre les appelants, il semble que les règles de la common law en matière de contrat et de responsabilité délictuelle soient essentielles à l’examen de la présente affaire. De la même façon que pour la première condition, la Cour n’aura compétence que si les principes de common law applicables à l’affaire ont été incorporés au droit maritime canadien.

[22] Les tribunaux ont déclaré il y a longtemps que la portée du droit maritime canadien n’est limitée que par le partage constitutionnel des compétences législatives 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’article 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*<sup>7</sup>. La Cour suprême du Canada a formulé, dans l’affaire *ITO* la première fois, le critère suivant qui permet de déterminer si les deuxième et troisième conditions sont remplies:

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<sup>8</sup>.

[23] Je vais maintenant examiner les différents arguments des appelants.

#### Les demandes de nature contractuelle et délictuelle relèvent-elles du droit maritime canadien?

[24] J’estime, en me fondant sur l’analyse qui précède, que la seule question qui reste à trancher sur ce point est de savoir si les sujets sur lesquels portent les demandes de nature délictuelle et contractuelle sont si étroitement liés aux affaires maritimes qu’ils consti-

Canadian maritime law within federal competence. In answering this question, it is of assistance to refer to previous judicial decisions.

[25] In the seminal case of *ITO*, the major issue before the Supreme Court was whether an action in negligence could be brought in the Federal Court by a plaintiff, a part of whose shipment of electronic calculators had been stolen from the defendant's warehouse after being shipped from Japan by another defendant. The majority held that the proximity of the terminal operation to the port of Montréal, the role of *ITO* in port activities, its connection to a contract of carriage by sea, and the fact that the storage was for only a short-term after the calculators were unloaded from the ship, provided a sufficiently integral connection between the dispute and maritime matters to bring the matter within legitimate Canadian maritime law and the jurisdiction of the Federal Court.

[26] The *Bow Valley* case, *supra*, involved a negligence action centred upon a defective ground fault circuit breaker (GFCB) system that caused a serious fire on board an oil drilling rig. McLachlin J., as she then was, writing for the Supreme Court of Canada, found that the subject-matter was integrally connected to maritime matters:

This case involves tortious liability arising in a maritime context. The Court of Appeal, *per* Cameron J.A., held that "[t]he activities of the Bow Drill 3 are essentially maritime in nature, albeit a modern view of maritime activity" . . . . The rig was not only a drifting platform, but a navigable vessel. As Cameron J.A. put it [citation omitted], the rig "is capable of self-propulsion; even when drilling, is vulnerable to the perils of the sea; is not attached permanently to the ocean floor and, can travel world wide to drill for oil". Alternatively, even if the rig is not a navigable vessel, the tort claim arising from the fire would still be a maritime matter since the main purpose of the Bow Drill III was activity in navigable waters. The operation of the rig's heat trace system was hazardous because the GFCB system that was installed was not appropriate in the ungrounded marine context. The claims against the defendants for failure to warn included allegations that the defendants knew about the special marine material requirements such as

tuent légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale. Il est utile d'examiner la jurisprudence pour répondre à cette question.

[25] Dans l'arrêt *ITO*, qui fait autorité dans ce domaine, la principale question dont était saisie la Cour suprême était de savoir si le demandeur pouvait poursuivre pour négligence devant la Cour fédérale le défendeur, propriétaire de l'entrepôt où avait été volée une partie d'un envoi de calculatrices électroniques qui avait été expédié du Japon pour un autre défendeur. Les juges majoritaires de la Cour ont conclu que la proximité du port de Montréal des activités d'aconage, le rôle que jouait *ITO* dans les activités portuaires, le rapport existant entre le contrat de transport maritime et le fait que les calculatrices ne devaient être entreposées que pendant une courte période après leur débarquement du navire, constituaient un lien de connexité suffisant entre la question en litige et les affaires maritimes pour faire légitimement relever les demandes du droit maritime canadien et de la compétence de la Cour fédérale.

[26] L'affaire *Bow Valley*, précité, portait sur une poursuite en responsabilité civile pour négligence découlant d'un incendie grave survenu sur une plate-forme pétrolière en raison d'une défectuosité d'un système de disjoncteur de fuite à la terre (DFT). Le juge McLachlin, (tel était alors son titre), s'exprimant au nom de la Cour suprême du Canada, a jugé que la question était entièrement liée aux affaires maritimes:

Il s'agit en l'espèce de responsabilité délictuelle dans un contexte maritime. La Cour d'appel, sous la plume du juge Cameron, a statué que [TRADUCTION] «[l]es activités de la plate-forme Bow Drill 3 sont essentiellement de nature maritime, quoi qu'il s'agisse d'une activité maritime d'un type moderne» [. . .] La plate-forme n'était pas seulement une plate-forme flottante, mais un bâtiment navigable. Comme l'a dit le juge Cameron [référence omise], la plate-forme [TRADUCTION] «peut se propulser par ses propres moyens, même lorsqu'elle fait du forage, elle est vulnérable aux dangers de la mer, elle n'est pas attachée en permanence au fond de l'océan et elle peut voyager à travers le monde afin de forer à la recherche du pétrole». Subsidièrement, même si la plate-forme n'est pas un bâtiment navigable, la réclamation fondée sur la responsabilité délictuelle qui a été exercée à la suite de l'incendie n'en serait pas moins une question maritime puisque l'objet principal de la plate-forme Bow Drill III était une activité se déroulant dans

non-combustibility or flame retardancy. The products liability issues in this case are clearly dominated by marine considerations.<sup>9</sup>

[27] In *Shibamoto & Co. v. Western Fish Producers, Inc.*,<sup>10</sup> this Court dealt with a contract for the processing of salmon and salmon roe on a processing vessel. MacGuigan J.A., in the course of determining that the Federal Court Trial Division had jurisdiction wrote the following:

However, the appellants' contention that the respondent's counterclaim for the destruction of a fish processing business by fraud, deceit, conspiracy and breach of contract is a matter of provincial law rather than of Canadian maritime law is completely unsustainable in the light of *ITO*. Since the law of contract and of torts falls under Canadian maritime law, to the extent that it is required, it cannot be maintained that certain parts of those bodies of law are not matters of maritime law. On the authority of *ITO* Canadian maritime law is the existing body of federal law which is essential to the disposition of the case and which nourishes the statutory grant of authority.<sup>11</sup>

[28] Based on the principles set forth in the preceding cases, it is my conclusion that the claims advanced by the respondent in the main action are sufficiently integrally connected with maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence. The claims are that, the appellant crew members were contracted and employed in a maritime matter—the operation of a ship. The appellant Parsons, representing ITF (an organization which exclusively represents seafarers), boarded the ship and while on board encouraged the crew members to breach their contracts. The appellant crew members breached their contracts by refusing to work on the ship. As a result, the vessel's operations were disrupted—it was prevented from taking on its cargo, its putting to sea was delayed—and, consequently, the respondent suffered a loss.

des eaux navigables. Le fonctionnement du système de réchauffage des conduites de la plate-forme était dangereux parce que le système DFT qui avait été installé ne convenait pas dans un contexte maritime sans mise à la terre. Les réclamations exercées contre les défenderesses pour défaut de mise en garde comportaient des allégations selon lesquelles les défenderesses connaissaient les exigences spéciales concernant le matériel maritime comme l'incombustibilité ou l'ininflammabilité. Dans la présente affaire, les questions relatives à la responsabilité du fait des produits sont clairement dominées par des considérations d'ordre maritime<sup>9</sup>.

[27] Dans *Shibamoto & Co. c. Western Fish Producers, Inc.*<sup>10</sup>, notre Cour a examiné un contrat concernant le traitement du saumon et d'œufs de saumon sur un navire usine. Le juge MacGuigan a écrit ce qui suit lorsqu'il a déterminé que la Section de première instance de la Cour fédérale avait compétence en l'espèce:

Or, contrairement à ce qu'elles allèguent, il est absolument impossible, vu l'arrêt *ITO*, de soutenir que le sabotage d'une entreprise de transformation du poisson par la fraude, le dol, le complot et l'inexécution de contrat est une matière de droit provincial plutôt que de droit maritime canadien. Étant donné que le droit des contrats et de la responsabilité délictuelle relève du droit maritime canadien dans la mesure où la résolution d'un litige l'exige, on ne saurait soutenir que certaines parties de cet ensemble de règles de droit ne relève pas du droit maritime. Selon la définition énoncée dans l'arrêt *ITO*, le droit maritime canadien est l'ensemble des règles de droit fédérales essentiel à la solution du litige et qui constitue le fondement de l'attribution légale de compétence<sup>11</sup>.

[28] Compte tenu des principes énoncés dans les affaires susmentionnées, j'estime que les demandes présentées par l'intimée dans l'action principale sont suffisamment reliées aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale. L'intimée soutient que les membres d'équipage appelants travaillaient dans un contexte maritime, soit l'exploitation d'un navire. L'appellant Parsons, représentant la FIT (organisme qui représente exclusivement des marins marchands), est monté à bord du navire et a invité les membres de l'équipage à rompre leurs contrats. Les membres d'équipage appelants ont violé leurs contrats en refusant de travailler à bord du navire. Cette décision a eu pour effet d'entraver l'exploitation du navire; son chargement n'a pu être embarqué et son départ a été retardé, ce qui a causé un préjudice à l'intimée.

[29] Therefore, subject to any conclusions I reach below, I believe that Lutfy A.C.J. had jurisdiction to make the order of February 7, 2000 and that the Federal Court has jurisdiction over the claims in contract and tort made by the respondents in the main action.

#### Jurisdiction *In Personam* or *In Rem*

[30] With respect to the submissions that the Court lacks jurisdiction over the claims because they are claims *in personam* as opposed to *in rem*, I note that, in addition to the grant of jurisdiction “between subject and subject” found in section 22, section 43 of the *Federal Court Act* provides that:

43. (1) Subject to subsection (4) [a provision that restricts *in personam* actions related to collisions between ships], the jurisdiction conferred on the Court by section 22 may in all cases be exercised *in personam*.

Thus, if the claims in tort and contract fall within the jurisdiction of the Court, that jurisdiction can be exercised *in personam*. See, for example, the cases discussed above.

#### Illegal Strike

[31] The appellant crew members submit that the claims of breach of contract against them amount to a claim that they were on an illegal strike. This is a matter which they say has been “specially assigned” to the Canadian Industrial Relations Board (CIRB) by the *Canada Labour Code*<sup>12</sup> and, thereby, removed from the jurisdiction of the Court. They base this submission upon section 91 [as am. by S.C. 1998, c. 26, s. 40; 1999 c. 31, s. 162] of the Code and case law in which it has been held that applications for orders under the predecessor provisions to section 91 have been specially assigned to the Board.

[32] I do not believe that either the Labour Code, or the cases cited have application to this situation. To accept the crew members’ submission in the circum-

[29] Par conséquent, sous réserve des conclusions auxquelles j’arrive plus loin, j’estime que le juge en chef adjoint Lutfy avait compétence pour rendre l’ordonnance du 7 février 2000 et que la Cour fédérale avait compétence pour entendre les demandes de nature contractuelle et délictuelle formées par l’intimée dans l’action principale.

#### Compétence en matière personnelle et réelle

[30] Pour ce qui est des arguments selon lesquels la Cour n’a pas compétence pour entendre ces demandes parce qu’elles sont de nature personnelle et non réelle, je note qu’outre l’attribution d’une compétence à l’égard des cas «opposant notamment des administrés» par l’article 22, l’article 43 de la *Loi sur la Cour fédérale* prévoit:

43. (1) Sous réserve du paragraphe (4), la Cour peut, aux termes de l’article 22, avoir compétence en matière personnelle dans tous les cas.

Par conséquent, si les demandes de nature contractuelle et délictuelle relèvent de la compétence de la Cour, cette compétence peut également s’exercer en matière personnelle. Voir, par exemple, les affaires examinées ci-dessus.

#### Grève illégale

[31] Les membres d’équipage appelants soutiennent que la prétention selon laquelle il y a eu rupture de contrat de leur part revient à affirmer qu’ils ont fait une grève illégale. Ils affirment que c’est une question qui a été «attribuée expressément» au Conseil canadien des relations du travail (CCRT) par le *Code canadien du travail*<sup>12</sup> et qu’elle ne relève donc plus de notre Cour. Ils fondent cet argument sur l’article 91 [mod. par L.C. 1998, ch. 26, art. 40] du Code et sur la jurisprudence selon laquelle les demandes d’ordonnance présentées en vertu des dispositions que l’article 91 a remplacées ont été expressément confiées au Conseil.

[32] Je ne pense pas que le Code du travail ou les décisions citées soient applicables en l’espèce. Si je retenais les arguments présentés par les membres

stances of the case at bar would require me to accept that Parliament intended the Code to govern employment relations between a foreign shipowner and foreign crew members. I can find no indication that Parliament had such an intention, nor have the appellants provided any authority for the proposition that Parliament could effectively legislate with respect to such an extraterritorial contract between foreign subjects.

#### Section 87.7 of the *Canada Labour Code*

[33] The appellants submit that the respondent's request for an order requiring compliance with section 87.7 [as enacted by S.C. 1998, c. 26, s. 37] of the Labour Code is also a matter which has been specially assigned to the CIRB. The relevant provisions read as follows:

**87.7 (1)** During a strike or lockout not prohibited by this Part, an employer in the long-shoring industry, or other industry included in paragraph (a) of the definition "federal work, undertaking or business" in section 2, its employees and their bargaining agent shall continue to provide the services they normally provide to ensure the tie-up, let-go and loading of grain vessels at licensed terminal and transfer elevators, and the movement of the grain vessels in and out of a port.

...

(3) On application by an affected employer or trade union, or on referral by the Minister, the Board may determine any question with respect to the application of subsection (1) and make any order it considers appropriate to ensure compliance with that subsection.

[34] I decline to consider this submission. The respondent provided no indication that it intends to pursue the claim. Moreover, in my opinion, this matter is moot. Whether or not there was, indeed, a strike, the grain has been loaded, the vessel has left the port and the appellant crew members have left the country.

#### CONCLUSION

[35] In summary, I believe that both the order made by Lutfy A.C.J. and the claims for damages in contract and tort raised in the respondent's statement of

d'équipage dans la présente affaire, il faudrait que j'admette que le législateur voulait que le Code régie les relations de travail entre les propriétaires d'un navire étranger et les membres d'équipage étrangers. Je ne trouve aucun élément indiquant que telle ait été l'intention du législateur, et les appelants n'ont cité aucune décision permettant d'affirmer que le Parlement peut légiférer à l'égard d'un contrat extraterritorial de ce type, conclu par des sujets de droit étrangers.

#### L'article 87.7 du *Code canadien du travail*

[33] Les appelants soutiennent que la demande présentée par l'intimée en vue d'obtenir une ordonnance exigeant le respect de l'article 87.7 [édicte par L.C. 1998, ch. 26, art. 37] du Code du travail est également une question qui a été expressément attribuée au CCRI. En voici les dispositions pertinentes:

**87.7 (1)** Pendant une grève ou un lock-out non interdits par la présente partie, l'employeur du secteur du débardage ou d'un autre secteur d'activités visé à l'alinéa a) de la définition de «entreprise fédérale» à l'article 2, ses employés et leur agent négociateur sont tenus de maintenir leurs activités liées à l'amarrage et à l'appareillage des navires céréaliers aux installations terminales ou de transbordement agréées, ainsi qu'à leur chargement, et à leur entrée dans un port et leur sortie d'un port.

[. . .]

(3) Sur demande présentée par un employeur ou un syndicat concerné ou sur renvoi fait par le ministre, le Conseil peut trancher toute question liée à l'application du paragraphe (1) et rendre les ordonnances qu'il estime indiquées pour en assurer la mise en œuvre.

[34] Je n'examinerai pas cet argument. L'intimée n'a aucunement indiqué qu'elle entendait maintenir cette demande. En outre, j'estime que la question est désormais théorique. Peu importe qu'il y ait eu effectivement une grève, les céréales ont été chargées, le navire a quitté le port et les membres de l'équipage appelants ont quitté le pays.

#### CONCLUSION

[35] En résumé, j'estime que l'ordonnance rendue par le juge en chef adjoint Lutfy et les demandes en responsabilité contractuelle et délictuelle mentionnées



claim are within the jurisdiction of the Federal Court. As a result, the appeal is dismissed with costs.

ROTHSTEIN J.A.: I agree.

EVANS J.A.: I agree.

<sup>1</sup> [1986] 1 S.C.R. 752 (hereinafter *ITO*).

<sup>2</sup> *Ibid.*, at p. 766.

<sup>3</sup> *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437, at para. 46 (hereinafter *Ordon Estate*).

<sup>4</sup> R.S.C., 1985, c. F-7.

<sup>5</sup> 101. The Parliament of Canada may, notwithstanding anything in this Act, from Time to Time provide for the Constitution, Maintenance, and Organization of a General Court of Appeal for Canada, and for the Establishment of any additional Courts for the better Administration of the Laws of Canada.

<sup>6</sup> *Ordon Estate*, *supra*, note 3, at para. 71. For a more comprehensive discussion of the definition in s. 2 of the *Federal Court Act*, see *ITO*, *supra*, note 1, at pp. 774ff.

<sup>7</sup> See *ITO*, *supra*, note 1, at p. 774; *Monk Corp v. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 S.C.R. 779, at p. 795 (hereinafter *Monk*).

<sup>8</sup> *Ibid.* See also *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. v. Saint John Shipbuilding Ltd.*, [1997] 3 S.C.R. 1210, at para. 87 (hereinafter *Bow Valley*) and *Ordon Estate*, *supra*, note 3, at para. 71.

<sup>9</sup> *Ibid.*, at para. 85.

<sup>10</sup> [1990] 1 F.C. 542 (C.A.).

<sup>11</sup> *Ibid.*, at p. 560.

<sup>12</sup> R.S.C., 1985, c. L-2, as amended.

dans la déclaration de l'intimée relèvent de la compétence de la Cour fédérale. L'appel est donc rejeté avec dépens.

LE JUGE ROTHSTEIN, J.C.A.: J'y souscris.

LE JUGE EVANS, J.C.A.: J'y souscris.

<sup>1</sup> [1986] 1 R.C.S. 752 (ci-après *ITO*).

<sup>2</sup> *Ibid.*, at p. 766.

<sup>3</sup> *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437, au par. 46 (ci-après *Succession Ordon*).

<sup>4</sup> L.R.C. (1985), ch. F-7.

<sup>5</sup> 101. Le parlement du Canada pourra, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans la présente loi, lorsque l'occasion le requerra, adopter des mesures à l'effet de créer, maintenir et organiser une cour générale d'appel pour le Canada, et établir des tribunaux additionnels pour la meilleure administration des lois du Canada.

<sup>6</sup> *Succession Ordon*, précité, note 3, au par. 71. On trouvera une analyse plus détaillée de la définition de l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* dans *ITO*, précité, note 1, aux p. 774 et s.

<sup>7</sup> Voir *ITO*, précité, note 1, à la p. 774; *Monk Corp c. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 R.C.S. 779, à la p. 795 (ci-après *Monk*).

<sup>8</sup> *Ibid.* Voir également *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. c. Saint John Shipbuilding Ltd.*, [1997] 3 R.C.S. 1210, au par. 87 (ci-après *Bow Valley*) et *Succession Ordon*, précité, note 3, au par. 71.

<sup>9</sup> *Ibid.*, au par. 85.

<sup>10</sup> [1990] 1 C.F. 542 (C.A.).

<sup>11</sup> *Ibid.*, à la p. 560.

<sup>12</sup> L.R.C. (1985), ch. L-2, modifié.