

T-2332-74

T-2332-74

**Intermunicipal Realty & Development Corporation (Plaintiff)**

v.

**Gore Mutual Insurance Company, Canadian Marine Underwriters Ltd. and Reed, Shaw, Stenhouse Limited (Defendants)**

Trial Division, Gibson J.—Toronto, November 28; Ottawa, December 13, 1977.

*Jurisdiction — Maritime law — Contract — Insurance — Separate motions brought to dismiss action for recovery under insurance contracts, and action for negligent misrepresentation of facts by broker — Whether or not contracts of marine insurance are admiralty matters — Whether or not marine contract law part of federal substantive law — Whether or not federally enacted substantive law within Parliament's legislative competence — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 42 — Federal Court Rule 474.*

Defendants, in two separate applications, seek an order pursuant to Rule 474 dismissing the action on the ground that the Court is without jurisdiction to consider plaintiff's suit against the insurer defendants for recovery within the terms of either or both of the contract policies, and against the insurance broker defendant for negligent misrepresentation of facts. The issues raised are: (1) whether or not contracts of marine insurance are admiralty matters, (2) whether or not maritime contract law was enacted by Parliament as part of the substantive federal admiralty law, (3) whether or not any part of federally enacted substantive law is valid as being within the legislative competence of Parliament.

*Held*, the insurer defendant's application is dismissed, but the defendant insurance broker's application is allowed. The Federal Court's jurisdiction in Canadian maritime law matters, as defined by sections 2(b) and 42 of the *Federal Court Act*, extends over the large body of substantive applicable federal law passed pursuant to section 91(10) of the *British North America Act, 1867*. By almost universal agreement these policies are "maritime contracts" and the substantive law of all maritime contracts and torts lies within the limits of admiralty matters. The only restriction is that both must relate to the navigation business or commerce of the sea or inland waters of Canada. It has been established that Parliament's legislative authority extends to claims on marine insurance. Jurisdiction relating to matters of marine insurance is assigned to the Trial Division by section 22(2)(r) of the *Federal Court Act*, and is concurrent with the jurisdiction provincial courts may have over the parties. The allegations against the defendant insurance broker are not of negligence under the subject contract policies of marine insurance but instead are founded on the agency relationship generally. The allegations are not in respect of any maritime or admiralty matter that is part of "Canadian maritime law".

**Intermunicipal Realty & Development Corporation (Demanderesse)**

a c.

**Gore Mutual Insurance Company, Canadian Marine Underwriters Ltd. et Reed, Shaw, Stenhouse Limited (Défendeurs)**

b Division de première instance, le juge Gibson—Toronto, le 28 novembre; Ottawa, le 13 décembre 1977.

*Compétence — Droit maritime — Contrat — Assurance — Demande séparée requérant le rejet de la présente action en recouvrement en vertu de contrats d'assurance, et en dénatura-tion négligente de certains faits par le courtier — Les polices d'assurance maritime sont-elles des matières d'amirauté? — La loi relative aux contrats maritimes fait-elle partie du droit positif fédéral? — Le droit positif fédéral relève-t-il de la compétence législative du Parlement? — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), c. 10, art. 2, 42 — Règle 474 de la Cour fédérale.*

Les défendeurs ont introduit deux demandes séparées requérant une ordonnance, conformément à la Règle 474, rejetant la présente action au motif que la Cour n'est pas compétente pour examiner la poursuite en recouvrement de la demanderesse contre les compagnies d'assurance défenderesses en vertu des deux polices d'assurance ou de l'une des deux, et contre la compagnie de courtage d'assurance défenderesse pour dénatura-tion négligente des faits. Voici les points litigieux: (1) les polices d'assurance maritime sont-elles des matières d'amirauté? (2) la loi relative aux contrats maritimes fait-elle partie intégrante du droit positif fédéral sur l'amirauté édicté par le Parlement? (3) toute partie du droit positif fédéral édicté est-elle valable comme relevant de la compétence législative du Parlement?

*Arrêt*: la demande de la compagnie d'assurance défenderesse est rejetée mais celle de la compagnie de courtage d'assurance est accueillie. La compétence de la Cour fédérale en matière de droit maritime canadien telle qu'elle est définie par les articles 2b) et 42 de la *Loi sur la Cour fédérale* s'étend au long code de droit fédéral positif applicable édicté en vertu de l'article 91(10) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*. Selon un accord presque universel, ces polices d'assurance sont «des contrats maritimes» et le droit positif régissant tous contrats maritimes et tous actes dommageables se trouve dans le domaine des matières d'amirauté. La seule réserve à cet égard est que contrats et actes dommageables doivent se rapporter à des affaires de navigation ou de commerce sur mer ou dans les eaux intérieures du Canada. Il a été établi que l'autorité législative du Parlement s'étend aux réclamations relatives à l'assurance maritime. L'article 22(2)(r) de la *Loi sur la Cour fédérale* a attribué à la Division de première instance compétence en matière d'assurance maritime, et les tribunaux provinciaux ont une compétence parallèle lorsque les parties relèvent de leur ressort. Les allégations contre la compagnie de courtage d'assurance défenderesse ne sont pas des allégations de négligence en vertu des polices d'assurance maritime en question,

*Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.* [1977] 2 S.C.R. 1054, applied. *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654, applied. *R. v. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 F.C. 675, applied. *Sivaco Wire & Nail Co. v. Atlantic Lines & Navigation Co., Inc.* [1978] 2 F.C. 720, applied. *Sailing Ship "Blairmore" Co., Ltd. v. Macredie* (1898) 25 R. (H.L.) 57, applied. *De Lovio v. Boit* (1817) 2 Gall. 398 (Gallison's Reports), considered.

## APPLICATION.

## COUNSEL:

*David F. H. Marler* for plaintiff.  
*A. J. Stone, Q.C.*, for defendants Gore Mutual Insurance Co. and Canadian Marine Underwriters Ltd.  
*G. A. Allison, Q.C.*, for defendant Reed, Shaw, Stenhouse Ltd.

## SOLICITORS:

*Magwood, Pocock, Rogers, O'Callaghan*, Toronto, for plaintiff.  
*McTaggart, Potts, Stone & Herridge*, Toronto, for defendants Gore Mutual Insurance Co. and Canadian Marine Underwriters Ltd.  
*Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, MacKell & Clermont*, Montreal, for defendant Reed, Shaw, Stenhouse Ltd.

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

GIBSON J.: The insurer defendants, Gore Mutual Insurance Company and Canadian Marine Underwriters Ltd., and also the insurance broker defendant, Reed, Shaw, Stenhouse Limited in two separate applications ask for an order pursuant to Rule 474 dismissing this action on the ground "that the Court has no jurisdiction to hear and determine the claims made in this action".

The application of the insurer defendants is first dealt with; and after that, the application of the insurance broker defendant.

The plaintiff sues the insurer defendants on two contracts of marine insurance numbered 408014

mais elles sont fondées sur les relations avec l'agence. Il ne s'agit pas d'allégations relatives à quelque matière maritime ou d'amirauté faisant partie du «droit maritime canadien».

Arrêts appliqués: *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée* [1977] 2 R.C.S. 1054; *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654; *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 C.F. 675; *Sivaco Wire & Nail Co. c. Atlantic Lines & Navigation Co., Inc.* [1978] 2 C.F. 720; *Sailing Ship "Blairmore" Co., Ltd. c. Macredie* (1898) 25 R. (C.L.) 57. Arrêt examiné: *De Lovio c. Boit* (1817) 2 Gall. 398 (Gallison's Reports).

## DEMANDE.

## AVOCATS:

*David F. H. Marler* pour la demanderesse.  
*A. J. Stone, c.r.*, pour les défendeurs Gore Mutual Insurance Co. et Canadian Marine Underwriters Ltd.  
*G. A. Allison, c.r.*, pour la défenderesse Reed, Shaw, Stenhouse Ltd.

## PROCUREURS:

*Magwood, Pocock, Rogers, O'Callaghan*, Toronto, pour la demanderesse.  
*McTaggart, Potts, Stone & Herridge*, Toronto, pour les défendeurs Gore Mutual Insurance Co. et Canadian Marine Underwriters Ltd.  
*Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, MacKell & Clermont*, Montréal, pour la défenderesse Reed, Shaw, Stenhouse Ltd.

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

LE JUGE GIBSON: Les compagnies d'assurance défenderesses Gore Mutual Insurance Company et Canadian Marine Underwriters Ltd., ainsi que la compagnie de courtage d'assurance Reed, Shaw, Stenhouse Limited, ont introduit deux demandes séparées requérant le rejet de la présente action, conformément à la Règle 474, au motif que [TRADUCTION] «la Cour n'est pas compétente pour entendre et régler les réclamations faites dans la présente action».

Nous allons examiner en premier lieu la demande des compagnies d'assurance, et ensuite celle de la compagnie de courtage d'assurance.

La demanderesse poursuit les compagnies d'assurance défenderesses relativement à deux contrats

and 408015 (copies of which were filed as part of the affidavit evidence on this motion) claiming according to the evidence, to be entitled to reimbursement in the sum of approximately \$700,000 for the items detailed in paragraphs 31 and 33 of the statement of claim, being items all alleged to be matters within the coverage terms of either or both of the said contract policies.

These contract policies of marine insurance provide both *in rem* and *in personam* coverages.

Three issues are raised and must be considered on these motions, namely:

1. Whether or not contracts of marine insurance such as these marine insurance policies are "Maritime" matters or "Admiralty" matters; and specifically whether they are "maritime contracts".

2. What maritime contract law was enacted by the Parliament of Canada as part of the substantive federal admiralty law.

3. Whether or not any part of the substantive federal admiralty law enacted is valid as being within the constitutional legislative jurisdiction of the Federal Government of Canada under *The British North America Acts*; or putting it another way and directed to the subject contracts of marine insurance in this case: Does the legislative authority of the Parliament of Canada under *The British North America Acts, 1867-1960*, particularly under section 91, head 10 "Navigation and Shipping" extend to incorporating as part of the substantive Canadian maritime law assigned to the Federal Court of Canada claims such as those made in this action on contracts of marine insurance?

#### Maritime Contracts

These policies of marine insurance, like all such policies with *in rem* and *in personam* coverages, although usually executed on land, relate to risk covered, for which premiums are paid, of navigation, business or commerce of the sea and certain inland waters in Canada.

d'assurance maritime portant les numéros 408014 et 408015 (dont des copies ont été déposées en preuve par affidavit concernant cette requête) et prétend, ainsi qu'il appert des preuves produites, qu'elle aurait droit au remboursement d'une somme d'environ \$700,000 pour les rubriques détaillées aux paragraphes 31 et 33 de la déclaration, alléguant que toutes lesdites rubriques seraient garanties par l'une ou l'autre des deux polices susmentionnées, ou par les deux.

Ces polices d'assurance maritime comportent des provisions *in rem* et des provisions *in personam*.

Les requêtes soulèvent trois questions litigieuses à examiner, à savoir:

1. Des polices d'assurance maritime, telles que celles susmentionnées, sont-elles des matières «maritimes» ou des matières d'«amirauté»? et plus spécialement, sont-elles des «contrats maritimes»?

2. Quelle loi relative aux contrats maritimes a été édictée par le Parlement du Canada comme partie intégrante de la législation fédérale principale sur l'amirauté?

3. Toute partie de la législation fédérale principale adoptée est-elle valable comme relevant de la compétence législative constitutionnelle du gouvernement fédéral du Canada en vertu des *Actes de l'Amérique du Nord britannique*? En d'autres termes, en ce qui concerne les polices d'assurance maritime évoquées ici, l'autorité législative du Parlement du Canada en vertu des *Actes de l'Amérique du Nord britannique, 1867 à 1960*, et plus spécialement en vertu de l'article 91, rubrique 10 «La navigation et les expéditions par eau», englobe-t-elle comme partie intégrante du droit maritime principal canadien des réclamations de la compétence de la Cour fédérale du Canada telles que celles faites dans la présente action, relativement à des polices d'assurance maritime?

#### Contrats maritimes

Ces polices d'assurance maritime, comme toutes polices de ce genre comportant des provisions *in rem* et des provisions *in personam*, sont signées sur la terre ferme, mais traitent de la couverture des risques pour lesquels des primes sont payées, relativement à la navigation, aux affaires ou au com-

As to whether these policies are "maritime contracts", apparently there is practically universal agreement. Story J. in *De Lovio v. Boit*<sup>1</sup> (a case sometimes called "the keystone of Admiralty jurisprudence in America") said [at pages 475-476] that in respect to what are properly to be deemed "maritime contracts":

... there is little room for controversy. All civilians and jurists agree, that in this appellation are included, among other things, charter parties, affreightments, marine hypothecations, contracts for maritime service in the building, repairing, supplying, and navigating ships; contracts between part owners of ships; contracts and quasi contracts respecting averages, contributions and jettisons; and, what is more material to our present purpose, policies of insurance.\* And in point of fact the admiralty courts of other foreign countries have exercised jurisdiction over policies of insurance, as maritime contracts; and a similar claim has been uniformly asserted on the part of the admiralty of England.\*\* There is no more reason, why the admiralty should have cognizance of bottomry instruments, as maritime contracts, than of policies of insurance. Both are executed on land, and both intrinsically respect maritime risks, injuries and losses.\*\*\*

My judgment accordingly is, that policies of insurance are within (though not exclusively within) the admiralty and maritime jurisdiction of the United States.\*\*\*\*

\* *Cleirac, Le Guidon, ch. 1, p. 109, ch. 3, p. 124, Id. Jurisd. de la Marine, p. 191.*—1 *Valin, Comm. 112, 120, &c. 127, &c.*—2 *Emer. 319.*—*Godolph. 43.*—*Zouch, 90, 92.*—*Exton, 69, &c. 295, &c.*—*Malyne Lex Merc. 303.*—*Id. Collection of Sea Laws, ch. 2, p. 47.*—*Consol. del Mare, ch. 22.*—2 *Bro. Adm. ch. 4, p. 71.*—4 *Bl. Comm. 67.*—*The Sandwich, Peters's R. 233, n.*—*Targa. Reflex. ch. 1.*

\*\* *Boucher's Consol. del Mare, 2 vol. 730.*—1 *Valin, Com. 120.*—2 *Emer. 319.*—*Roccus de Assec. n. 80.*—2 *Bro. Adm. 80.*—*Zouch, 92, 102.*

\*\*\* *Roccus de Ass. note 80*, declares "These subjects of insurance, and disputes relative to ships, are to be decided according to maritime law; and the usages and customs of the sea are to be respected. The proceedings are to be according to the forms of maritime courts, &c." *Targa* in his reflections (ch. 1.) defines maritime contracts to be those, which, according to mercantile usage, respect or concern maritime negotiations and their incidents. It has been already stated that the jurisdiction of the admiralty in *England* and in *Scotland* were originally the same. And the admiralty in *Scotland* still continues to exercise jurisdiction over all maritime contracts, and particularly over policies of insurance, upon the footing of its ancient and inherent rights. In *Dow's Reports* of decisions in the House of Lords in 1813 and 1814, are no less than eight insurance causes, which were originally brought in the admiralty in *Scotland*, and finally decided on appeals by the House of

merce sur mer ou sur certaines eaux intérieures du Canada.

Il y a un accord universel de fait pour considérer de telles polices comme des «contrats maritimes». <sup>a</sup> Dans *De Lovio c. Boit*<sup>1</sup> (arrêt quelquefois appelé [TRADUCTION] «la clé de voûte de la jurisprudence relative à l'Amirauté en Amérique») le juge Story, se prononçant sur ce qu'il faut entendre par «contrats maritimes», a déclaré [aux pages 475 et 476]:

<sup>b</sup> [TRADUCTION] ... il y a peu de place pour la controverse. Tous les juristes, civilistes et autres, s'accordent à dire que cette appellation comprend entre autres: les chartes-parties, les affrètements, les inscriptions hypothécaires maritimes, les contrats pour les services maritimes afférents à la construction, à la réparation, à la fourniture et à la navigation des navires, les contrats entre les copropriétaires des navires, les contrats et les quasi-contrats relatifs aux avaries, aux contributions et aux jets à la mer; et, ce qui est plus important en l'espèce, les polices d'assurance.\* Et le fait est que les cours d'amirauté des autres pays ont exercé une compétence sur les polices d'assurance en tant que contrats maritimes; et l'amirauté anglaise a constamment revendiqué ce genre de compétence.\*\* Il n'y a pas plus de raison pour que l'amirauté statue sur les prêts à la grosse à titre de contrats maritimes que sur les polices d'assurance. Les uns et les autres sont exécutés sur terre et concernent intrinsèquement les risques maritimes, les dommages et les pertes.\*\*\*

<sup>e</sup> En conséquence, je juge que les polices d'assurance relèvent de la compétence (quoique non exclusive) de l'amirauté et des tribunaux maritimes des États-Unis.\*\*\*\*

\* *Cleirac, Le Guidon, ch. 1, p. 109, ch. 3, p. 124, Id. Jurisd. de la Marine, p. 191.*—1 *Valin, Comm. 112, 120, &c. 127, &c.*—2 *Emer. 319.*—*Godolph. 43.*—*Zouch, 90, 92.*—*Exton, 69, &c. 295, &c.*—*Malyne Lex Merc. 303.*—*Id. Collection of Sea Laws, ch. 2, p. 47.*—*Consol. del Mare, ch. 22.*—2 *Bro. Adm. ch. 4, p. 71.*—4 *Bl. Comm. 67.*—*The Sandwich, Peters's R. 233, n.*—*Targa. Reflex. ch. 1.*

<sup>g</sup> \*\* *Boucher's Consol. del Mare, 2 vol. 730.*—1 *Valin, Com. 120.*—2 *Emer. 319.*—*Roccus de Assec. n. 80.*—2 *Bro. Adm. 80.*—*Zouch, 92, 102.*

\*\*\* Dans sa note 80, *Roccus de Ass.* a déclaré: «Les problèmes d'assurance et les litiges portant sur les navires doivent être jugés conformément au droit maritime; et il faut respecter les usages et coutumes de la mer. La procédure à appliquer est celle des tribunaux maritimes.» Dans ses réflexions (ch. 1.), *Targa* définit les contrats maritimes comme ceux qui, suivant les usages commerciaux, se rapportent à des négociations maritimes et à leurs effets. On a déjà dit qu'à l'origine les Amirautés d'Angleterre et d'Écosse avaient la même compétence. Et <sup>i</sup> l'Amirauté d'Écosse sur le fondement de son droit originaire et inhérent continue à exercer sa compétence sur tous les contrats maritimes, et plus spécialement les polices d'assurance. Dans les recueils *Dow* sur les décisions prises par la Chambre des Lords en 1813 et 1814, il n'y a pas moins de huit affaires d'assurance, lesquelles, introduites tout d'abord devant l'Amirauté d'Écosse, ont été finalement jugées par la Chambre des

<sup>1</sup> (1817) 2 Gall. 398 (Gallison's Reports).

<sup>1</sup> (1817) 2 Gall. 398 (Gallison's Reports).

Lords, Lords *Ellenborough*, *Eldon*, and *Erskine*, assisting in the decisions.—*Watt vs. Morris*, 1 Dow. R. 32.—*Tennant vs. Henderson*, 1 Dow. R. 324.—*Watson vs. Clark*, 1 Dow. R. 336.—*Brown vs. Smith*, 1 Dow. R. 349.—*Sibbald vs. Hill*, 2 Dow. R. 263.—*Hall vs. Brown*, 2 Dow. R. 367.—*Smith vs. McNeil*, 2 Dow. R. 538.—*Smith vs. Robertson*, 2 Dow. R. 474.

\*\*\*\* There can be no possible question, that the courts of common law have acquired a concurrent jurisdiction, though, upon the principles of the ancient common law, it is not easy to trace a legitimate origin to it. See ante, page 422.

Text book writers such as F. L. Wiswall, Jr.,<sup>2</sup> and A. R. G. M'Millan<sup>3</sup> recognize the marine

<sup>2</sup> *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800*, by F. L. Wiswall, Jr., at pages 29-30:

The history of the Admiralty jurisdiction in England was vital knowledge to Story, to whom fell the task of defining the Admiralty jurisdiction in America; his learning in Admiralty was great, as was his respect for Stowell's decisions in his later years on the bench—both points being well illustrated by his judgment in *The Draco* (7 Fed. Cas. 1032 (No. 4057) (C.C. Mass. 1835)). His knowledge was put to excellent use; he began to lay the foundation of the American Admiralty jurisdiction in contract in *The Emulous* (8 Fed. Cas. 697 (No. 4479) (C.C. Mass. 1813)), and he expanded upon it in his greatest decision, *DeLovio v. Boit*, which is to this day the keystone of Admiralty jurisprudence in America. The basic question in *DeLovio v. Boit* (7 Fed. Cas. 418 (No. 3776) (C.C. Mass. 1815)) was whether policies of marine insurance were cognizable in Admiralty as maritime contracts; though it had long been established in England that despite their maritime character policies of marine insurance were actionable only at common law (see A. Browne, vol. 2, pp. 82-3), Story reasoned that the adoption of the English common law by the United States did not import those decisions by the common law courts which had the effect of restraining Admiralty from the exercise of jurisdiction over truly maritime matters, and that, likewise, the Statutes of Richard II were of no force against the Constitution's grant of jurisdiction in "all civil cases . . . admiralty and maritime". (Article III, § 2, cl. I.) Not only is Story's opinion in *DeLovio* cited by modern English Admiralty textwriters for its historical exposition of the English Admiralty jurisdiction (See, e.g. Roscoe, *Practice*, intro., p. 2, n. (c)), but, as will later be seen, it forms the basis of the English line of decision on the subject of maritime liens; (See *infra*, pp. 156-7) and, together with his later opinion in *The Nestor*, (18 Fed. Cas. 9 (No. 10126) (C.C. Me. 1831)) Story's rationale in *DeLovio* gives the theory of actions *in rem* in United States Admiralty.

<sup>3</sup> *Scottish Maritime Practice* by A. R. G. M'Millan, M.A., LL.B. at page 5:

It may be observed, further, that the Admiralty jurisdiction in the two countries is not precisely co-extensive, and that the  
(Continued on next page)

Lords, les lords *Ellenborough*, *Eldon* et *Erskine* prenant part aux décisions.—*Watt c. Morris*, 1 Dow. R. 32.—*Tennant c. Henderson*, 1 Dow. R. 324.—*Watson c. Clark*, 1 Dow. R. 336.—*Brown c. Smith*, 1 Dow. R. 349.—*Sibbald c. Hill*, 2 Dow. R. 263.—*Hall c. Brown*, 2 Dow. R. 367.—*Smith c. McNeil*, 2 Dow. R. 538.—*Smith c. Robertson*, 2 Dow. R. 474.

\*\*\*\* Les tribunaux de *common law* ont certainement acquis une compétence simultanée, quoi qu'il ne soit pas facile de se fonder sur les principes de l'ancienne *common law* pour en retracer l'origine authentique. Voir page 422.

Les auteurs de manuels scolaires, tels que F. L. Wiswall, Jr.<sup>2</sup> et A. R. G. M'Millan<sup>3</sup> reconnaissent

<sup>2</sup> Aux pages 29 et 30 de *The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice Since 1800*, par F. L. Wiswall, Jr.:

[TRADUCTION] Pour Story, à qui incombait la responsabilité de définir la compétence de l'Amirauté en Amérique, l'histoire de cette compétence en Angleterre était d'une importance capitale. Sa connaissance en la matière était très étendue, tout comme son respect pour les décisions de Stowell durant ses dernières années au tribunal,—ces deux considérations étant bien mises en lumière dans son jugement *The Draco* (7 Fed. Cas. 1032 (N° 4057) (C.C. Mass. 1835)). Il utilisait sa connaissance de façon très heureuse, commençant par bâtir la fondation de la compétence de l'Amirauté américaine en matière de contrat, dans *The Emulous* (8 Fed. Cas. 697 (N° 4479) (C.C. Mass. 1813)), puis confirmant cette fondation dans la plus grande décision jamais rendue *DeLovio c. Boit*, laquelle reste jusqu'à nos jours la clé de voûte de la compétence de l'Amirauté en Amérique. Dans *DeLovio c. Boit* (7 Fed. Cas. 418 (N° 3776) (C.C. Mass. 1815)) la question principale est celle de savoir si les polices d'assurance maritime relèvent de l'Amirauté à titre de contrats maritimes. Quoi qu'il ait été établi de longue date en Angleterre que, malgré leur caractère maritime, les polices d'assurance maritime relèvent des seuls tribunaux de *common law* (voir A. Browne, tome 2, pages 82-3), Story pense que l'adoption de la *common law* d'Angleterre par les États-Unis n'emporte pas adoption des décisions des tribunaux de *common law* ayant pour conséquence la limitation de la compétence de l'Amirauté relativement à des matières réellement maritimes, et que les lois proclamées par Richard II ne seraient pas valables en cas de contradiction avec la compétence accordée par la constitution «pour toute affaire civile . . . affaire d'amirauté et affaire maritime». (Article III, § 2, cl. I.) Non seulement l'avis de Story dans *DeLovio* est cité par les auteurs modernes de manuels scolaires relativement à l'Amirauté britannique, pour sa description de la compétence de cette dernière (voir par exemple Roscoe dans *Practice*, introduction, page 2, note c)), mais, comme on le verra plus loin, il constitue le fondement sur lequel les tribunaux britanniques rendent des décisions relatives aux privilèges maritimes (voir plus loin, aux pages 156-7) et, avec l'avis qu'il a formulé subséquemment dans *The Nestor* (18 Fed. Cas. 9 (N° 10126) (C.C. Me. 1831)), le raisonnement de Story dans *DeLovio* constitue la théorie des actions *in rem* pour l'Amirauté aux États-Unis.

<sup>3</sup> *Scottish Maritime Practice* par A. R. G. M'Millan, M.A., LL.B., à la page 5:

[TRADUCTION] On peut remarquer, en outre, que la compétence de l'Amirauté dans les deux pays ne coïncide pas  
(Suite à la page suivante)

character of policies of marine insurance when they discuss in their texts the acquiring of concurrent jurisdiction by the courts of common law in England to hear actions based on policies of marine insurance. (For a time the Admiralty Court in England was prohibited by the common law courts, and also for a time by statutes from hearing such claims. But no statute or decision of an English common law court ever purported to suggest that a policy of marine insurance was not an Admiralty or maritime matter.)

The basis for these textbook writers' statements in respect to claims on policies of marine insurance is a dictum of Lord Watson at page 63 in the case of the *Sailing Ship "Blairmore" Co., Ltd. v. Macredie*<sup>4</sup>:

All that was determined in that case was, that in maritime causes which exclusively belonged to the jurisdiction of the Admiralty Courts in both countries, the law applicable was neither English nor Scottish, but British law, and therefore one and the same code. But the jurisdiction exercised by these Courts in the two countries has never, so far as I am aware, been precisely coextensive. In Scotland the admiral's jurisdiction, although cumulative with that of the Court of Session, extended to all questions arising in regard to policies of maritime insurance, and had also been extended "by long possession" to the right of cognizance in bills of exchange and other mercantile questions which were in no sense maritime (Ersk. Inst. B. 1, Tit. iii., secs. 33 and 34). In England, on the other hand, policies of marine insurance were regarded simply as matters of mercantile contract, and actions brought upon them

(Continued from previous page)

principle of uniformity only applies in causes which exclusively belong to the Admiralty jurisdiction in both countries. Thus in England questions arising in regard to affreightment, except in certain special circumstances, or to policies of marine insurance, are outwith the Admiralty jurisdiction, and are determined entirely on common law principles. In such causes, therefore, English decisions are not necessarily precedents in the Scottish Courts (*Sailing Ship "Blairmore" Co., Ltd. v. Macredie*, 1898, 25 R. (H.L.) 59, Lord Watson, at 63). In certain events, moreover, the Court may require to apply foreign municipal law. It has been pointed out that Courts of Admiralty jurisdiction constantly require to apply such law in claims for possession or wages and in those arising from bottomry or mortgage (*The "Annette": The "Dora,"* 1919, P. 105, Hill, J., at 114). Liability both on contract and on delict frequently requires to be determined according to foreign municipal law.

<sup>4</sup> (1898) 25 R. (H.L.) 57.

le caractère maritime des polices d'assurance maritime lorsqu'ils étudient l'acquisition de la compétence simultanée par les tribunaux de *common law* en Angleterre dans l'audition des demandes fondées sur les susdites polices (pendant une certaine période, les tribunaux de *common law*, et même la législation écrite, ont interdit à l'Amirauté d'Angleterre d'entendre des revendications y relatives. Mais aucune loi ni aucune décision d'un tribunal de *common law* en Angleterre n'a jamais prétendu suggérer qu'une police d'assurance maritime ne serait pas une matière d'amirauté ou une matière maritime.)

Ces déclarations des auteurs de manuels scolaires relativement à la compétence en matière d'assurance maritime sont fondées sur un avis exprimé par lord Watson à la page 63 dans *Sailing Ship "Blairmore" Co., Ltd. c. Macredie*<sup>4</sup>:

[TRADUCTION] Ledit arrêt a résolu une seule question, à savoir que dans les affaires maritimes relevant exclusivement de la compétence des cours de l'Amirauté dans les deux pays, la loi applicable n'était ni la loi anglaise, ni la loi écossaise, mais la loi britannique, donc le même code. Mais, à ma connaissance, la compétence desdites cours dans les deux pays n'a jamais exactement coïncidé. En Écosse, la compétence des cours d'Amirauté, quoique parallèle à celle des cours de session, s'étendait à tout conflit relatif aux polices d'assurance maritime, et aussi, à la suite d'un long usage, aux lettres de change et à d'autres conflits commerciaux n'ayant rien de maritime (Ersk. Inst. B. 1, Tit. iii., art. 33 et 34). D'autre part, en Angleterre, les polices d'assurance maritime étaient simplement considérées comme des contrats commerciaux, et des actions intentées à l'occasion desdites polices relevaient de la compé-

(Suite de la page précédente)

exactement, et que le principe d'uniformité s'applique seulement aux matières relevant de la compétence exclusive de l'Amirauté dans lesdits pays. Ainsi, en Angleterre, les problèmes relatifs aux affrètements, sauf dans certaines circonstances spéciales, ou ceux relatifs aux polices d'assurance maritime, ne relèvent pas de la compétence de l'Amirauté et sont entièrement jugés d'après des principes de *common law*. Dans de pareilles affaires, les décisions rendues par les tribunaux anglais ne constituent pas nécessairement des précédents pour les tribunaux d'Écosse (*Sailing Ship "Blairmore" Co., Ltd. c. Macredie*, 1898, 25 R. (C.L.) 59, lord Watson, à la page 63). En outre, dans certaines circonstances, le tribunal peut requérir l'application de la législation municipale étrangère. On a fait ressortir que la compétence des tribunaux d'Amirauté exige continuellement l'application de telle législation dans des affaires de revendication de possession ou de salaires, et dans celles survenues dans des prêts à la grosse aventure ou des hypothèques (*The "Annette": The "Dora,"* 1919, P. 105, le juge Hill, à la page 114). Très souvent, des matières de responsabilité contractuelle et de responsabilité délictuelle exigent l'application de la législation municipale étrangère.

<sup>4</sup> (1898) 25 R. (C.L.) 57.

belonged to the jurisdiction, not of the Admiralty, but of the Common Law Courts.

This statement of Lord Watson is of no significance in respect to the present subject matter because of the enactment of sections 2(b) and 42 of the *Federal Court Act* for reasons that are hereinafter stated.

Associate Chief Justice Thurlow in *The Queen v. Canadian Vickers Limited*<sup>5</sup> with extreme thoroughness and in great detail reviews and recites the sources of the substantive Canadian maritime law of the Federal Court of Canada and its jurisdiction in relation to the matter of maritime contracts. Thurlow A.C.J. found in that case, that the claim of a ship owner against a shipwright on the contract between them was not a claim on a maritime contract.

Walsh J. in another case, *Sivaco Wire & Nail Company v. Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*<sup>6</sup> held that in so far as the claim was based on contract, the claim in that case for damage to cargo carried from France to Montreal on the defendant vessel was a claim on a maritime contract.

What "Maritime Law" has been enacted in Canada as part of the Substantive Admiralty law.

What is the substantive "Canadian maritime law", Federal law, today, is prescribed by section 42 of the *Federal Court Act* together with section 2(b) the definition of it, which read:

42. Canadian maritime law as it was immediately before the 1st day of June 1971 continues subject to such changes therein as may be made by this or any other Act.

2. In this Act

"Canadian maritime law" means the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* 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 or any other Act of the Parliament of Canada;

tence, non pas des cours d'Amirauté, mais des tribunaux de *common law*.

a La déclaration précitée de lord Watson n'a aucune relation avec la présente espèce, par suite des dispositions des articles 2b) et 42 de la *Loi sur la Cour fédérale*, pour les raisons ci-après énoncées.

b Dans *La Reine c. Canadian Vickers Limited*<sup>5</sup>, le juge en chef adjoint Thurlow révisé et relate, de façon exhaustive et avec abondance de détails, les sources du principal droit maritime canadien applicable devant la Cour fédérale du Canada, ainsi que la compétence de celle-ci relativement aux contrats maritimes. Dans cette cause, le juge en chef adjoint a constaté que la réclamation d'un propriétaire de navire contre un charpentier naval, sur le fondement d'un contrat conclu entre eux, n'est pas une matière de contrat maritime.

c Dans *Sivaco Wire & Nail Company c. Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*<sup>6</sup> le juge Walsh a statué que, dans la mesure où la réclamation était fondée sur un contrat, en l'espèce pour des avaries occasionnées à la cargaison transportée de France à Montréal sur le navire du défendeur, elle était fondée sur un contrat maritime.

d Quelle «loi maritime» a été édictée au Canada comme partie intégrante du droit positif de l'Amirauté?

e L'article 42 et l'article 2b) de la *Loi sur la Cour fédérale*, dont voici le libellé, prescrivent et définissent ce qui constitue aujourd'hui, sur le plan fédéral, le droit maritime canadien positif:

f 42. Le droit maritime canadien existant immédiatement avant le 1<sup>er</sup> juin 1971 reste en vigueur sous réserve des modifications qui peuvent y être apportées par la présente loi ou toute autre loi.

g 2. Dans la présente loi,

h «droit maritime canadien» désigne le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi, ou qui en aurait relevé si cette Cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté, compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada;

<sup>5</sup> *Supra*, page 675.

<sup>6</sup> *Infra*, page 720.

<sup>5</sup> *Supra*, page 675.

<sup>6</sup> *Infra*, page 720.

(In 1891 by *The Admiralty Act*, 1891, this Court in its predecessor name, the Exchequer Court of Canada, was first assigned admiralty law jurisdiction. Before 1891, jurisdiction was assigned to various other Courts in Canada.)

In passing these sections in 1970, the Federal Parliament had the legislative powers given it by *The British North America Acts, 1867-1960* and without the legislative restrictions that it had when it passed, for example, *The Admiralty Act*, 1891 by reason of the *Statute of Westminster, 1931*. As a result, Parliament had power to enact a greater body of substantive maritime law and to assign jurisdiction than heretofore. As Thurlow A.C.J. in *The Queen v. Canadian Vickers Limited (supra)* said at page 682:

In the period from 1890 to 1931, the authority of Parliament to legislate with respect to merchant shipping was to some extent restricted by the *Colonial Laws Validity Act, 1865*, 28 & 29 Vict., c. 63, but, by section 2 of the *Statute of Westminster, 1931* (1931, 22 Geo. V, c. 4 (Imp.)), that Act ceased to apply in respect of subsequent legislation by the parliaments of the self-governing Dominions. Further, under section 6, restrictions on the powers of Parliament imposed by the *Colonial Courts of Admiralty Act, 1890* ceased to have effect, and by subsection 2(2), authority was given to repeal Imperial enactments in so far as they applied in the Dominion.

Not for the purpose of construction, but to recall the background situation when the *Statute of Westminster, 1931* was passed, there is noted here some of the sections of that Act and the annotations in respect to them of Maurice Ollivier, Q.C., sometime Parliamentary Counsel, House of Commons, Ottawa. The notations are from the collection of statutes and annotations entitled *British North America Acts and Selected Statutes 1867-1962* (Queen's Printer) at pages 149-51. (Sections 2, 3, 4, 5 and 6 of the *Statute of Westminster, 1931* and annotation footnotes.)

2. (1) The Colonial Laws Validity Act, 1865, shall not apply to any law made after the commencement of this Act by the Parliament of a Dominion.

(2) No law and no provision of any law made after the commencement of this Act by the Parliament of a Dominion shall be void or inoperative on the ground that it is repugnant to the law of England, or to the provisions of any existing or future Act of Parliament of the United Kingdom, or to any

(En 1891, en application de l'*Acte de l'Amirauté*, 1891, cette cour, sous son nom précédent de Cour de l'Échiquier du Canada, reçut pour la première fois compétence concernant le droit maritime. Avant cette date, ladite compétence était attribuée à différents autres tribunaux du Canada.)

Lorsqu'il adopta les dispositions précitées en 1970, le Parlement fédéral jouissait des prérogatives législatives à lui reconnues par les *Actes de l'Amérique du Nord britannique, 1867 à 1960*, sans souffrir des limitations en vigueur lors de l'adoption, par exemple, de l'*Acte de l'Amirauté*, 1891, à cause du *Statut de Westminster, 1931*. En conséquence, le Parlement avait le pouvoir nécessaire pour proclamer un code de droit maritime positif plus détaillé qu'auparavant et d'y faire des attributions de compétence. Dans *La Reine c. Canadian Vickers Limited (supra)* le juge en chef adjoint Thurlow s'est ainsi exprimé à la page 682:

De 1890 à 1931, la *Loi de 1865 relative à la validité des lois des colonies*, 28 & 29 Vict., c. 63, a restreint quelque peu le pouvoir conféré au Parlement de légiférer en matière de marine marchande mais, en vertu de l'article 2 du *Statut de Westminster, 1931* (1931, 22 Geo. V, c. 4 (Imp.)), cette loi a cessé d'être appliquée à la législation subséquente adoptée par les Parlements des dominions autonomes. En outre, l'article 6 a mis fin aux restrictions imposées aux pouvoirs du Parlement par l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté, 1890* et le paragraphe 2(2) a autorisé l'abrogation des textes législatifs impériaux qui faisaient partie de la législation du Dominion.

Non pas à des fins d'interprétation, mais pour rappeler dans quelles circonstances le *Statut de Westminster, 1931* a été adopté, nous reproduisons ci-après quelques-uns des articles dudit statut, ainsi que les annotations y afférentes apportées par Maurice Ollivier, c.r., parfois conseiller parlementaire à la Chambre des Communes à Ottawa. Les annotations figurent dans la collection des statuts et annotations intitulée *Les Actes de l'Amérique du Nord britannique et Statuts connexes 1867-1962* (Imprimerie de la Reine) aux pages 151 à 153. (Articles 2, 3, 4, 5 et 6 du *Statut de Westminster, 1931* et annotations en bas de pages.)

2. (1) *Le Colonial Laws Validity Act* de 1865 ne s'appliquera à nulle loi que le parlement du Dominion édictera postérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi.

(2) Nulle loi ou disposition législative que le parlement d'un Dominion édictera postérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi ne sera nulle ou inopérante à raison de son incompatibilité, soit avec le droit anglais, soit avec les dispositions d'une loi existante ou ultérieure du Royaume-Uni, soit avec un



order, rule, or regulation made under any such Act, and the powers of the Parliament of a Dominion shall include the power to repeal or amend any such Act, order, rule or regulation in so far as the same is part of the law of the Dominion.\*

3. It is hereby declared and enacted that the Parliament of a Dominion has full power to make laws having extra-territorial operation.\*\*

4. No Act of Parliament of the United Kingdom passed after the commencement of this Act shall extend or be deemed to extend, to a Dominion as part of the law of that Dominion, unless it is expressly declared in that Act that that Dominion has requested, and consented to, the enactment thereof.\*\*\*

5. Without prejudice to the generality of the foregoing provisions of this Act, sections seven hundred and thirty-five and seven hundred and thirty-six of the Merchant Shipping Act, 1894, shall be construed as though reference therein to the Legislature of a British possession did not include reference to the Parliament of a Dominion.\*\*\*\*

6. Without prejudice to a generality of the foregoing provisions of this Act, section four of the Colonial Courts of Admiralty Act, 1890 (which requires certain laws to be reserved for the signification of His Majesty's pleasure or to contain a suspending clause), and so much of section seven of that Act as requires the approval of His Majesty in Council to any rules of Court for regulating the practice and procedure of a Colonial Court of Admiralty, shall cease to have effect in any Dominion as from the commencement of this Act.\*\*\*\*\*

\* Pursuant to the declarations which had been made at the Conference of 1926, the conference of experts which met in 1929 recommended the repeal of this Act of 1865 which had been passed in the first instance to extend the powers of colonial legislatures beyond the narrow limits assigned to them by judicial decisions. The Act of 1865 had declared that laws passed by a colony should not be invalid unless they were repugnant to some Act of Parliament which applied to the colony, and only to the extent of such repugnancy. (See *Nadan vs. The King*, 1926 A.C. p. 482.)

To repeal the Act of 1865 was not sufficient, for there was a danger that the repeal might be held to restore the old common law doctrine; it was therefore considered necessary to indicate that the Acts adopted by a Dominion since 1865 could not become inoperative on account of being repugnant to the law of England.

The provinces (especially Ontario and Quebec) requested and obtained at the Interprovincial Conference which sat during April, 1931, that the benefits of section 2 be extended to them and this is the reason for the enactment of subsection (2) of section 7 of the Statute.

\*\* The right of extra-territoriality, which is one of the attributes of sovereignty, is the operation of laws upon the persons, the rights and the statutes existing outside of the limits of a state but continuing however to be subject to the laws of that state. It means for a nation the right to legislate for its own

arrêté pris, une règle établie ou un règlement rendu en vertu d'une telle loi du Royaume-Uni; et les pouvoirs du Parlement d'un Dominion comprendront la faculté d'abroger ou de modifier une telle loi, un tel arrêté, une telle règle et un tel règlement dans la mesure où ils feront partie de la législation de ce Dominion.\*

3. Il est déclaré et décrété que le Parlement d'un Dominion a plein pouvoir pour édicter des lois ayant une portée extraterritoriale.\*\*

4. Nulle loi du Parlement du Royaume-Uni édictée postérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi ne fera partie ni ne sera considérée comme faisant partie de la législation d'un Dominion, à moins qu'il n'y soit formellement déclaré qu'elle a été édictée à la demande et avec l'assentiment dudit Dominion.\*\*\*

5. Sans préjudice de la portée générale des dispositions précédentes de la présente loi, les articles 735 et 736 du *Merchant Shipping Act* de 1894 seront interprétés comme si la mention qui y est faite de la législature d'une possession britannique ne visait pas le parlement d'un Dominion.\*\*\*\*

6. Sans préjudice de la portée générale des dispositions précédentes de la présente loi, l'article 4 du *Colonial Courts of Admiralty Act* de 1890, qui prescrit que la sanction de certaines lois doit être réservée au bon plaisir de Sa Majesté ou qu'elles doivent contenir une clause en suspendant l'entrée en vigueur, et cette partie de l'article 7 de la même loi qui prescrit que tout règlement établi par une cour relativement à la pratique et à la procédure d'une cour coloniale d'amirauté doit être approuvé par Sa Majesté en conseil, cesseront d'avoir force de loi dès l'entrée en vigueur de la présente loi.\*\*\*\*\*

\* A la suite des déclarations qui avaient été faites à la Conférence de 1926, la conférence d'experts qui se réunit à Londres en 1929 recommanda l'abrogation de cette loi de 1865, adoptée alors pour étendre les pouvoirs des législatures coloniales au delà des limites étroites que leur avaient assignées les décisions judiciaires. La loi de 1865 avait décrété que la législation adoptée par une colonie ne devait pas être invalide sauf si elle était incompatible avec quelque loi du Parlement du Royaume-Uni s'appliquant à la colonie et qu'alors elle devait être nulle seulement selon le degré de cette incompatibilité. (*Voir la cause du Nadan v. Le Roi*, 1926 A.C. p. 482.)

Cela ne suffisait pas, cependant, car on pouvait craindre, en abrogeant cette loi, de rétablir l'ancienne doctrine du droit coutumier. Il fallait donc une disposition législative qui fit voir clairement que, en dépit de la révocation de la loi relative à la validité des lois coloniales, les lois adoptées par les dominions ne devenaient pas inopérantes pour cause d'incompatibilité avec la loi d'Angleterre.

Les provinces (spécialement Ontario et Québec) demandèrent et obtinrent de la Conférence interprovinciale qui siégea au mois d'avril 1931, que les avantages de l'art. 2 leur fussent appliqués et c'est là la raison de l'adoption du par. (2) de l'art. 7 du Statut.

\*\* Le droit d'extraterritorialité, qui est l'un des attributs de la souveraineté, est l'opération des lois sur les personnes et sur les statuts existant en dehors des limites de l'État, mais continuant quand même d'être assujettis aux lois de cet État. Il signifie pour une nation le droit de légiférer pour ses propres

nationaux au delà des limites de ses eaux territoriales, de manière à les assujettir à ses propres lois lorsqu'ils retombent sous la juridiction de leur pays.

Our limitations with respect to extra-territoriality previously extended notably to fisheries, taxes, navigation, aviation, marriage, criminal law, copyright, deportation and finally to the bringing into force of Acts on smuggling and illegal immigration.

Section 3 stipulates in an absolutely clear manner and without any restrictions that the Parliament of a Dominion has full power to make laws having extra-territorial operation.

This section does not apply to the legislatures of the provinces, thus avoiding the conflict of laws which might arise if each province had the power to enact laws having extra-territorial operation.

\*\*\* The situation with respect to our right to legislate may be summarized as follows:

In the beginning the United Kingdom would legislate for all its colonies without any form of consultation. The second period occurred when the colonies obtained the right to legislate subject to many restrictions, certain matters being reserved and remaining within the jurisdiction of the Parliament of the United Kingdom.

During a third period the Dominions were allowed to adopt for their own territory the British Statute, as in 1911 the Copyright Act and in 1914 the British Nationality Act.

A fourth period was that of consultation when the acts of interest to the whole Empire were to be adopted only after consultation of the different parties interested. For practical purposes, so far as uniformity of laws is required this period is still in existence, but the consultation has now become voluntary; for instance our Merchant Shipping Act has been enacted in conformity with the Convention respecting the British Commonwealth Merchant Shipping Agreement which has been signed in London on the 10th of December 1931.

The United Kingdom has itself limited its own power of legislating with respect to the Dominions by the adoption of section 4 of the Statute. As may be noticed from the perusal of this section, the British Acts referred to, are those which have been passed after the coming into force of the Statute of Westminster.

The Acts passed previously and which previously applied to the Dominions remain in force until our Parliament decides to repeal them. This section follows the recommendation of the Conference of 1930.

\*\*\*\* Up to the time of the passing of the Statute of Westminster, Canada's legislative autonomy in matters relating to merchant shipping was circumscribed by the provisions of the Colonial Laws Validity Act, 1865, and also by sections 735 and 736 of the Merchant Shipping Act of 1894 (British) and from the fact that the Dominion could not give to its legislation extra-territorial effect.

The Merchant Shipping Act of 1854 applied to Great Britain and to its colonies, as there were then no Dominions. When the first Dominion was created in 1867, power was given to our federal Parliament to legislate as to navigation and merchant

nationaux au delà des limites de ses eaux territoriales, de manière à les assujettir à ses propres lois lorsqu'ils retombent sous la juridiction de leur pays.

Nos limitations relativement à l'extraterritorialité s'étendaient notamment aux pêcheries, aux taxes, à la navigation, à l'aviation, au mariage, au droit criminel, au droit d'auteur, au droit de déportation, enfin à la mise en vigueur des lois sur la contrebande et l'immigration illicite.

L'article 3 stipule, d'une façon absolument claire et sans restriction aucune, que le parlement d'un Dominion a plein pouvoir d'édicter des lois ayant une application extraterritoriale.

Cet article ne vise pas les législatures des provinces, évitant ainsi le conflit des lois qui aurait pu se produire si chaque province avait le pouvoir d'édicter des lois ayant une application extraterritoriale.

\*\*\* On peut résumer ainsi la situation en ce qui a trait à notre droit de légiférer. Au commencement l'Angleterre légiférait pour nous aussi bien que pour tous ses sujets sans les consulter. La deuxième période fut celle où les dominions acquièrent la faculté de légiférer, mais avec certaines restrictions, et certaines matières continuant d'être réservées au Parlement du Royaume-Uni.

Pendant la troisième période il fut permis aux dominions d'adopter, pour leur territoire, la loi d'Angleterre, comme en 1911 la loi du droit d'auteur, et en 1914 le *British Nationality Act*.

Une quatrième période fut celle des consultations. Les lois qui intéressaient toutes les parties de l'Empire ne devaient être adoptées qu'après consultation des différentes parties intéressées. Nous croyons que dans le cas où cette uniformité est nécessaire cette période se continue, avec cette différence, cependant, que la consultation est devenue absolument volontaire. Ainsi, notre loi de la marine marchande n'a été modifiée que conformément à la «Convention relative à la marine marchande de la communauté britannique» signée à Londres le 10 décembre 1931.

Le Royaume-Uni a lui-même limité à notre égard son pouvoir de légiférer pour nous en adoptant l'art. 4 du Statut. Comme on le voit à la lecture de cet article, les lois anglaises auxquelles on se réfère sont celles qui ont été adoptées après l'entrée en vigueur du Statut de Westminster. Les lois adoptées auparavant et qui auparavant s'appliquaient aux dominions demeurent en force jusqu'à ce que notre parlement décide de les abroger.

Cet article est conforme à la recommandation de la Conférence de 1930.

\*\*\*\* Jusqu'au moment de l'adoption du Statut de Westminster, l'autonomie législative du Canada, dans les matières relatives à la marine marchande, était circonscrite par les dispositions du *Colonial Laws Validity Act, 1865*, par les art. 735 et 736 du *Merchant Shipping Act, 1894* (impérial) et du fait que le Dominion ne pouvait donner à sa législation un effet extraterritorial.

Le *Merchant Shipping Act* de 1854 s'appliquait à la Grande-Bretagne et à ses colonies, aucun des dominions n'existant comme tel à cette époque. Lors de la création du premier dominion, en 1867, pouvoir fut donné à notre Parlement fédéral

shipping. Our legislation, however, could be valid only in so far as it was not repugnant to that of the United Kingdom. A new British statute was passed in 1894 which was a consolidation of the Act of 1854 with the amendments made in the course of the past forty years.

Therefore the British Act of 1894 with the amendments made thereto up to 1911, also our own merchant shipping legislation have governed us up to the coming into force of our own statute passed in 1934. From 1911, it had been stipulated that the amendments made to the legislation of the United Kingdom would not apply to the Dominions.

We have mentioned previously that the Colonial Laws Validity Act was an obstacle to our autonomy in matters of shipping legislation and that another difficulty came from the fact that we could not pass laws having extra-territorial operation. These difficulties have ceased to exist from the operation of sections 2 and 3 of the Statute of Westminster already mentioned, which have cured these defects.

Section 2 states that the Colonial Laws Validity Act, 1865, shall not apply to any law made after the commencement of the Act by the Parliament of a Dominion, and section 3, that the Parliament of a Dominion has full power to make laws having extra-territorial operation. The non-application of the Colonial Laws Validity Act removed the main obstacle with respect to our right to legislate on merchant shipping.

However, it was not sufficient to state that the Colonial Laws Validity Act would not apply in the future nor to declare that the Dominion Parliament could make laws having extra-territorial operation, but it was also necessary that sections 735 and 736 of the Imperial Merchant Shipping Act should cease to apply to the Dominions, and this was done by section 5 of the Statute of Westminster.

For that reason, the Dominion has exercised that right by passing a new Merchant Shipping Act in 1934.

By passing that Act, the Dominion has exercised the absolute right it has of legislating with respect to ships, wherever they may come from, when they happen to be in Canadian waters; it has exercised its right to legislate as to ships registered in Canada, whether they be in Canadian waters or elsewhere, subject in that case to local laws when the ships happen to be in non-Canadian waters or ports.

\*\*\*\*\* It is a moot question whether this section was necessary or not. The Colonial Courts of Admiralty Act of 1890 did govern, up to the passing of the Statute of Westminster, the constitution and, to a certain extent, the functioning of our courts of admiralty and had the effect of limiting their jurisdiction. Section 4 prevented the Dominion legislatures from extending their jurisdiction or affecting their procedure without the approval of the Secretary of State.

The jurisdiction of our court of admiralty was limited to that of the High Court of Admiralty in England; on the other hand since 1890 important additions were made to the admiralty jurisdiction of the High Court which were not added to our own, that is to the jurisdiction of the Exchequer Court as a court of admiralty (chapter 29 of our statutes of 1891 has made

de légiférer en matière de navigation et de marine marchande. Notre législation, cependant, ne pouvait être valide qu'en tant qu'elle se conformait à la loi anglaise. Une nouvelle loi anglaise fut adoptée en 1894, qui n'était que la codification de la loi de 1854, avec les modifications apportées pendant les quarante ans qui venaient de s'écouler.

C'est donc la loi anglaise de 1894, avec les modifications apportées jusqu'en 1911, ainsi que notre propre loi de la marine marchande, qui nous régissaient jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi adoptée par notre Parlement en 1934. En effet, depuis 1911, il a été stipulé que les modifications apportées à la loi anglaise cesseraient de s'appliquer aux dominions.

Nous avons mentionné un peu plus haut l'Acte relatif à la validité des lois coloniales comme un obstacle à notre autonomie en matière de législation maritime. Un autre obstacle venait de l'impossibilité dans laquelle se trouvait le Dominion d'adopter des lois ayant l'avantage de l'extraterritorialité. Ces difficultés n'existent plus, grâce aux art. 2 et 3 du Statut de Westminster qui ont fait disparaître les deux obstacles à notre autonomie en cette matière, mentionnés plus haut.

L'article 2 déclare que l'Acte relatif à la validité des lois coloniales cessera de s'appliquer aux lois adoptées par les parlements des dominions, et l'article trois que les parlements des dominions ont plein pouvoir d'adopter des lois d'une portée extraterritoriale.

La disparition de l'Acte relatif à la validité des lois coloniales fit en même temps disparaître l'obstacle principal à notre droit de légiférer au sujet de la marine marchande.

Comme nous l'avons vu, il ne suffisait pas cependant de dire que l'Acte relatif à la validité des lois coloniales ne s'appliquerait plus à l'avenir aux dominions, ni de déclarer que le parlement d'un dominion avait plein pouvoir d'adopter des lois opérant en dehors du territoire. Il fallait de plus que les art. 735 et 736 de la loi impériale de la marine marchande, cessassent de s'appliquer aux dominions, et ce résultat fut obtenu par l'art. 5 du Statut de Westminster.

Aussi, le Dominion a exercé ce droit en adoptant la loi de la marine marchande, 1934.

En adoptant cette loi, le Dominion s'est prévalu de son droit absolu de légiférer pour les vaisseaux, de quelque provenance qu'ils soient, lorsqu'ils sont dans les eaux canadiennes; il s'est prévalu de son droit de légiférer pour les vaisseaux immatriculés au Canada, que ces vaisseaux se trouvent dans les eaux canadiennes ou ailleurs, subordonnément, dans ce dernier cas, aux lois locales lorsque ces vaisseaux se trouvent dans des eaux ou des ports non canadiens.

\*\*\*\*\* C'est une question discutée que de savoir si cet article était nécessaire ou non. Nos cours d'amirauté, jusqu'à l'adoption du Statut de Westminster, étaient constituées en vertu de la Loi des cours coloniales d'amirauté de 1890. Cette législation régissait jusqu'à un certain point le fonctionnement de nos tribunaux et avait pour effet de limiter leur juridiction. L'article 4 en particulier empêchait les législatures des dominions d'étendre leur juridiction ou de changer leur procédure sans l'approbation du Secrétaire d'État du Royaume-Uni.

La juridiction de notre cour d'amirauté était limitée à celle de la Haute Cour d'Amirauté en Angleterre; d'autre part, l'on avait ajouté considérablement à la juridiction en amirauté de la Haute Cour sans étendre ces pouvoirs additionnels à nos tribunaux, c'est-à-dire à la Cour d'Échiquier siégeant en amirauté. (Le c. 29 de nos statuts de 1891 avait fait de notre cour

the Exchequer Court a court of admiralty under the Colonial Courts of Admiralty Act).

The restrictions imposed upon us have now disappeared by virtue of section 6 of the statute. It will not be necessary any more that our enactments before coming into force be approved by the Sovereign in Council, and as we have seen in the note to section 2, the Dominion Parliament was given power to repeal Acts of the United Kingdom "in so far as the same is part of the law of the Dominion," which of course includes the power to repeal, as far as we are concerned, the Colonial Courts of Admiralty Act, 1890.

As a consequence, it should be noted that when Parliament re-enacted in 1970 its substantive and jurisdictional federal Canadian maritime law, its enabling legislative power had increased substantially and it exercised this increased legislative power and assigned jurisdiction so that now the substantive body of federal Canadian maritime law assigned to the Federal Court of Canada includes not only (1) "the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute," but also (2) the substantive law "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 or any other Act of the Parliament of Canada".

A large body of substantive admiralty law, much of it non-statutory in its original source, was thus incorporated by reference into federal Canadian maritime law and the Federal Court of Canada was invested with jurisdiction over actions and suits in relation to the subject matter of it under the legislative authority of head 10 of section 91 of *The British North America Act* of "Navigation and Shipping" (cf. Kerwin J. (as he then was) in *An Act to Amend the Supreme Court Act*<sup>7</sup>; and see also Laskin's *Canadian Constitutional Law*, Fourth Edition, 1973 at 796) and section 101 of *The British North America Act*.

Accordingly, because there is this large body of substantive applicable federal law passed pursuant to the enabling power under head 10 of section 91 of *The British North America Act* relating to

d'Échiquier une cour d'amirauté en vertu de la Loi des cours coloniales d'amirauté.)

L'article 6 du Statut a maintenant fait disparaître les restrictions qui nous avaient été imposées. Il ne sera plus nécessaire que nos lois en la matière soient approuvées par Sa Majesté en son conseil avant d'entrer en vigueur et, ainsi que nous l'avons vu à la note accompagnant l'art. 2, le droit a été donné au Parlement du Dominion d'abroger les lois du Royaume-Uni en autant que ces lois «faisaient partie de la législation du Dominion», ce qui évidemment comprend le pouvoir d'abroger, en ce qui nous concerne, la Loi des Cours coloniales d'amirauté de 1890.

Il faudrait donc remarquer que, lorsque le Parlement vota de nouveau en 1970 la loi maritime fédérale de droit positif et juridictionnel, son pouvoir législatif avait augmenté dans une très grande mesure, et le Parlement a exercé ce pouvoir accru et cette compétence attribuée de telle sorte qu'à présent le code du droit maritime fédéral positif dont l'application est dévolue à la Cour fédérale du Canada comprend non seulement (1) «le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi», mais aussi (2) le droit positif «qui en aurait relevé si cette Cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté, compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada».

Un long code de droit positif d'amirauté, dont une large partie était non statutaire dans sa forme d'origine, a été ainsi incorporé, par simple référence, dans le droit maritime canadien et la Cour fédérale du Canada a reçu compétence pour connaître des actions et poursuites relatives aux matières dudit droit, en vertu de l'autorité législative de l'article 91 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, rubrique 10 «La navigation et les expéditions par eau» (voir le juge Kerwin, dont c'était alors le titre, dans *An Act to Amend the Supreme Court Act*<sup>7</sup>; voir aussi Laskin: *Canadian Constitutional Law*, 4<sup>e</sup> édition, 1973, à la page 796) et en vertu de l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*.

En conséquence, et par suite de l'adoption d'un long code de droit fédéral positif applicable en vertu du pouvoir dévolu par la rubrique 10 de l'article 91 de l'*Acte de l'Amérique du Nord bri-*

<sup>7</sup> [1940] S.C.R. 49 at 108.

<sup>7</sup> [1940] R.C.S. 49, à la page 108.

“Navigation and Shipping”, there is a valid premise for the jurisdiction of the Federal Court of Canada in Canadian maritime law matters; and the principle enunciated in the cases of *Quebec North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Limited*<sup>8</sup> and *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen*<sup>9</sup> in relation to the proposition that there must “be applicable and existing federal law, whether under statute or regulation or common law,” is fulfilled in that in respect to Canadian maritime law there is “judicial jurisdiction . . . co-extensive with [federal] legislative jurisdiction”.

In addition and very germane to the subject matter of this motion is the reference to the fact of the dictum of Lord Watson at page 63 of the case of the *Sailing Ship “Blairmore” Co., Ltd. v. Macredie* quoted above that the jurisdiction of the Scottish and the English Admiralty Courts were not co-extensive and especially the fact that English common law courts and not the English Admiralty Court at that time and for a time exercised jurisdiction in respect to claims on policies of marine insurance. These facts are no longer of any significance in this matter because this Court now has jurisdiction to entertain actions on all claims in respect to admiralty and maritime matters, which includes all claims on policies of marine insurance of the kind which for a time were heard in the English common law courts. (And as stated, in any event, no judicial decision ever suggested at any time that a claim on a policy of marine insurance was not a maritime or admiralty matter.)

What are the limits of this maritime law so incorporated statutorily by reference and enacted as federal Canadian maritime law in Canada may be difficult to determine precisely, except by a case by case analysis.

Speaking generally within such limits are all maritime and admiralty matters. Certainly specifically within such limits are the substantive law of all maritime contracts and torts. The only restriction is that both must relate to the navigation

*tannique*, on peut poser comme prémisses valables la compétence de la Cour fédérale du Canada en toute matière concernant le droit maritime canadien; et ainsi le principe énoncé dans les arrêts *a Quebec North Shore Paper Company c. Canadien Pacifique Limitée*<sup>8</sup> et *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine*<sup>9</sup> relativement à la proposition «l’existence d’une législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou la *b common law*» est satisfait en ce sens que, par rapport au droit maritime canadien, «la compétence judiciaire . . . recouvre le même domaine que compétence législative [fédérale]».

En plus, et ceci se rapporte de très près à l’objet *c* de la présente requête, il y a la référence à l’avis exprimé par lord Watson à la page 63 de l’arrêt *Sailing Ship «Blairmore» Co., Ltd. c. Macredie* rapporté plus haut, à savoir que la compétence des cours d’Amirauté écossaise et anglaise ne couvrirait pas le même domaine et qu’, en ce temps-là et pendant une certaine période, les tribunaux anglais de *d common law*, et non pas la cour anglaise d’Amirauté, étaient compétents pour connaître des revendications relatives aux polices d’assurance maritime. Ces remarques n’ont plus aucune importance ici car la Cour est maintenant compétente pour connaître des actions intentées pour toutes réclamations relatives à l’amirauté et à des matières maritimes, ce qui englobe toutes réclamations en matière de police d’assurance maritime, lesquelles, pendant une certaine période, relevaient de la compétence des tribunaux anglais de *e common law* (et en tout cas, ainsi qu’il a été dit, aucune décision judiciaire n’a jamais laissé entendre qu’une revendication relative à une police d’assurance maritime ne serait pas une matière maritime ou une matière d’amirauté).

Les limites de ce droit maritime ainsi incorporé *h* à la loi par simple référence et adopté comme droit maritime fédéral canadien peuvent être difficiles à déterminer avec précision, sauf si l’on analyse chaque cas d’espèce.

De façon générale, toutes matières maritimes et d’amirauté sont à l’intérieur desdites limites. Plus spécialement le droit positif gouvernant tous contrats maritimes et tous actes dommageables se trouve certainement à l’intérieur desdites limites. *i*

<sup>8</sup> [1977] 2 S.C.R. 1054.

<sup>9</sup> [1977] 2 S.C.R. 654.

<sup>8</sup> [1977] 2 R.C.S. 1054.

<sup>9</sup> [1977] 2 R.C.S. 654.

business or commerce of the sea or inland waters of Canada.

The words of Story J. in *De Lovio v. Boit* (*supra*) at page 400 are apt in this connection:

What was originally the nature and extent of the jurisdiction of the admiralty cannot now with absolute certainty be known. It is involved in the same obscurity, which rests on the original jurisdiction of the courts of common law. It seems, however, that, at a very early period, the admiralty had cognizance of all questions of prize; of torts and offences, as well in ports within the ebb and flow of the tide, as upon the high seas; of maritime contracts and navigation; and also the peculiar custody of the rights, prerogatives, and authorities of the crown, in the British seas. The forms of its proceedings were borrowed from the civil law; and the rules by which it was governed, were, as is every where avowed, the ancient laws, customs and usages of the seas. In fact, there can scarcely be the slightest doubt, that the admiralty of England, and the maritime courts of all the other powers of Europe, were formed upon one and the same common model; and that their jurisdiction included the same subjects, as the consular courts of the Mediterranean. These courts are described in the *Consolato del Mare*, as having jurisdiction of "all controversies respecting freight; of damages to goods shipped; of the wages of mariners; of the partition of ships by public sale; of jettison; of commissions or bailments to masters and mariners; of debts contracted by the master for the use and necessities of his ship; of agreements made by the master with merchants, or by merchants with the master; of goods found on the high seas or on the shore; of the armament or equipment of ships, galleys or other vessels; and generally of all other contracts declared in the customs of the sea."

Within such limits certainly (1) there continued the body of admiralty law as Canadian maritime law made Federal law by *The Admiralty Act*, 1891 and *The Admiralty Act*, 1934; and (2) there is introduced as Canadian maritime law all admiralty and maritime law administered in the Admiralty Court in England "in reign of Edward III and prior to the statutes of Richard II and Henry IV which were subsequently interpreted and enforced by the common law courts, applying common law principles, so as to severely restrict the jurisdiction of the Admiralty Court".<sup>10</sup>

<sup>10</sup> cf. *The Queen v. Canadian Vickers Ltd.* (*supra*) at page 688, Thurlow A.C.J.

La seule réserve à cet égard est que contrats et actes dommageables doivent se rapporter à des affaires de navigation, ou de commerce sur mer ou dans les eaux intérieures du Canada.

a

L'avis exprimé par le juge Story dans *De Lovio c. Boit* (*supra*) à la page 400, est très significatif à cet égard:

b

[TRADUCTION] En réalité, il est difficile de savoir exactement quelles étaient à l'origine la nature et l'étendue de la compétence d'amirauté. Elle est aussi obscure que la compétence que possédaient à l'origine les cours de *common law*. Toutefois, il semble que tout à fait au début, l'Amirauté ait eu à connaître de toutes les affaires de captures, de préjudices et d'infractions survenus dans les ports entre le flux et le reflux de la marée et en haute mer; des contrats maritimes et de la navigation; et aussi de la préservation des droits, des prérogatives et des pouvoirs de la Couronne dans les mers britanniques. Les formes de ses procédures ont été empruntées au droit civil et les règles qui la régissaient étaient constituées, comme c'est admis partout, par les anciennes lois, coutumes et usages des mers. En fait, il n'est guère douteux que les tribunaux d'amirauté de l'Angleterre et les tribunaux maritimes des autres pays européens étaient sur le même modèle, et que leur compétence incluait les mêmes sujets que celle des cours consulaires de la Méditerranée. Ces cours sont décrites dans le *Consolato del Mare*, comme ayant compétence pour «tous les litiges relatifs au fret, aux dommages subis par la cargaison, aux salaires des matelots, au partage des navires par vente publique, au jet des marchandises à la mer, aux commissions et aux cautionnements consentis aux capitaines et aux marins, aux dettes contractées par le capitaine pour l'utilisation et les besoins de son navire, aux accords passés entre le capitaine et les marchands, aux marchandises trouvées en haute mer ou sur la côte, à l'armement ou à l'équipement des navires, galères ou autres vaisseaux et, en général, à tous les contrats déclarés dans les coutumes de la mer.»

c

Certainement, dans le domaine ainsi décrit: (1) s'applique le code du droit de l'amirauté, à titre de droit maritime canadien, rendu loi fédérale par l'Acte de l'Amirauté, 1891 et la Loi d'amirauté, 1934; et (2) est introduite, à titre de droit maritime canadien, toute loi sur l'Amirauté et loi maritime appliquées par les cours d'Amirauté en Angleterre «sous le règne d'Edward III et avant les lois promulguées par Richard II et Henry IV, qui ont été ensuite interprétées et exécutées par les cours de *common law*, appliquant les principes de *common law* de manière à restreindre sévèrement la compétence de la Cour d'Amirauté»<sup>10</sup>.

d

<sup>10</sup> Voir *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.*, le juge en chef adjoint Thurlow (*supra*) à la page 688.

The limits referred to above, however, are sufficient to decide the issues in this motion in relation to the subject contract policies of marine insurance.

What are the precise limits of such maritime or admiralty matters will be determined in future cases of this Court.

Legislative Authority of Parliament to enact Sections 2(b) and 42 of the *Federal Court Act*

Does the legislative authority of the Parliament of Canada under *The British North America Acts, 1867-1960* particularly under section 91, head 10 "Navigation and Shipping" extend to incorporating as part of the substantive Canadian maritime law assigned to the Federal Court of Canada claims such as those made in this action on contracts or marine insurance?

The Supreme Court of Canada has already, in principle, said Parliament does when it found in *The "Picton"*<sup>11</sup> that *The Maritime Jurisdiction Act, 1877* was *intra vires* legislation in relation to navigation and shipping and under section 101 of *The British North America Act*. (The Maritime Court of Ontario and also the Vice-Admiralty Courts operating in other parts of Canada were abolished on the coming into force of *The Admiralty Act, 1891*.)

Jurisdiction

The distinction between the jurisdiction to administer substantive Canadian maritime law and the existence of such said substantive Canadian maritime law should be noted.

The jurisdiction to administer the substantive Canadian maritime law which was enacted by the Parliament of Canada in 1891 by *The Admiralty Act, 1891*, was in that Act assigned to the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side; such assignment to the Exchequer Court of Canada was continued by *The Admiralty Act, 1934*; and was

<sup>11</sup> (1879) 4 S.C.R. 648 at 655.

The domaine précité est, cependant, suffisamment large pour permettre de déterminer les points litigieux soulevés dans la présente requête, relativement aux polices d'assurance maritime en question.

Les affaires à juger plus tard devant cette cour donneront l'occasion de déterminer avec précision les limites des matières maritimes et des matières d'amirauté.

Autorité législative du Parlement pour l'adoption des articles 2b) et 42 de la *Loi sur la Cour fédérale*

L'autorité législative du Parlement du Canada en vertu des *Actes de l'Amérique du Nord britannique, 1867 à 1960*, et plus précisément en vertu de l'article 91, rubrique 10 «La navigation et les expéditions par eau», comporte-t-elle le droit d'incorporer dans le droit maritime positif canadien applicable devant la Cour fédérale du Canada des revendications, telles que celles soulevées dans la présente action, relatives à des polices d'assurance maritime?

La Cour suprême du Canada a déjà reconnu, en principe, la compétence du Parlement à cet égard lorsqu'elle constate, dans *Le «Picton»*<sup>11</sup>, que l'*Acte de Jurisdiction Maritime, 1877*, était une loi *intra vires* en ce qui concerne la navigation et les expéditions par eau, et que ladite compétence découle de l'article 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* (le tribunal maritime de l'Ontario et les cours de vice-amirauté fonctionnant dans d'autres parties du Canada ont été abolis lors de l'entrée en vigueur de l'*Acte de l'Amirauté, 1891*).

Compétence

Il faut noter la distinction entre la compétence pour appliquer le droit maritime canadien positif et l'existence même dudit droit.

L'application du droit maritime canadien positif, édicté par le Parlement du Canada en 1891 dans l'*Acte de l'Amirauté, 1891*, était attribuée à la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté; ladite attribution a été confirmée dans la *Loi d'amirauté, 1934*; elle a été par la suite attribuée à la Cour fédérale du Canada (laquelle

<sup>11</sup> (1879) 4 R.C.S. 648, à la page 655.

next assigned to the Federal Court of Canada (a continuation of the Exchequer Court of Canada under this new name) under the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10.

In respect to the specific kind of subject matter of this action, the Parliament of Canada by section 22(2)(r) of the *Federal Court Act* assigned jurisdiction to the Trial Division of the Federal Court. The words of assignment read:

22. ...

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

(r) any claim arising out of or in connection with a contract of marine insurance; ...

Such jurisdiction in relation to contracts of marine insurance, however, is not exclusive to the Federal Court of Canada. It is concurrent with provincial courts when such courts have jurisdiction over the parties.

This fact and a consideration of the constitutional insurance cases, some of which are hereinafter listed, however, do not affect the validity of what has been said in these reasons:

*Attorney-General for Canada v. Attorney-General for Alberta*<sup>12</sup>; *Attorney-General for Ontario v. Reciprocal Insurers*<sup>13</sup>; *In re The Insurance Act of Canada*<sup>14</sup>; and *Reference as to the validity of Section 16 of the Special War Revenue Act*<sup>15</sup>.

As to these constitutional cases, reference is made to Vincent C. MacDonald's<sup>16</sup> article in the 1946 *Canadian Bar Review* at page 257 on "The Regulation of Insurance in Canada" where he quoted C. P. Plaxton, K.C., Acting Deputy Minister of Justice of Canada [at page 270] as follows as to the net effect of them up to that time:

<sup>12</sup> [1916] 2 A.C. 588.

<sup>13</sup> [1924] A.C. 328.

<sup>14</sup> [1932] A.C. 41.

<sup>15</sup> [1942] S.C.R. 429.

<sup>16</sup> Sometime Dean of Dalhousie Law School, Halifax, and later a Judge of the Supreme Court of Nova Scotia.

succédait à la Cour de l'Échiquier sous un autre nom) en vertu de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), c. 10.

<sup>a</sup> En ce qui concerne l'objet spécifique de la présente action, le Parlement du Canada, par l'article 22(2)(r) de la *Loi sur la Cour fédérale*, a attribué compétence à la Division de première instance de ladite cour. Voici le libellé dudit article:

<sup>b</sup>

22. ...

(2) Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1), il est déclaré pour plus de certitude que la Division de première instance a compétence relativement à toute demande ou à tout litige de la nature de ceux qui sont ci-après mentionnés:

<sup>c</sup>

(r) toute demande née d'un contrat d'assurance maritime ou y relative; ...

<sup>d</sup> La Cour fédérale du Canada n'a, cependant, pas compétence exclusive relativement aux polices d'assurance maritime. Les tribunaux provinciaux ont une compétence parallèle lorsque les parties relèvent de leur ressort.

<sup>e</sup> Ce fait, et la prise en considération de certains arrêts ci-après cités, relatifs à des affaires constitutionnelles portant sur l'assurance, ne diminuent cependant en rien la validité des déclarations, faites dans les présents motifs:

<sup>f</sup> *Le procureur général du Canada c. Le procureur général de l'Alberta*<sup>12</sup>; *Le procureur général de l'Ontario c. Reciprocal Insurers*<sup>13</sup>; *In re The Insurance Act of Canada*<sup>14</sup>; et *Reference as to the validity of Section 16 of the Special War Revenue Act*<sup>15</sup>.

<sup>g</sup>

<sup>h</sup> En ce qui concerne ces arrêts constitutionnels, on se reportera à un article de Vincent C. MacDonald<sup>16</sup>, publié en 1946 dans la *Revue du Barreau canadien* à la page 257 et intitulé [TRA-DUCTION] «La réglementation de l'assurance au Canada». L'auteur y cite C. P. Plaxton, c.r., sous-ministre fédéral intérimaire de la Justice, qui a dit [à la page 270], se référant à l'effet net produit jusqu'alors par lesdits arrêts:

<sup>i</sup>

<sup>12</sup> [1916] 2 A.C. 588.

<sup>13</sup> [1924] A.C. 328.

<sup>14</sup> [1932] A.C. 41.

<sup>15</sup> [1942] R.C.S. 429.

<sup>16</sup> A une époque, doyen de la Dalhousie Law School, à Halifax, et plus tard juge à la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse.

<sup>j</sup>



... "that all persons, whether Canadian, Britishers, or foreigners, are subject in the conduct of the business of insurance (whether in respect of contracts or other incidents of that business) to provincial laws of general operation on the subject of property and civil rights; and that the Dominion Parliament has no jurisdiction to trench upon that field".  
 a Mr. Plaxton goes on to point out the distinction emphasized by all the decisions "that there is a constitutional disjunction between creating or controlling or limiting the subjective status and the field of operations of a Dominion, British or foreign company incorporated for the purpose of carrying on the business of insurance, on the one hand, and the regulation of the objective exercise of its powers in respect of property and civil rights in a Province, on the other hand. The former class of regulation is within the exclusive competence of the Dominion Parliament; the latter is within the exclusive competence of the Provincial Legislatures.

In like manner the existence of certain provincial statutory law, namely, provincial maritime insurance statutes such as those hereinafter referred to does not affect the validity of what has already been said in these reasons: *The Marine Insurance Act*, R.S.O. 1970, c. 260; *Marine Insurance Act*, R.S.N.B. 1973, c. M-1; *Marine Insurance Act*, R.S.B.C. 1960, c. 231; *The Marine Insurance Act*, R.S.M. 1970, c. M40; sections 184 to 273 of *Insurance Act, 1967*, R.S.N.S. 1967, c. 148; and articles 2468 to 2692 of the *Civil Code of Quebec*.

Resort to and use of some of such statutory law, and other statutory provincial law, a kind of use and application which for example was discussed in *The Queen v. Murray*<sup>17</sup> may perhaps be necessary in adjudicating the issues in this action. But if that should become necessary any such use and application of provincial law would not constitute "a comprehensive incorporation or referential adoption of provincial law to feed the jurisdiction of the Federal Court" as was urged may be necessary in this case, and as was urged by counsel in another context and commented upon in the *Quebec North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Limited* case (*supra*).

For these reasons, therefore, I am of the view the Trial Division of the Federal Court of Canada

<sup>17</sup> [1965] 2 Ex.C.R. 663; conf. [1967] S.C.R. 262.

[TRADUCTION] ... «que toutes personnes, canadiennes, britanniques ou étrangères, sont soumises, dans la conduite de leurs affaires relatives à l'assurance (intéressant les polices ou autres incidents desdites affaires), aux lois provinciales de caractère général concernant les biens et les droits civils; et que le Parlement du Dominion n'est pas compétent pour trancher dans ce domaine.» M. Plaxton a ensuite fait ressortir la distinction suivante soulignée dans toutes les décisions: «Il y a une distinction constitutionnelle entre, d'une part, la création, le contrôle ou la limitation du statut subjectif et du domaine d'opération d'une compagnie canadienne, britannique ou étrangère constituée en compagnie pour exercer une entreprise d'assurance, et, d'autre part, la réglementation de l'exercice objectif de ses pouvoirs relativement aux biens et aux droits civils dans une province. La première catégorie de réglementation relève de la compétence exclusive du Parlement fédéral; la deuxième, de la compétence exclusive des législatures provinciales.»

Pareillement, l'existence de certaines lois statutaires provinciales, à savoir le droit maritime provincial tel que celui cité en référence ci-après, ne diminue en rien la validité des déclarations faites dans les présents motifs: *The Marine Insurance Act*, S.R.O. 1970, c. 260; *Loi sur l'assurance maritime*, L.R.N.-B. 1973, c. M-1; *Marine Insurance Act*, S.R.C.-B. 1960, c. 231; *The Marine Insurance Act*, S.R.M. 1970, c. M40; articles 184 à 273 de l'*Insurance Act, 1967*, S.R.N.-É. 1967, c. 148; articles 2468 à 2692 du *Code civil* du Québec.

f Pour se prononcer sur les points litigieux soulevés dans la présente action, il serait peut-être nécessaire de recourir à certaines de ces lois écrites et de les utiliser, ainsi qu'à d'autres lois statutaires provinciales, sorte d'utilisation et d'application qui a été examinée, par exemple, dans *La Reine c. Murray*<sup>17</sup>. Mais, au cas où elles s'avèrent nécessaires, cette utilisation et cette application ne constituent pas [TRADUCTION] «une incorporation générale ou une adoption référentielle de lois provinciales pour les introduire dans le champ de compétence de la Cour fédérale», comme il pourrait être nécessaire dans la présente affaire, et comme il a été suggéré par l'avocat dans un autre contexte, avec des commentaires, dans *Quebec North Shore Paper Company c. Canadien Pacifique Limitée* (*supra*).

g Pour ces motifs, je suis, par conséquent, d'avis que la Division de première instance de la Cour

<sup>17</sup> [1965] 2 R.C.É. 663; voir [1967] R.C.S. 262.

has jurisdiction to hear these claims on the two subject contract policies of marine insurance.

Accordingly, the motion of the insurer defendants is dismissed with costs in the cause.

As to the second motion by the insurance broker defendant, Reed, Shaw, Stenhouse Limited, the claim against them is set out in paragraphs 26 to 29 of the statement of claim. The claim appears in essence to be based on allegations that this insurance broker defendant negligently misrepresented certain facts. The allegations are not allegations of negligence under the subject contract policies of marine insurance, but instead are founded on the agency relationship generally. In any event, and in short for the purpose of this action, the allegations are not in respect to any maritime or admiralty matter that is part of "Canadian maritime law".

Paragraphs 26 to 29 of the statement of claim read as follows:

26. On the 7th day of February, 1974, the Plaintiff received from the brokers Messrs. Reed, Shaw, Stenhouse Limited a letter transmitting to the Plaintiff the text of a message received from the Defendant Canadian Marine Underwriters Ltd. stating that the insurers, the Defendants Gore Mutual Insurance Company and Canadian Marine Underwriters Ltd., were considering the policy void as from the commencement of the risk and that the underwriters would therefore not honour their obligations with respect to any insurable matter falling within the period of the insurance coverage, namely, the 16th March, 1973 to the 16th March, 1974;

27. Upon inquiry made by the Plaintiff it was informed that the decision of the insurers, the Defendants Gore Mutual Insurance Company and Canadian Marine Underwriters Ltd., to void the policy from the inception of the risk was as a result of alleged false information given to them by the brokers Messrs. Reed, Shaw, Stenhouse Limited;

28. At no time did the Plaintiff give either directly to Defendants Gore Mutual Insurance Company and Canadian Marine Underwriters Ltd. or indirectly through its brokers Messrs. Reed, Shaw, Stenhouse Limited any false information in connection with the placing of the insurance or otherwise and accordingly the Defendant underwriters, Gore Mutual Insurance Company and Canadian Marine Underwriters Ltd. had no right to ever consider the policy void as from the commencement of the risk;

29. However, in the event that this Honourable Court should find that the underwriters were well founded in considering the

fédérale du Canada est compétente pour entendre les présentes revendications relativement aux deux polices d'assurance maritime en question.

La requête des compagnies d'assurance défenderesses est donc rejetée avec dépens, qui suivront l'issue de la cause.

Quant à la seconde requête introduite par la compagnie de courtage d'assurance défenderesse Reed, Shaw, Stenhouse Limited, la revendication est énoncée dans les paragraphes 26 à 29 de la déclaration. Manifestement, elle est essentiellement fondée sur l'allégation que cette compagnie de courtage d'assurance aurait, par négligence, dénaturé certains faits. En vertu des polices d'assurance maritime en question, il ne s'agit pas d'allégations de négligence, mais ce sont, d'une façon générale, les relations avec l'agence qui sont visées. En tout cas, et aux fins de la présente action, il ne s'agit pas d'allégations relatives à quelque matière maritime ou d'amirauté faisant partie du «droit maritime canadien».

Voici le libellé des paragraphes 26 à 29 de la déclaration:

[TRADUCTION] 26. Le 7 février 1974, la demanderesse a reçu de la compagnie de courtage Reed, Shaw, Stenhouse Limited, une lettre lui transmettant le texte d'un message envoyé par la défenderesse Canadian Marine Underwriters Ltd. et déclarant que les assureurs, les compagnies défenderesses Gore Mutual Insurance Company et Canadian Marine Underwriters Ltd., considéreraient la police comme nulle et sans effet à compter du commencement du risque et qu'en conséquence les assureurs ne feraient pas honneur à leurs engagements relativement à quelque matière assurable que ce soit survenue pendant la période de validité de l'assurance, à savoir du 16 mars 1973 au 16 mars 1974.

27. D'après l'enquête par elle conduite, la demanderesse a appris que la décision des assureurs, les compagnies défenderesses Gore Mutual Insurance Company et Canadian Marine Underwriters Ltd., de déclarer la police nulle et sans effet à partir du commencement du risque, résultait de faux renseignements donnés par la compagnie de courtage Reed, Shaw, Stenhouse Limited.

28. La demanderesse n'a jamais donné, soit directement aux défenderesses Gore Mutual Insurance Company et Canadian Marine Underwriters Ltd., soit indirectement par l'intermédiaire de la compagnie de courtage Reed, Shaw, Stenhouse Limited, de faux renseignements relatifs à la vente des polices d'assurance ou autrement, et en conséquence, les compagnies défenderesses Gore Mutual Insurance Company et Canadian Marine Underwriters Ltd. n'ont pas le droit de considérer la police comme nulle et sans effet à compter du commencement du risque.

29. Cependant, dans le cas où la Cour serait convaincue que les compagnies d'assurance sont bien fondées à considérer la police

policy void as and from the commencement of the risk, which the Plaintiff expressly denies, then Plaintiff is entitled to ask that the Defendant Reed, Shaw, Stenhouse Limited, be condemned to all sums for which the underwriters would have been liable to Plaintiff if the said policy had been in force during its full term, including all damages caused to Plaintiff as a result of a cancellation of the policies from the commencement of the risk;

Accordingly, there is no jurisdiction in the Federal Court of Canada to hear the claim against this insurance broker defendant.

Therefore, paragraphs 26 to 29 in the statement of claim are struck out and any other parts of the statement of claim relating to this insurance broker defendant; and the action against Reed, Shaw, Stenhouse Limited is dismissed with costs; with leave to the plaintiff to make any consequential changes in the statement of claim including the numbering of paragraphs to eliminate all claims against this insurance broker defendant and to enable it to pursue its claims against the insurer defendants.

comme nulle et sans effet à partir du commencement du risque, ce à quoi la demanderesse s'oppose énergiquement, cette dernière a alors le droit de demander la condamnation de la défenderesse Reed, Shaw, Stenhouse Limited à lui payer toutes sommes dont les compagnies d'assurance seraient responsables envers elle si ladite police avait été en vigueur pendant toute sa durée, y compris tous les préjudices causés à ladite demanderesse par l'annulation des polices à compter du commencement du risque.

En conséquence, la Cour fédérale du Canada n'est pas compétente pour entendre la réclamation élevée contre la compagnie de courtage d'assurance défenderesse.

Les paragraphes 26 à 29 de la déclaration sont donc biffés, ainsi que toute autre de ses parties se rapportant à ladite compagnie de courtage d'assurance défenderesse; l'action contre Reed, Shaw, Stenhouse Limited est rejetée avec dépens et autorisation donnée à la demanderesse de faire toute modification de la déclaration en conséquence, y compris la numérotation des paragraphes pour éliminer toute réclamation contre ladite compagnie de courtage d'assurance défenderesse, et pour permettre à ladite demanderesse de poursuivre ses revendications contre les compagnies d'assurance défenderesses.