

Antares Shipping Corporation (Plaintiff)

v.

The Ship Capricorn (Defendant)

Trial Division, Pratte J.—Quebec, July 26;
Ottawa, October 1, 1973.

Maritime law—Jurisdiction—Action in rem for breach of contract to sell ship—Whether cognizable by Federal Court—Federal Court Act, s. 22.

Plaintiff brought action *in rem* against a ship, alleging breach of contract by her owner *D*, a foreign company, to sell the ship to plaintiff and then fraudulently selling the ship to another foreign company, *P*. Plaintiff sought a declaration that the sale of the ship by *D* to *P* was void, for the performance by *D* of its contract to sell the ship to plaintiff, and also for damages. The ship was arrested in Quebec and released on bail bond.

Held, the Court had jurisdiction to entertain the action, and leave should be given to add *P* and *D* as parties.

(1) Even if plaintiff's claim did not fall within one of the categories of jurisdiction mentioned in section 22(2) of the *Federal Court Act* and was not a claim under "Canadian maritime law" under section 22(1), plaintiff sought a remedy under a law of Canada relating to shipping and this gave the Court jurisdiction under section 22(1). The jurisdiction of the Federal Court in maritime matters under section 22(1) is co-extensive with the legislative power of Parliament over "navigation and shipping" even though Parliament has not actually legislated thereon, and that jurisdiction is not excluded because under the rules of private international law the action is governed by foreign law.

The jurisdiction of the Court over shipping extends to all those parts of maritime law which relate to ships and persons employed in and about them and includes the sale of a ship.

(2) Since the action was instituted solely against the ship, plaintiff could seek only such relief as could be enforced against the ship and that did not include an order for specific performance against *D* nor the annulment of the sale of the ship by *D* to *P*. Moreover, since plaintiff's claim for damages was not secured by a maritime lien it could not arrest the ship without at the same time seeking the annulment of the sale. Leave should however be given to plaintiff to add *D* and *P* as parties upon service of the statement of claim on them within 60 days.

ACTION.

COUNSEL:

Antares Shipping Corporation (Demanderesse)

c.

Le navire Capricorn (Défendeur)

Division de première instance, le juge Pratte—
Québec, le 26 juillet; Ottawa, le 1^{er} octobre
1973.

Droit maritime—Compétence—Action in rem pour violation du contrat de vente d'un navire—La Cour fédérale a-t-elle compétence—Loi sur la Cour fédérale, art. 22.

La demanderesse a engagé une action *in rem* contre un navire en alléguant une violation du contrat par sa propriétaire *D*, une compagnie étrangère, qui s'était engagée à vendre le navire à la demanderesse et l'a vendu par la suite de façon frauduleuse à une autre compagnie étrangère, la *P*. La demanderesse cherche à obtenir une déclaration portant que la vente du navire de *D* à *P* était nulle, ainsi qu'à obtenir l'exécution du contrat par lequel *D* s'engageait à lui vendre le navire et des dommages-intérêts. La saisie du navire à Québec fut levée moyennant une caution.

Arrêt: la Cour est compétente pour connaître de cette action et l'autorisation est donnée d'adjoindre *P* et *D* en tant que parties.

(1) Même si la réclamation de la demanderesse n'entrait pas dans le cadre de la compétence prévue à l'article 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* et n'était pas une réclamation en vertu du «droit maritime canadien» aux termes de l'article 22(1), la demanderesse cherchait un redressement en vertu d'une loi du Canada en matière de marine marchande. La Cour est donc compétente en vertu de l'article 22(1). En matière maritime, la compétence de la Cour en vertu de l'article 22(1) va de pair avec le pouvoir législatif du Parlement relatif à «la navigation et les bâtiments ou navires», même si le Parlement n'a pas effectivement légiféré sur la question. En outre, la compétence n'est pas exclue du fait qu'en vertu des règles du droit international privé, ladite action relève d'un droit étranger.

La compétence de la Cour en matière de droit maritime s'étend à toute la partie du droit maritime ayant trait aux navires ainsi qu'aux personnes exerçant des fonctions qui s'y rattachent; cela comprend la vente des navires.

(2) Étant donné que l'action a été exclusivement intentée contre le navire, la demanderesse ne pouvait demander qu'un redressement susceptible d'être exécuté contre le navire. Ceci ne comprend pas une ordonnance visant l'exécution réelle contre *D*, ni l'annulation de la vente du navire par *D* à *P*. En outre, puisque le droit de la demanderesse à des dommages-intérêts n'est pas garanti par un privilège maritime, la demanderesse ne pouvait pas faire saisir le navire sans demander en même temps l'annulation de la vente. Il convient cependant de permettre à la demanderesse d'adjoindre *D* et *P* à titre de parties à condition que, dans un délai de 60 jours, elle leur signifie la déclaration.

ACTION.

AVOCATS:

R. Langlois and L. Côté for plaintiff.

G. de Billy and S. Harrington for defendant.

SOLICITORS:

Langlois, Drouin and Laflamme, Quebec, for plaintiff.

Gagnon, de Billy and Cantin and Co., Quebec, for defendant.

PRATTE J.—This is a motion for an order striking out the statement of claim and setting aside the arrest of the defendant ship.

The action instituted by the plaintiff is purely an action *in rem*. The defendant ship, which was arrested in Quebec, is a Liberian tanker; it is now registered in the name of Portland Shipping Company Inc. (hereinafter called "Portland") which purchased it from Delmar Shipping Co. Ltd. (hereinafter called "Delmar"). The plaintiff, as well as the present and former owners of the defendant ship, is a Liberian company.

The allegations of the statement of claim may be summarized as follows:

(1) In May 1973, Delmar, which was then the registered owner of the defendant ship agreed to sell her to the plaintiff; this contract was entered into in England.

(2) Delmar failed to carry out its obligations under this contract and, with the intent of defrauding the plaintiff, sold the defendant ship to Portland; this sale, which was made outside Canada, is a sham and, in any event, is void.

(3) The plaintiff has suffered and will suffer damages as a consequence of the failure of Delmar to sell and deliver the defendant ship to the plaintiff.

The plaintiff seeks the following reliefs:

(1) a declaration that the sale of the defendant ship by Delmar to Portland is null and void and that, as a consequence, the defendant ship still belongs to Delmar;

R. Langlois et L. Côté pour la demanderesse.

G. de Billy et S. Harrington pour le défendeur.

PROCUREURS:

Langlois, Drouin et Laflamme, Québec, pour la demanderesse.

Gagnon, de Billy et Cantin et Cie, Québec, pour le défendeur.

LE JUGE PRATTE—Par cette requête, la demanderesse vise à obtenir une ordonnance radiant la déclaration et annulant la saisie du navire défendeur.

Il s'agit purement d'une action *in rem*. Le navire défendeur, saisi à Québec, est un pétrolier libérien; il est maintenant immatriculé au nom de la Portland Shipping Company Inc. (ci-après appelée la «Portland») qui l'a acheté de la Delmar Shipping Co. Ltd. (ci-après appelée la «Delmar»). La compagnie demanderesse, tout comme l'actuel propriétaire et les anciens propriétaires du navire défendeur, est une compagnie libérienne.

On peut résumer de la manière suivante les allégations contenues dans la déclaration:

(1) Au mois de mai 1973, la Delmar, alors propriétaire immatriculée du navire défendeur, s'est engagée à le vendre à la demanderesse; ce contrat a été conclu en Angleterre.

(2) La Delmar a omis de s'acquitter des obligations découlant de ce contrat et, dans l'intention de frauder la demanderesse, elle a vendu le navire défendeur à la Portland; cette vente, effectuée en dehors du Canada, est un subterfuge et elle est nulle.

(3) La Delmar ayant omis de vendre et de livrer le navire à la demanderesse, cette dernière a subi des dommages et continuera d'en subir.

La demanderesse demande les réparations suivantes:

(1) une déclaration que la vente du navire défendeur par la Delmar à la Portland est nulle et non avenue et qu'en conséquence, le navire défendeur appartient encore à la Delmar;

(2) a judgment ordering Delmar to perform its obligations under the agreement entered into with the plaintiff;

(3) damages.

After the arrest, Portland secured the release of the defendant ship by giving a bond in the amount that had been fixed by the Court; it also made various applications to the Court, the nature of which need not be mentioned here. It is only after having thus taken an active part in these proceedings that Portland moved for an order striking out the statement of claim and setting aside the arrest.

This motion is made on two grounds:

(1) The Court does not have jurisdiction in this case;

(2) The relief sought by the plaintiff is of such a nature that it cannot be obtained in an action *in rem*.

What is conveniently called the "Admiralty jurisdiction" of the Federal Court is described in section 22 of the *Federal Court Act*. Subsection (1) of section 22 describes this jurisdiction in general terms while subsection (2) contains an enumeration of various categories of claims which are specifically declared to be within the jurisdiction of the Court.

Section 22(1) reads as follows:

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

Counsel for the applicant submitted that the Court lacked jurisdiction to try this case because, in his view, the plaintiff's claim

(1) does not fall within the enumeration contained in section 22(2);

(2) is not covered by section 22(1) in that it is not a claim made

a) under Canadian maritime law or

(2) un jugement ordonnant à la Delmar d'exécuter les obligations auxquelles elle a souscrit en vertu de l'accord conclu avec la demanderesse;

a (3) des dommages-intérêts.

Suite à la saisie, la Portland a obtenu la mainlevée de la saisie du navire défendeur en versant un cautionnement d'un montant fixé par la Cour; elle a également présenté plusieurs demandes à la Cour, mais il est inutile d'en examiner la nature en l'espèce. Ce n'est qu'après avoir pris activement part à ces procédures que la Portland a déposé une demande en radiation de la déclaration et en annulation de la saisie.

Cette requête est fondée sur deux motifs:

(1) La Cour n'est pas compétente en l'espèce;

(2) La nature du redressement que la demanderesse cherche à obtenir fait qu'on ne peut l'obtenir par une action *in rem*.

Ce qu'on appelle communément la «compétence d'amirauté» de la Cour fédérale est décrite à l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Le paragraphe (1) de l'article 22 la décrit en termes généraux alors que le paragraphe (2) énumère de manière précise les diverses catégories de réclamations qui relèvent de la compétence de la Cour.

L'article 22(1) dispose que:

22. (1) La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

L'avocat de la requérante a fait valoir que la Cour n'était pas compétente pour juger cette affaire car, à son avis, la réclamation de la demanderesse:

(1) ne relève pas de l'énumération de l'article 22(2);

(2) n'est pas couverte par l'article 22(1) car cette réclamation n'est pas faite

a) en vertu du droit maritime canadien ou

b) under any other law of Canada relating to navigation and shipping.

Assuming that the plaintiff's claim would, as submitted by counsel, neither fall within one of the categories mentioned in section 22(2) nor be a claim made under "Canadian maritime law", I am nevertheless of the opinion that this Court has jurisdiction in this case since, in my view, the plaintiff seeks a remedy under a law of Canada relating to shipping.

In my view, a claim which relates to "navigation and shipping", a subject-matter which is within the exclusive legislative jurisdiction of Parliament under section 91(10) of the *British North America Act, 1867*, is a claim made under a law of Canada relating to navigation and shipping. In other words, the jurisdiction of this Court in maritime matters under section 22(1) is co-extensive with the legislative power of Parliament over "navigation and shipping"; it is not limited to the matters coming within that subject on which Parliament has actually legislated.¹

On the other hand, an action which is within the jurisdiction of the Court, as being a claim which relates to navigation and shipping, is not excluded from that jurisdiction by reason of the fact that, under rules of private international law, this action is governed by foreign law. Strictly speaking, a Canadian Court never applies foreign law. As Lord Parker said in *Dynamit Actien-Gesellschaft v. Rio Tinto Company, Limited* [1918] A.C. 292 at page 302:

Every legal decision of our Courts consists of the application of our own law to the facts of the case as ascertained by appropriate evidence. One of these facts may be the state of some foreign law, but it is not the foreign law but our own law to which effect is given, whether it be by way of judgment for damages, injunction, order declaring rights and liabilities, or otherwise.

The word "shipping" in section 91(10) of the *British North America Act, 1867*, and in section 22(1) of the *Federal Court Act*, in my opinion, has the same meaning as in the well known

b) en vertu de toute autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande.

^a A supposer que la réclamation de la demanderesse, comme l'affirme l'avocat, ne relève d'aucune catégorie de l'article 22(2) et qu'elle ne constitue pas une réclamation faite en vertu du «droit maritime canadien», j'estime néanmoins ^b que cette Cour est compétente en l'espèce car, à mon avis, la demanderesse cherche à obtenir un redressement en vertu d'une loi du Canada en matière de marine marchande.

^c A mon avis, une réclamation qui a trait à «la navigation et à la marine marchande», sujet qui, en vertu de l'article 91(10) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*, relève de la compétence législative exclusive du Parlement, est une réclamation faite en vertu d'une loi du ^d Canada en matière de navigation ou de marine marchande. Autrement dit, en matière maritime, la compétence de la Cour en vertu de l'article 22(1) va de pair avec le pouvoir législatif du ^e Parlement relatif à «la navigation et les bâtiments ou navires»; cette compétence de la Cour ne se limite pas aux sujets de cette catégorie à l'égard desquels le Parlement a déjà légiféré.¹¹

^f D'autre part, une action en réclamation qui porte sur la navigation et la marine marchande, et qui relève donc de la compétence de la Cour, ne sera pas soustraite à cette compétence au motif qu'en vertu des règles du droit international privé, ladite action relève d'un droit étranger. ^g A proprement parler, un tribunal canadien n'applique jamais de droit étranger. Comme le déclare Lord Parker dans l'arrêt *Dynamit Actien-Gesellschaft c. Rio Tinto Company, Limited* [1918] A.C. 292 à la page 302:

^h [TRADUCTION] Tout jugement rendu par nos tribunaux découle de l'application de notre propre droit aux faits de l'espèce, tels qu'établis par des preuves idoines. Un de ces faits peut être l'état de certains droits étrangers; toutefois, ce n'est pas à ces droits étrangers mais à notre propre droit ⁱ qu'il est donné effet, que ce soit en allouant des dommages-intérêts, en rendant une injonction, en délivrant une ordonnance déclarative de droits et de responsabilités ou en prenant quelque autre mesure.

^j A mon avis, l'expression «marine marchande» à l'article 91(10) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*, et à l'article 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* recouvre la même réa-

expression "law of shipping" which is defined as follows in *Black's Law Dictionary* 4th ed. 1951, vbo "shipping":

A comprehensive term for all that part of the maritime law which relates to ships and the persons employed in or about them. It embraces such subjects as the building and equipment of vessels, their registration and nationality, their ownership and inspection, their employment, (including charter-parties, freight, demurrage, towage, and salvage,) and their sale, transfer, and mortgage; also, the employment, rights, powers, and duties of masters and mariners; and the law relating to ship-brokers, ship-agents, pilots, etc.²

Such being, in my view, the meaning of the word "shipping", it follows that I am also of the opinion that, in the exercise of its legislative power over that subject, Parliament could regulate the sale of ships.

For these reasons, I am of the opinion that the plaintiff's claim, which is a claim for the enforcement of an agreement of sale of a ship, is within the jurisdiction of the Court.

I turn now to the second ground relied on by the applicant, namely that the remedies sought by the plaintiff cannot be obtained by an action *in rem*.

The plaintiff's action was instituted solely against the defendant ship. Neither Delmar nor Portland were ever impleaded. And even if it can perhaps be argued that Portland has become a party to the action as a consequence to its taking an active part in the proceedings prior to its making the present application, the same thing cannot be said of Delmar.

In my view, the following propositions are so plain as not to require any explanations:

1. The relief claimed in an action *in rem*, which is an action against a *res*, must be such that it could be enforced against the *res* itself.

2. A Court cannot order the specific performance of a contract if the person against whom the order is sought has not been made a party to the action.

lité que l'expression «*law of shipping*» qui est définie de la façon suivante dans le *Black's Law Dictionary* 4^{ème} éd. 1951, sous le mot «*shipping*»:

^a [TRADUCTION] Expression recouvrant toute la partie du droit maritime ayant trait aux navires ainsi qu'aux personnes exerçant des fonctions s'y rattachant. Elle comprend des matières telles que la construction et l'armement des navires, leur immatriculation et nationalisation, la propriété des navires et leur inspection, leur emploi (y compris les chartes-parties, le fret, la surestarie, le remorquage et le sauvetage), leur vente, transfert ou nantissement; et aussi l'engagement, les droits, pouvoirs et obligations des capitaines et des marins; ainsi que le droit applicable aux consignataires de navires, agents maritimes, pilotes, etc.²

^b Comme c'est ce sens-là de l'expression «marine marchande» que je retiens, il s'ensuit à mon avis que, dans l'exercice de son pouvoir législatif, le Parlement peut réglementer la vente de navires.

^d Pour ces motifs, je considère que l'action intentée par la demanderesse, visant l'exécution d'un contrat de vente portant sur un navire, relève de la compétence de la Cour.

^e Je vais examiner maintenant le deuxième motif invoqué par la requérante, à savoir, que les redressements que la demanderesse cherche à obtenir ne peuvent l'être par une action *in rem*.

^g La demanderesse a intenté son action exclusivement contre le navire défendeur. Elle n'a poursuivi ni la Delmar ni la Portland. Même si l'on peut peut-être soutenir que la Portland est devenue partie à l'action, suite à la part active qu'elle a prise dans les procédures avant de déposer la présente requête, on ne saurait en dire autant de la Delmar.

^h D'après moi, les propositions qui suivent sont si évidentes qu'elles ne demandent aucune explication:

1. Le redressement visé par une action *in rem*, action contre une chose, doit être susceptible d'être exécuté contre la chose elle-même.

2. Un tribunal ne peut pas ordonner l'exécution réelle d'un contrat si la personne visée par l'ordonnance n'a pas été constituée partie à l'action.

3. A Court cannot declare a contract to be void in an action in which the parties to that contract have not been impleaded.

In the light of these propositions, I cannot but reach the conclusion that the plaintiff in this action against the defendant ship could neither seek an order for specific performance against Delmar nor seek the annulment of the sale made by Delmar to Portland. Moreover, since the plaintiff's claim for damages is not secured by a maritime lien, the plaintiff could not arrest the defendant ship without, at the same time, seeking the annulment of the sale made by Delmar to Portland.

It follows that, from a strict technical point of view, the arrest of the defendant ship could be set aside and the statement of claim could be struck out in its entirety. However, having in mind that, under Rule 1716 "no action shall be defeated by reason of the misjoinder or non-joinder of any party", I am of the view that the plaintiff shall be given leave to add both Delmar and Portland as defendants provided that the statement of claim be served on these two companies within 60 days of the date of this order.

I will therefore order that both Delmar and Portland be added as defendants in this case and that the style of cause be modified accordingly; I will further order that all proceedings in this case be stayed for a period of 60 days from the date of this order and that, at the end of this period, the statement of claim be struck out and the arrest of the defendant ship be set aside if, in the meantime, the plaintiff has not filed evidence of the service of the action upon both Delmar Shipping Co. Ltd. and Portland Shipping Company Inc.

What I have just said must not be interpreted as implying the view that the plaintiff should be given leave to serve *ex juris* in the event of its being unable to have the statement of claim served on Delmar or Portland within Canada.

The costs of this application shall be in the cause.

3. Un tribunal ne peut pas déclarer un contrat nul dans une action où les parties au contrat n'ont pas été poursuivies.

Vu ces propositions, je suis obligé de conclure que la demanderesse, dans son action contre le navire défendeur, ne pouvait demander ni une ordonnance d'exécution réelle à l'encontre de la Delmar ni l'annulation de la vente conclue entre la Delmar et la Portland. D'ailleurs, puisque le droit de la demanderesse à des dommages-intérêts n'est pas garanti par un privilège maritime, la demanderesse ne pouvait pas saisir le navire défendeur sans, en même temps, demander l'annulation de la vente conclue entre la Delmar et la Portland.

Il s'ensuit que, d'un strict point de vue technique, il serait possible d'annuler la saisie du navire défendeur et de radier complètement la déclaration. Cependant, compte tenu de la Règle 1716 qui dispose que «la validité d'une action n'est pas affectée à cause d'une fausse constitution de partie ou de l'omission de mettre une partie en cause», je considère qu'il convient de permettre à la demanderesse d'adjoindre la Delmar et la Portland à titre de défenderesses à condition que, dans un délai de 60 jours à dater de cette ordonnance, elle signifie la déclaration aux deux compagnies.

J'ordonne donc l'adjonction de la Delmar et de la Portland à titre de défenderesses et la modification de l'intitulé de la cause en conséquence; j'ordonne en outre la suspension de toutes les procédures pendant une période de 60 jours à dater de cette ordonnance et, à l'expiration de cette période, la radiation de la déclaration et l'annulation de la saisie du navire défendeur si, dans l'intervalle, la demanderesse n'a pas déposé la preuve de la signification de l'action à la Delmar Shipping Co. Ltd. et à la Portland Shipping Company Inc.

Il ne faut pas interpréter cette décision comme entraînant pour la demanderesse l'autorisation d'effectuer une signification *ex juris* au cas où il lui serait impossible de signifier la déclaration à la Delmar ou à la Portland au Canada.

Les dépens de cette requête suivront l'issue de la cause.

¹ See the definition "laws of Canada" in section 2 of the *Federal Court Act*. Compare *Consolidated Distilleries Ltd. v. The King* [1933] A.C. 508 at pages 521-522.

² In so far as I could ascertain, this modern definition of the "law of shipping" gives an accurate description of the contents of the various books, be they old or recent, that have been written on that subject.

¹ Voir la définition des «droits du Canada» dans l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Comparer avec l'arrêt *Consolidated Distilleries Ltd. c. Le Roi* [1933] A.C. 508, aux pages 521-522.

² Pour autant que je sache, cette définition moderne du droit de la marine marchande regroupe de manière exacte le contenu des divers ouvrages, anciens ou récents, écrits sur ce sujet.