

A-127-04
2005 FCA 161

A-127-04
2005 CAF 161

Stephen Simms and Marla Simms (*Appellants*)

Stephen Simms et Marla Simms (*appelants*)

v.

c.

William Isen (*Respondent*)

William Isen (*intimé*)

INDEXED AS: ISEN v. SIMMS (F.C.A.)

RÉPERTORIÉ: ISEN c. SIMMS (C.A.F.)

Federal Court of Appeal, Décary, Nadon and Sexton
J.J.A.—Toronto, January 13; Ottawa, May 6, 2005.

Cour d'appel fédérale, juges Décary, Nadon et Sexton,
J.C.A.—Toronto, 13 janvier; Ottawa, 6 mai 2005.

Maritime Law — Torts — Respondent owner of 17-foot boat with a tonnage of less than 300 tons — After recreational boating trip on Ontario lake, when boat loaded on trailer hitched to motor vehicle for transport home, bungee cord, used to secure engine cover, slipped from respondent's hands, struck appellant in right eye — Alleged tort occurring on land — Appellants commencing action in Ontario court claiming \$2 million in damages — Respondent seeking to limit liability under Canada Shipping Act in Federal Court — Whether personal injury claim subject to Canada Shipping Act limitation of liability provisions — Case law on Canadian maritime law reviewed — Majority (Décary J.A. dissenting) holding securing of engine cover integral part of process of removing boat from water, hence so integrally connected with navigation as to engage Canadian maritime law — Connection between events leading to appellant's injuries and navigation not severed because events occurred on land.

Droit maritime — Responsabilité délictuelle — L'intimé était propriétaire d'un bateau de 17 pieds et de moins de 300 tonnes — Après une excursion en bateau sur un lac de l'Ontario, alors que le bateau était chargé sur une remorque accrochée à un véhicule automobile pour être transporté au domicile de l'intimé, le câble élastique utilisé pour bien fixer la bâche du moteur a glissé des mains de l'intimé et a frappé l'appellant à l'œil droit — Le délit imputé est survenu sur la terre ferme — Les appelants ont introduit une instance devant un tribunal de l'Ontario, dans laquelle ils réclamaient 2 millions de dollars en dommages-intérêts — L'intimé voulait limiter sa responsabilité devant la Cour fédérale en application de la Loi sur la marine marchande du Canada — La créance pour lésions corporelles est-elle une créance subordonnée aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada qui concernent la limitation de la responsabilité? — Examen de la jurisprudence relative au droit maritime canadien — Les juges majoritaires (le juge Décary, J.C.A. étant dissident) ont estimé que le fait de fixer la bâche d'un moteur faisait partie intégrante du processus consistant à enlever un bateau de l'eau, et qu'il était donc entièrement lié à la navigation au point de ressortir au droit maritime canadien — Le lien entre les événements qui ont conduit aux lésions de l'appellant et la navigation n'était pas rompu du seul fait que les événements avaient eu lieu sur la terre ferme.

Federal Court Jurisdiction — Male appellant injured after boating trip when bungee cord used to secure engine cover struck him in right eye — Alleged tort occurring on land — Commencing action in Ontario court claiming \$2 million in damages — Respondent, as owner of vessel with a tonnage of less than 300 tons, commencing limitation of liability proceedings in Federal Court under Canada Shipping Act, s. 577(1) — Latter providing for maximum liability of \$1 million in respect of claims for loss of life, personal injury — Accident having clear connection with shipping, navigation, pleasure craft navigation — Words "occurring... in direct connexion

Compétence de la Cour fédérale — L'appellant a été blessé après une excursion en bateau lorsque le câble élastique utilisé pour fixer la bâche du moteur l'a frappé à l'œil droit — Le délit imputé est survenu sur la terre ferme — Les appelants ont introduit une instance devant un tribunal de l'Ontario, dans laquelle ils réclamaient 2 millions de dollars en dommages-intérêts — L'intimé, propriétaire d'un navire de moins de 300 tonnes, a introduit une action en limitation de responsabilité devant la Cour fédérale, en vertu de l'art. 577(1) de la Loi sur la marine marchande du Canada — Celle-ci prévoit une responsabilité maximale de 1 million de

with the operation of the ship” in Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, Art. 2, para. 1(a) broad enough to encompass appellants’ claims — Clear, direct link between appellant’s injuries, operation of respondent’s boat — Events giving rise to appellants’ claims Canadian maritime claims by reason of integral connection to pleasure craft navigation — Therefore, Federal Court having jurisdiction to hear, determine claims — Claims subject to limitation of liability provisions of Act.

This was an appeal from a Federal Court decision that an incident involving one of the appellants occurred on land, but was sufficiently connected to navigation and shipping to bring it within the admiralty jurisdiction of the Federal Court. On August 1, 1999, the appellant, Stephen Simms, and the respondent went on a recreational boating trip to Lake Muskoka in Ontario. They transported the respondent’s boat, a 1998 Mercruiser Calais Bowrider 17-foot vessel, to the lake on a trailer hitched to a motor vehicle. The boat was launched using a public boat ramp. At the end of the day, the boat returned to the boat ramp and was placed on the trailer. The motor vehicle and trailer were moved to level ground and the respondent proceeded to secure the engine cover, by way of a bungee cord, to prevent it from flapping in the wind during road transport. At one point, the bungee cord slipped from the respondent’s hands and struck the appellant in the right eye. Thus, the alleged tort occurred on land. The appellant and his wife commenced an action in the Ontario Superior Court of Justice claiming damages in the amount of \$2 million. The respondent, as owner of a vessel with a tonnage of less than 300 tons, commenced limitation of liability proceedings in the Federal Court, relying *inter alia*, on subsection 577(1) (as amended) of the *Canada Shipping Act*, which provides for a maximum liability of \$1 million in respect of claims for loss of life or personal injury. The Federal Court Judge answered in the affirmative the question whether facts and circumstances giving rise to an incident causing personal injury constituted “claims arising on any distinct occasion involving a ship with a tonnage of less than 300 tons”, pursuant to subsection 577(1) of the *Canada Shipping Act*.

dollars pour les créances fondées sur un décès ou des lésions corporelles — L’accident présentait un lien évident avec les expéditions par eau, la navigation et la navigation de plaisance — Les mots «survenus [...] en relation directe avec l’exploitation du navire», utilisés à l’art. 2, al. 1a) de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, sont assez larges pour englober les créances des appelants — Il existait un lien direct et manifeste entre les lésions subies par l’appelant et l’exploitation du bateau de l’intimé — Les événements qui ont donné lieu aux créances des appelants, en raison du fait qu’ils étaient entièrement liés à la navigation de plaisance, constituaient des créances ressortissant au droit maritime canadien — Par conséquent, la Cour fédérale avait compétence pour prononcer sur les créances — Les créances étaient sujettes aux dispositions de la Loi qui prévoient une limitation de la responsabilité.

Il s’agissait d’un appel formé contre un jugement de la Cour fédérale selon lequel un incident où était impliqué l’un des appelants s’était produit sur la terre ferme, mais était suffisamment lié au transport maritime et à la navigation pour qu’il ressortisse à la compétence de la Cour fédérale en matière maritime. Le 1^{er} août 1999, l’appelant, Stephen Simms, et l’intimé étaient allés faire une excursion en bateau au lac Muskoka, en Ontario. Ils avaient transporté le bateau de l’intimé, un Mercruiser Calais Bowrider de 17 pieds, jusqu’au lac, sur une remorque fixée à un véhicule automobile. Le bateau avait été lancé dans le lac à l’aide d’une rampe publique de mise à l’eau. À la fin de la journée, le bateau avait été retourné à la rampe de mise à l’eau et placé sur la remorque. Le véhicule automobile et la remorque avaient été tirés en terrain plat, et l’intimé avait entrepris de bien fixer la bâche du moteur, au moyen d’un câble élastique, pour l’empêcher de claquer au vent durant le transport sur la route. Mais le câble élastique avait glissé des mains de l’intimé et avait frappé l’appelant à l’œil droit. Le délit imputé était donc survenu sur la terre ferme. L’appelant et son épouse ont déposé devant la Cour supérieure de justice de l’Ontario une action en dommages-intérêts pour la somme de 2 millions de dollars. L’intimé, propriétaire d’un navire de moins de 300 tonnes, a introduit devant la Cour fédérale une action en limitation de responsabilité, en invoquant notamment le paragraphe 577(1) (dans sa forme modifiée) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, une disposition qui prévoit une responsabilité maximale de 1 million de dollars pour les créances fondées sur un décès ou des lésions corporelles. Le juge de la Cour fédérale a répondu par l’affirmative à la question de savoir si les événements et circonstances qui avaient donné lieu à un incident ayant causé des lésions corporelles constituaient «des créances nées d’un même événement faisant intervenir un navire jaugeant moins de 300 tonnes», en application du paragraphe 577(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Held (Décary J.A. dissenting), the appeal should be dismissed.

Per Nadon J.A.: This appeal raised two questions. The first one was whether the events which gave rise to the appellants' action in damages for personal injury constituted a maritime matter and, thus, fell within the jurisdiction of the Court. The second question, which depended on an affirmative answer to the first question, was whether the personal injury claim was one subject to the limitation of liability provisions of the *Canada Shipping Act*. With regard to the first question, the accident had a clear connection with shipping and navigation, and more particularly with pleasure craft navigation. In *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*, a commercial shipping case, the Supreme Court of Canada held that Canadian maritime law extended to torts occurring on land, if sufficiently connected to navigation and shipping. In *Whitbread v. Walley*, a pleasure craft case, the Supreme Court reiterated that maritime law extended "to torts committed in the course of land-based activities that are sufficiently connected with navigation and shipping". Once a tort is found to be sufficiently connected to navigation and shipping, any claim arising therefrom will be subject to Canadian maritime law. In *Ordon Estate v. Grail*, the Supreme Court again reiterated that the test for determining if a matter before the Court was a maritime law matter was whether the matter was "so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal competence". The Court went on to state that the determination of whether a matter was so integrally connected to maritime matters depended on "an examination of the factual context of the claim". In the case at bar, the specific issue was whether the events which led to Mr. Simms' injuries were sufficiently linked to navigation so as to constitute a maritime matter within the ambit of Canadian maritime law. The launching of a pleasure boat into a lake and its removal from the water after a day of navigation constituted land-based activities that are sufficiently connected with pleasure craft navigation and, thus, are subject to Canadian maritime law. The securing of the engine cover was an integral part of the process of removing the boat from the water and, hence, so integrally connected with navigation as to engage Canadian maritime law. The connection between the events which led to Mr. Simms' injuries and navigation was not severed because the events occurred on land. The appellants' claim was a Canadian maritime law claim and, as a result, it fell squarely within the ambit of the Federal Court's maritime jurisdiction.

Arrêt (le juge Décary, J.C.A., dissident): l'appel doit être rejeté.

Le juge Nadon, J.C.A.: Cet appel soulevait deux questions. La première était celle de savoir si les événements qui avaient donné lieu à l'action des appelants en dommages-intérêts pour lésions corporelles constituaient un fait maritime et ressortissaient par conséquent à la compétence de la Cour. La deuxième question, qui ne se posait que s'il était répondu par l'affirmative à la première question, était celle de savoir si la créance pour lésions corporelles était une créance subordonnée aux dispositions relatives à la limitation de la responsabilité qui sont insérées dans la *Loi sur la marine marchande du Canada*. S'agissant de la première question, l'accident était clairement rattaché aux expéditions par eau et à la navigation, et plus particulièrement à la navigation de plaisance. Dans l'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*, un cas qui intéressait la navigation commerciale, la Cour suprême du Canada avait jugé que le droit maritime canadien embrassait les quasi-délits survenant sur la terre ferme, s'ils étaient suffisamment rattachés à la navigation et aux expéditions par eau. Dans l'arrêt *Whitbread c. Walley*, qui concernait un bateau de plaisance, la Cour suprême avait rappelé que le droit maritime s'étendait «aux délits commis au cours d'activités qui ont lieu à terre et sont suffisamment liées à la navigation et aux expéditions par eau». Une fois qu'il est constaté qu'un délit est suffisamment rattaché à la navigation et aux expéditions par eau, toute créance qui en résultera sera soumise au droit maritime canadien. Dans l'arrêt *Succession Ordon c. Grail*, la Cour suprême avait rappelé encore une fois que, pour savoir si une question soumise à la Cour relevait du droit maritime, il fallait se demander si cette question était «entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale». La Cour écrivait ensuite que, pour savoir si une question est entièrement liée aux affaires maritimes, il fallait procéder à un «examen du contexte factuel de la demande». En l'espèce, le point précis qu'il fallait décider était celui de savoir si les événements qui avaient conduit aux lésions subies par M. Simms étaient suffisamment liés à la navigation pour constituer une affaire maritime relevant du droit maritime canadien. Le lancement d'un bateau de plaisance dans un lac et son retrait de l'eau après une journée de navigation constituaient des activités terrestres qui sont suffisamment rattachées à la navigation de plaisance et qui sont donc sujettes au droit maritime canadien. L'action consistant à fixer la bêche du moteur faisait partie intégrante de l'action qui consistait à enlever le bateau de l'eau et elle était donc entièrement liée à la navigation au point de ressortir au droit maritime canadien. Le lien entre les événements qui avaient conduit aux lésions de M. Simms et la navigation n'était pas rompu parce que les événements s'étaient produits sur la terre ferme. La créance des

The relevant provisions of law regarding the determination of the second question are subsection 577(1) of the *Canada Shipping Act* (as amended) and paragraph 1(a) of Article 2 of the *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976*. Under subsection 577(1) of the Act, the maximum liability of a shipowner for claims arising on any distinct occasion involving a ship with a tonnage of less than 300 tons is, in respect of claims for loss of life or personal injury, \$1,000,000. Paragraph 1(a) of Article 2 of the Convention provides that claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property, occurring on board or “in direct connexion with” the operation of the ship shall be subject to limitation of liability. The question was whether the personal injuries suffered by the appellant occurred in direct connection with the operation of the respondent’s boat. The words “in connection with”, defined in the *Oxford Compact Thesaurus*, and its French equivalent “*en relation directe avec*” have a broad meaning. There are two reasons why the words “occurring . . . in direct connexion with the operation of the ship”, found in Article 2 of the Convention, are broad enough to encompass the appellants’ claims. First, the injuries suffered by Mr. Simms occurred as a result of the operation of the respondent’s boat. The “operation of the ship” necessarily includes all activities arising from the running of the ship in a general sense, such as the launching of the boat into water, its navigation and its removal from water. Second, the words “in direct connexion with” must also be given a broad interpretation. There was a clear and direct link between Mr. Simms’ injuries and the operation of the respondent’s boat. The events which gave rise to the appellants’ claims, by reason of their integral connection to pleasure craft navigation, constituted Canadian maritime law claims and the Federal Court had jurisdiction to hear and determine these claims.

Per Décary J.A. (dissenting): In *ITO—International Terminal Operators Ltd.*, the Supreme Court of Canada ruled that there are three essential requirements to support a finding of jurisdiction in the Federal Court. In the case at bar, these three requirements translated as follows: (1) the Federal Court must have been granted jurisdiction by either the *Canada Shipping Act* or by section 22 of the *Federal Court Act*; (2) the claim must be a “Canadian maritime law” claim, as this expression is defined in section 2 of the *Federal Court Act* and as it has been interpreted by the Supreme Court of Canada; (3) the *Canada Shipping Act* or the *Federal Court Act* must be a “law of Canada”. The third requirement was clearly met. The first requirement was also met, the Federal Court being

appelants relevait du droit maritime canadien et ressortissait par conséquent pleinement à la compétence de la Cour fédérale en matière maritime.

Les dispositions qu’il fallait appliquer pour répondre à la deuxième question étaient le paragraphe 577(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (dans sa forme modifiée) et l’alinéa 1a) de l’article 2 de la *Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes*. Selon le paragraphe 577(1) de la Loi, la limite de responsabilité du propriétaire d’un navire jaugeant moins de 300 tonnes à l’égard de créances nées d’un même événement est fixée à 1 000 000 \$. L’alinéa 1a) de l’article 2 de la Convention prévoit que les créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens survenus à bord du navire ou «en relation directe» avec l’exploitation de celui-ci sont soumises à la limitation de la responsabilité. Il s’agissait de savoir si les lésions corporelles subies par l’appelant étaient survenues en relation directe avec l’exploitation du bateau de l’intimé. Les mots «en relation directe avec», et leur équivalent anglais «*in connection with*», définis dans le *Oxford Compact Thesaurus*, ont un sens étendu. Il y a deux raisons pour lesquelles les mots «survenus [. . .] en relation directe avec l’exploitation du navire», qu’on trouve dans l’article 2 de la Convention, sont assez larges pour englober les créances de l’appelant. D’abord, les lésions subies par M. Simms étaient survenues par suite de l’exploitation du bateau de l’intimé. L’«exploitation du navire» comprend nécessairement toutes les activités se rapportant à l’utilisation du navire en général, par exemple le lancement du bateau dans l’eau, sa navigation et son retrait de l’eau. Deuxièmement, les mots «en relation directe avec» doivent aussi recevoir une interprétation libérale. Il existait un lien manifeste et direct entre les lésions subies par M. Simms et l’exploitation du bateau de l’intimé. Les événements qui ont donné lieu aux créances des appelants, en raison du fait qu’ils étaient entièrement liés à la navigation de plaisance, constituaient des créances ressortissant au droit maritime canadien, et la Cour fédérale en était donc régulièrement saisie.

Le juge Décary, J.C.A. (dissident): Dans l’arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd.*, la Cour suprême du Canada avait jugé qu’il fallait trois conditions essentielles pour que l’on puisse conclure à la compétence de la Cour fédérale. En l’espèce, ces trois conditions se transposaient de la manière suivante: 1) la compétence doit être attribuée à la Cour fédérale par la *Loi sur la marine marchande du Canada*, ou par l’article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*; 2) la créance doit être une créance ressortissant au «droit maritime canadien», ainsi que cette expression est définie dans l’article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* et ainsi qu’elle a été interprétée par la Cour suprême du Canada; 3) la *Loi sur la marine marchande du Canada* ou la *Loi sur la Cour fédérale* doit être une «loi du

expressly granted jurisdiction by the *Canada Shipping Act* to entertain a claim for a declaration of limitation of liability. The claim at issue before the Federal Court was not, properly speaking, pertaining to personal injury, but to limitation of liability. The first requirement—a grant of jurisdiction—should not be confused with the second—a matter coming within the realm of Canadian maritime law. Subsection 22(2) of the *Federal Court Act* is of no assistance in determining whether a claim involves Canadian maritime law. Even if a claim falls within subsection 22(2), one must still be able to point to some applicable and existing federal law which nourishes the grant of jurisdiction. As a result, the claims described in subsection 22(2) provision are to be read down, if necessary, so as to be constitutionally valid. Parliament could not, under the heading “Navigation and Shipping” in subsection 91(10) of the *Constitution Act, 1867*, grant the Federal Court jurisdiction with respect to matters which are in pith and substance within the competence of the provinces. The same may be said with respect to section 581 of the *Canada Shipping Act* which grants the Federal Court jurisdiction with respect to claims of limitation of liability. But, unless these claims are maritime claims, that is claims recognized in Canadian maritime law, the second requirement of the *ITO* test is not met.

The limitation of liability sought in this case was with respect to an incident which was clearly not “integrally connected with maritime matters” within the meaning of these words as they have been interpreted by the courts of this country. The fact that the incident involved a pleasure craft did not transform this *prima facie* land incident into a maritime matter. One must be careful not to confuse “shipping” (*marine marchande*) with “ship”. Many matters that relate to ships do not relate to shipping at all. The focus should be less on the fact that a “ship” was involved, and more on the location where the incident occurred and on the true essence of the incident. In this case, the true essence of the incident could not be described as being maritime. The injury was caused on land by a person who was neither on the boat nor in the water. Nothing has happened on water which could be said to be directly or even indirectly related to the accident. There are no specialized admiralty laws, rules, principles or practices applicable. The accident had nothing to do with navigation nor with shipping. The sole factor possibly connected to maritime law¹⁴ was that the pleasure craft had just come out of the water and was still being secured on the trailer when the accident happened. This was not enough to constitute an integral

Canada». La troisième condition était manifestement remplie. La première condition l'était aussi, la Cour fédérale étant expressément investie par la *Loi sur la marine marchande du Canada* d'une compétence pour instruire une demande de déclaration de limitation de la responsabilité. La demande en cause devant la Cour fédérale ne concernait pas à proprement parler les lésions corporelles, mais la limitation de la responsabilité. La première condition—l'attribution d'une compétence—ne doit pas être confondue avec la seconde—une question ressortissant au droit maritime canadien. Le paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* n'est d'aucun secours pour savoir si une créance ressortit au droit maritime canadien. Même si une demande relève du paragraphe 22(2), on doit encore être en mesure d'indiquer quelle loi fédérale existante applicable fonde l'attribution de compétence. En conséquence, les demandes d'indemnisation dont il est question au paragraphe 22(2) seront interprétées étroitement, si cela est nécessaire, pour que cette disposition demeure constitutionnellement valide. Le législateur fédéral ne pouvait, sous la rubrique «*Navigation and Shipping*», au paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, conférer à la Cour fédérale une compétence à l'égard de questions relevant essentiellement des attributions provinciales. On peut dire la même chose de l'article 581 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui confère à la Cour fédérale une compétence en ce qui a trait aux demandes de limitation de la responsabilité. Mais, à moins que telles demandes se rapportent à des créances en matière maritime, c'est-à-dire des créances reconnues en droit maritime canadien, la deuxième condition du critère *ITO* n'est pas remplie.

La limitation de responsabilité qui était demandée ici se rapportait à un incident qui n'était pas, à l'évidence, «entièrement relié aux affaires maritimes», tel que ces mots ont été interprétés par les tribunaux du pays. Le fait que l'incident impliquait un bateau de plaisance n'a pas transformé cet incident à première vue terrestre en un incident maritime. Il faut se garder de confondre l'expression «marine marchande» («*shipping*») avec le mot «navire». Mains aspects qui intéressent les navires sont sans rapport aucun avec la marine marchande. L'accent devrait porter moins sur le fait qu'un «navire» était impliqué et davantage sur l'endroit où l'incident s'est produit et sur la nature véritable de l'incident. En l'espèce, la nature véritable de l'incident ne pouvait pas être qualifiée de maritime. Les lésions avaient été causées sur la terre ferme par une personne qui n'était ni sur le bateau ni dans l'eau. Rien ne s'est produit sur l'eau que l'on puisse directement, voire indirectement, rattacher à l'accident. Il n'y a pas de lois, de règles, de principes ou de pratiques en matière d'amirauté qui soient applicables. L'accident était sans rapport avec la navigation, ou avec les expéditions par eau. Le seul facteur pouvant constituer un lien avec le droit maritime était le fait que le bateau de plaisance venait d'être sorti de l'eau et

connection with navigation and shipping and an encroachment of civil rights and property. The claim at issue was not a Canadian maritime law claim and the claim in limitation of responsibility did not fall within the purview of the *Canada Shipping Act*.

qu'on s'affairait à l'arrimer sur la remorque lorsque l'accident est arrivé. Cela ne suffisait pas à constituer un lien intégral avec la navigation et la marine marchande ni à justifier un empiètement sur la propriété et les droits civils. La demande en cause n'était pas une demande ressortissant au droit maritime canadien et la demande de limitation de la responsabilité n'entraînait pas dans le champ de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

- An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability)*, S.C. 1998, c. 16.
Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9.
Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9, ss. 2 "Admiralty Court", 574 (as am. by S.C. 1998, c. 6, s. 2), 575 (as am. *idem*), 577 (as am. *idem*), 578 (as am. *idem*), 581 (as am. *idem*).
Constitution Act, 1867, 30 & 31 Vict., c. 3 (U.K.) (as am. by *Canada Act 1982*, 1982, c. 11 (U.K.), Schedule to the *Constitution Act, 1982*, Item 1) [R.S.C., 1985, Appendix II, No. 5], s. 91(10).
Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, concluded at London on November 19, 1976, as amended by the Protocol, S.C. 1998, c. 6, Sch. VI, Art. 2.
Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2 "Canadian maritime law", 22(2).
Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 2 "Canadian maritime law", 22 (as am. by S.C. 1996, c. 31, s. 82).
Federal Courts Act, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 1 (as am. by S.C. 2002, c. 8, s. 14), 22(1) (as am. *idem*, s. 31).
Federal Court Rules, 1998, SOR/98-106, r. 220(1)(c).
Federal Courts Rules, 1998, SOR/98-106, r. 1 (as am. by SOR/2004-283, s. 2).
Marine Liability Act, S.C. 2001, c. 6.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al., [1986] 1 S.C.R. 752; (1986), 28 D.L.R. (4th) 641; 34 B.L.R. 251; 68 N.R. 241; *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273; (1990), 77 D.L.R. (4th) 25; [1991] 2 W.W.R. 195; 52 B.C.L.R. (2d) 187; 120 N.R.

LOIS ET RÈGLEMENTS CITÉS

- Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes conclue à Londres le 19 novembre 1976, dans sa version modifiée par le Protocole*, L.C. 1998, ch. 6, ann. VI, art. 2.
Loi constitutionnelle de 1867, 30 & 31 Vict., ch. 3 (R.-U.) (mod. par la *Loi de 1982 sur le Canada*, 1982, ch. 11 (R.-U.), annexe de la *Loi constitutionnelle de 1982*, n° 1) [L.R.C. (1985), appendice II, n° 5], art. 91(10).
Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime), L.C. 1998, ch. 16.
Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 2 «droit maritime canadien», 22 (mod. par L.C. 1996, ch. 31, art. 82).
Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2° Supp.), ch. 10, art. 2 «droit maritime canadien», 22(2).
Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), ch. S-9, art. 2 «Cour d'Amirauté», 574 (mod. par L.C. 1998, ch. 6, art. 2), 575 (mod., *idem*), 577 (mod., *idem*), 578 (mod., *idem*), 581 (mod., *idem*).
Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, ch. S-9.
Loi sur la responsabilité en matière maritime, L.C. 2001, ch. 6.
Loi sur les Cours fédérales, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 1 (mod. par L.C. 2002, ch. 8, art. 14), 22(1) (mod., *idem*, art. 31).
Règles de la Cour fédérale (1998), DORS/98-106, règle 220(1)c).
Règles des Cours fédérales, DORS/98-106, règle 1 (mod. par DORS/2004-283, art. 2).

JURISPRUDENCE CITÉE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre, [1986] 1 R.C.S. 752; (1986), 28 D.L.R. (4th) 641; 34 B.L.R. 251; 68 N.R. 241; *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273; (1990), 77 D.L.R. (4th) 25; [1991] 2 W.W.R. 195; 52 B.C.L.R. (2d) 187; 120 N.R.

109; *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437; (1998), 40 O.R. (3d) 639; 166 D.L.R. (4th) 193; 232 N.R. 201; 115 O.A.C. 1; *Mantini v. Smith Lyons LLP* (2003), 64 O.R. (3d) 505; 228 D.L.R. (4th) 214; 34 B.L.R. (3d) 1; 174 O.A.C. 138 (C.A.).

CONSIDERED:

Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd., [1989] 2 S.C.R. 683; (1989), 62 D.L.R. (4th) 36; 101 N.R. 1; 26 Q.A.C. 81; *Monk Corp. v. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 S.C.R. 779; (1991), 80 D.L.R. (4th) 58; 123 N.R. 1; *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. v. Saint John Shipbuilding Ltd.*, [1997] 3 S.C.R. 1210; (1997), 158 Nfld. & P.E.I.R. 269; 153 D.L.R. (4th) 385; 221 N.R. 1; *Holt Cargo Systems Inc. v. ABC Containerline N.V. (Trustees of)*, [2001] 3 S.C.R. 907; (2001), 207 D.L.R. (4th) 577; 30 C.B.R. (4th) 6; 280 N.R. 201; 2001 SCC 90; *Axa Insurance v. Dominion of Canada General Insurance Co.* (2004), 73 O.R. (3d) 391; 246 D.L.R. (4th) 161; 16 C.C.L.I. (4th) 28; [2005] I.L.R. I-4346; 14 M.V.R. (5th) 16; 191 O.A.C. 378 (C.A.); *Radil Bros. Fishing Co. v. Canada (Department of Fisheries and Oceans, Pacific Region)*, [2002] 2 F.C. 219; (2001), 207 D.L.R. (4th) 82; 286 N.R. 295; 2001 FCA 317; *Compania Maritima Villa Nova S.A. v. Northern Sales Co.*, [1992] 1 F.C. 550; (1991), 137 N.R. 20 (C.A.); *H. Smith Packing Corp. v. Gainvir Transport Ltd. (sub nom. H. Smith Packing Corp. v. Hub Forwarding Co.)* (1989), 61 D.L.R. (4th) 489; 99 N.R. 54 (F.C.A.); *The CSL Group Inc. v. Canada*, [1998] 4 F.C. 140; (1998), 163 D.L.R. (4th) 307; 232 N.R. 24 (C.A.); *Ruby Trading S.A. v. Parsons*, [2001] 2 F.C. 174; (2000), 194 D.L.R. (4th) 303; 264 N.R. 79 (C.A.); *Pakistan National Shipping Corp. v. Canada*, [1997] 3 F.C. 601; (1997), 212 N.R. 304 (C.A.); *Garfield Container Transport Inc. v. Uniroyal Goodrich Canada Inc.* (1998), 229 N.R. 201 (F.C.A.); *Matsuura Machiner Corp. v. Hapag Lloyd A.G.* (1997), 211 N.R. 156 (F.C.A.); *Caterpillar Overseas S.A. v. Canmar Victory (The)* (1999), 250 N.R. 192 (F.C.A.); *Newterm Ltd. v. Mys Budyonnogo (The)*, [1992] 3 F.C. 255; (1992), 54 F.T.R. 215 (T.D.); *Kusugak v. Northern Transportation Co.* (2004), 247 D.L.R. (4th) 323; 2004 FC 1696; *Dreifelds v. Burton* (1998), 156 D.L.R. (4th) 662 (Ont. C.A.); *Shulman (Guardian Ad Litem of) v. McCallum* (1993), 105 D.L.R. (4th) 327; [1993] 7 W.W.R. 567; 28 B.C.A.C. 292; 79 B.C.L.R. (2d) 393 (C.A.).

REFERRED TO:

Denison Mines Ltd. v. Ontario Hydro, [1981] O.J. No. 807 (Div. Ct.) (QL).

109; *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437; (1998), 40 O.R. (3d) 639; 166 D.L.R. (4th) 193; 232 N.R. 201; 115 O.A.C. 1; *Mantini v. Smith Lyons LLP* (2003), 64 O.R. (3d) 505; 228 D.L.R. (4th) 214; 34 B.L.R. (3d) 1; 174 O.A.C. 138 (C.A.).

DÉCISIONS EXAMINÉES:

Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd., [1989] 2 R.C.S. 683; (1989), 62 D.L.R. (4th) 36; 101 N.R. 1; 26 Q.A.C. 81; *Monk Corp. c. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 R.C.S. 779; (1991), 80 D.L.R. (4th) 58; 123 N.R. 1; *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. c. Saint John Shipbuilding Ltd.*, [1997] 3 R.C.S. 1210; (1997), 158 Nfld. & P.E.I.R. 269; 153 D.L.R. (4th) 385; 221 N.R. 1; *Holt Cargo Systems Inc. c. ABC Containerline N.V. (Syndics de)*, [2001] 3 R.C.S. 907; (2001), 207 D.L.R. (4th) 577; 30 C.B.R. (4th) 6; 280 N.R. 201; 2001 CSC 90; *Axa Insurance v. Dominion of Canada General Insurance Co.* (2004), 73 O.R. (3d) 391; 246 D.L.R. (4th) 161; 16 C.C.L.I. (4th) 28; [2005] I.L.R. I-4346; 14 M.V.R. (5th) 16; 191 O.A.C. 378 (C.A.); *Radil Bros. Fishing Co. c. Canada (Ministère des Pêches et des Océans, Région du Pacifique)*, [2002] 2 C.F. 219; (2001), 207 D.L.R. (4th) 82; 286 N.R. 295; 2001 CAF 317; *Compania Maritima Villa Nova S.A. c. Northern Sales Co.*, [1992] 1 C.F. 550; (1991), 137 N.R. 20 (C.A.); *H. Smith Packing Corp. c. Gainvir Transport Ltd. (sub nom. H. Smith Packing Corp. c. Hub Forwarding Co.)* (1989), 61 D.L.R. (4th) 489; 99 N.R. 54 (C.A.F.); *Le Groupe CSL Inc. c. Canada*, [1998] 4 C.F. 140; (1998), 163 D.L.R. (4th) 307; 232 N.R. 24 (C.A.); *Ruby Trading S.A. c. Parsons*, [2001] 2 C.F. 174; (2000), 194 D.L.R. (4th) 303; 264 N.R. 79 (C.A.); *Pakistan National Shipping Corp. c. Canada*, [1997] 3 C.F. 601; (1997), 212 N.R. 304 (C.A.); *Garfield Container Transport Inc. c. Uniroyal Goodrich Canada Inc.* (1998), 229 N.R. 201 (C.A.F.); *Matsuura Machiner Corp. c. Hapag Lloyd A.G.* (1997), 211 N.R. 156 (C.A.F.); *Caterpillar Overseas S.A. c. Canmar Victory (Le)* (1999), 250 N.R. 192 (C.A.F.); *Newterm Ltd. c. Mys Budyonnogo (Le)*, [1992] 3 C.F. 255; (1992), 54 F.T.R. 215 (1^{re} inst.); *Kusugak c. Northern Transportation Co.* (2004), 247 D.L.R. (4th) 323; 2004 CF 1696; *Dreifelds v. Burton* (1998), 156 D.L.R. (4th) 662 (C.A. Ont.); *Shulman (Guardian Ad Litem of) v. McCallum* (1993), 105 D.L.R. (4th) 327; [1993] 7 W.W.R. 567; 28 B.C.A.C. 292; 79 B.C.L.R. (2d) 393 (C.A.).

DÉCISION CITÉE:

Denison Mines Ltd. v. Ontario Hydro, [1981] O.J. n° 807 (C. div.) (QL).

AUTHORS CITED

- Braën, André. «L'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, ou comment écarter l'application du droit civil dans un litige maritime au Québec» (1986-87), 32 *McGill L. J.* 386.
- Braën, André. *Le droit maritime au Québec*. Montréal: Wilson & Lafleur, 1992.
- Canada. *Final Report of the French Constitutional Drafting Committee Responsible for Providing the Minister of Justice of Canada with a Draft Official French Version of Certain Constitution Enactments*. Ottawa: Department of Justice, 1990.
- Compact Oxford English Dictionary of Current English*, 2nd ed. New York: Oxford University Press, 2002, «operation».
- Couture-Trudel, Pierre-Marc and Éric Labbé. «Le droit civil en matière maritime au Québec» (1997), 11 *R.J.E.U.L.* 3.
- Glenn, H. Patrick. «Notes of Cases: Maritime Law—Federal Court Jurisdiction—Canadian Maritime Law» (1987), 66 *Can. Bar Rev.* 360.
- Lefebvre, Guy. «L'uniformisation du droit maritime canadien aux dépens du droit civil québécois: lorsque l'infidélité se propage de la Cour suprême à la Cour d'appel du Québec» (1997), 31 *R.J.T.* 577.
- Lefebvre, Guy and Normand Tamaro. «La Cour suprême et le droit maritime: La mise à l'écart du droit civil québécois est-elle justifiable?» (1991), 70 *Can. Bar Rev.* 121.
- Nouveau Petit Robert: dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*. Paris: Dictionnaires Le Robert, 1996, «exploitation», «relation».
- Oxford Compact Thesaurus*, 2nd ed. New York: Oxford University Press, 2001, «in connection with».
- Robert & Collins super senior: grand dictionnaire français-anglais, anglais-français*, 2e éd. Paris: Dictionnaires Le Robert, 2000, «exploitation».
- Tetley, William. «A Definition of Canadian Maritime Law» (1996), 30 *U.B.C.L. Rev.* 137.
- Tetley, William. «The Buenos Aires Maru—Has the Whole Nature of Canadian Maritime Law Been Changed» (1988), 10 *Sup. Ct. L. Rev.* 399.
- Tremblay, Guy. «L'application du droit provincial en matière maritime après l'affaire *Succession Ordon*» (1999), 59 *R. du B.* 679.

APPEAL from a Federal Court decision ((2004), 236 D.L.R. (4th) 376; 247 F.T.R. 233; 2004 FC 227) holding that a personal injury, which resulted when a bungee cord used to secure the engine cover after the boat was loaded on a trailer for transport slipped, occurred on land, but was sufficiently connected to navigation and

DOCTRINE CITÉE

- Braën, André. «L'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, ou comment écarter l'application du droit civil dans un litige maritime au Québec» (1986-87), 32 *R.D. McGill* 386.
- Braën, André. *Le droit maritime au Québec*. Montréal: Wilson & Lafleur, 1992.
- Canada. *Rapport définitif du comité de rédaction constitutionnelle française chargé d'établir, à l'intention du ministre de la Justice du Canada, un projet de version française officielle de certains textes constitutionnels*. Ottawa: Ministère de la Justice, 1990.
- Compact Oxford English Dictionary of Current English*, 2nd ed. New York: Oxford University Press, 2002, «operation».
- Couture-Trudel, Pierre-Marc et Éric Labbé. «Le droit civil en matière maritime au Québec» (1997), 11 *R.J.E.U.L.* 3.
- Glenn, H. Patrick. «Notes of Cases: Maritime Law—Federal Court Jurisdiction—Canadian Maritime Law» (1987), 66 *R. du B. can.* 360.
- Lefebvre, Guy. «L'uniformisation du droit maritime canadien aux dépens du droit civil québécois: lorsque l'infidélité se propage de la Cour suprême à la Cour d'appel du Québec» (1997), 31 *R.J.T.* 577.
- Lefebvre, Guy et Normand Tamaro. «La Cour suprême et le droit maritime: La mise à l'écart du droit civil québécois est-elle justifiable?» (1991), 70 *R. du B. can.* 121.
- Nouveau Petit Robert: dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*. Paris: Dictionnaires Le Robert, 1996, «exploitation», «relation».
- Oxford Compact Thesaurus*, 2nd ed. New York: Oxford University Press, 2001, «in connection with».
- Robert & Collins super senior: grand dictionnaire français-anglais, anglais-français*, 2e éd. Paris: Dictionnaires Le Robert, 2000, «exploitation».
- Tetley, William. «A Definition of Canadian Maritime Law» (1996), 30 *U.B.C.L. Rev.* 137.
- Tetley, William. «The Buenos Aires Maru—Has the Whole Nature of Canadian Maritime Law Been Changed» (1988), 10 *Sup. Ct. L. Rev.* 399.
- Tremblay, Guy. «L'application du droit provincial en matière maritime après l'affaire *Succession Ordon*» (1999), 59 *R. du B.* 679.

APPEL d'un jugement de la Cour fédérale ((2004), 236 D.L.R. (4th) 376; 247 F.T.R. 233; 2004 CF 227) selon lequel des lésions corporelles, subies alors qu'un câble élastique employé pour fixer la bâche du moteur d'un bateau après le chargement du bateau sur une remorque en vue de son transport avait glissé des mains

shipping to bring it within the admiralty jurisdiction of the Federal Court. Appeal dismissed. (Décary J.A. dissenting).

de l'intimé, s'étaient produites sur la terre ferme, mais étaient suffisamment rattachées à la navigation et aux expéditions par eau pour ressortir à la compétence de la Cour fédérale en matière maritime. Appel rejeté (motifs dissidents du juge Décary, J.C.A.).

APPEARANCES:

David R. Tenszen for appellants.
Marc D. Isaacs for respondent.

ONT COMPARU:

David R. Tenszen, pour les appelants.
Marc D. Isaacs, pour l'intimé.

SOLICITORS OF RECORD:

Thomson, Rogers, Toronto, for appellants.
Strathy & Associates, Toronto, for respondent.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

Thomson, Rogers, Toronto, pour les appelants.
Strathy & Associates, Toronto, pour l'intimé.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

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

[1] NADON J.A.: This appeal raises two questions. The first one is whether the events which have given rise to the appellants' action in damages for personal injury constitute a maritime matter and, thus, fall within the jurisdiction of the Court. The second question, which depends on an affirmative answer to the first question, is whether the personal injury claim is one subject to the limitation of liability provisions of the *Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9, as amended by *An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability)*, S.C. 1998, c. 6 (the Act).

[1] LE JUGE NADON, J.C.A.: Cet appel soulève deux questions. La première est celle de savoir si les événements qui ont donné lieu à l'action des appelants en dommages-intérêts pour lésions corporelles constituent un fait maritime et ressortissent par conséquent à la compétence de la Cour. La deuxième question, qui ne se pose que s'il est répondu par l'affirmative à la première question, est celle de savoir si la créance pour lésions corporelles est une créance subordonnée aux dispositions relatives à la limitation de la responsabilité qui sont insérées dans la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985), ch. S-9, modifiée par la *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime)*, L.C. 1998, ch. 6 (la Loi).

[2] With regard to the first question, I have read, in draft, the reasons of my colleague Décary J.A. which lead him to conclude that the appellants' personal injury claim is not a Canadian maritime law claim and that, consequently, the Federal Court is without jurisdiction to hear and determine the respondent's action in limitation of liability.

[2] S'agissant de la première question, j'ai lu, à l'état d'ébauche, les motifs de mon collègue le juge Décary, J.C.A., qui le conduisent à conclure que la créance des appelants pour lésions corporelles ne relève pas du droit maritime canadien et que par conséquent la Cour fédérale n'a pas compétence pour statuer sur l'action de l'intimé en limitation de responsabilité.

[3] For the reasons that follow, I arrive at a different conclusion. In my view, the appellants' claim is a Canadian maritime law claim and, as a result, it falls squarely within the ambit of the Federal Court's maritime jurisdiction.

[3] Pour les motifs qui suivent, j'arrive à une conclusion contraire. À mon avis, la créance des appelants relève du droit maritime canadien et ressortit par conséquent pleinement à la compétence de la Cour fédérale en matière maritime.

[4] At paragraph 98 of his reasons, Décary J.A. says, *inter alia*, that “[t]he accident has nothing to do with navigation nor with shipping”. I cannot agree with my colleague. In my view, he has taken much too narrow a view of the Federal Court’s maritime jurisdiction. I am satisfied that the accident has a clear connection with shipping and navigation, and more particularly, with pleasure craft navigation.

[5] The Judge below, Madam Justice Snider, concluded that the appellants’ personal injury claim was within the Court’s maritime jurisdiction. At paragraphs 11 and 12 of her reasons [(2004), 236 D.L.R. (4th) 376], she states her conclusion in the following terms:

The Simms submit that the incident that gives rise to this motion concerned the manipulation of a bungie cord to transport a cargo by trailer on land. It had nothing to do with navigation and shipping. I disagree. The hooks of the bungie cord were applied to the ship. The cord was used to secure an engine cover to the boat. The incident arose immediately following use of the boat on a lake and just before it would be transported to another lake. To my mind, this is an incident that occurred on land but is sufficiently connected to navigation and shipping to bring it within the admiralty jurisdiction of this Court (*ITO International Terminal Operators Ltd.*, *supra*).

The Federal Court has held that the negligent stuffing of a container, while on land, for loading and carriage by sea is sufficiently connected with shipping so as to invoke admiralty jurisdiction (*Peter Cremer Befrechtungskontor GMBH v. Amalgamet Canada Ltd.*, [1989] F.C.J. No. 136 (T.D.) (QL), *aff’d* [1990] F.C.J. No. 850 (F.C.A.) (QL)). If handling cargo on land for carriage by sea is sufficiently connected with shipping and navigation, I fail to see how handling of the ship itself is not. I conclude that this Court has jurisdiction to hear the motion before it. I will now turn to the issue of the statutory provisions upon which Mr. Isen seeks to rely.

In my view, Snider J. reached the correct conclusion.

[6] At paragraphs 61-67 of his reasons, Décary J.A. summarizes the law pertaining to the Federal Court’s jurisdiction and, in particular, to its maritime jurisdiction. After identifying the three requirements

[4] Au paragraphe 98 de ses motifs, le juge Décary dit notamment que «[l]’accident est sans rapport avec la navigation, ou avec les expéditions par eau». Je ne puis souscrire à l’opinion de mon collègue. D’après moi, il adopte une vue beaucoup trop étroite de la compétence de la Cour fédérale en matière maritime. Je suis d’avis que l’accident est clairement rattaché aux expéditions par eau et à la navigation, et plus particulièrement à la navigation de plaisance.

[5] M^{me} la juge Snider, la juge de première instance, est arrivée à la conclusion que l’action des appelants pour lésions corporelles ressortissait à la compétence de la Cour en matière maritime. Aux paragraphes 11 et 12 de ses motifs [(2004), 236 D.L.R. (4th) 376], elle expose ainsi sa conclusion:

Les Simms prétendent que l’événement à l’origine de la présente requête concerne l’utilisation d’une corde élastique pour le transport sur terre d’une cargaison sur une remorque. Cela n’a rien à voir avec la navigation et les expéditions par eau. Je ne suis pas d’accord. Les crochets de la corde élastique ont été fixés au navire. La corde a été utilisée pour attacher une bache moteur au bateau. L’événement résulte directement de l’utilisation du bateau sur un lac et peu avant son transport sur un autre lac. À mon avis, il s’agit d’un événement qui est survenu sur terre, mais il est suffisamment lié à la navigation et au transport maritime pour entrer dans le champ de la compétence en matière maritime de la Cour (*ITO International Terminal Operators Ltd.*, précité).

La Cour fédérale a statué que le remplissage négligent d’un conteneur à terre pour le transport maritime est suffisamment lié au transport maritime pour entraîner la compétence de la Cour (*Peter Cremer Befrechtungskontor GMBH c. Amalgamet Canada Ltd.*, [1989] F.C.J. n° 136 (1^{re} inst.) (QL), confirmée [1990] F.C.J. n° 850 (C.A.F.) (QL)). Si le chargement sur terre pour le transport maritime est suffisamment lié à la navigation et aux expéditions par eau, je ne vois pas comment le manœuvrage du navire lui-même ne l’est pas. Je conclus que la Cour a compétence pour l’audition de la requête dont elle est saisie. J’examinerai à présent la question des dispositions légales sur lesquelles M. Isen cherche à s’appuyer.

À mon avis, la juge Snider est arrivée à la bonne conclusion.

[6] Aux paragraphes 61 à 67 de ses motifs, le juge Décary résume les règles régissant la compétence de la Cour fédérale et en particulier sa compétence en matière maritime. Après avoir exposé les trois conditions

necessary to support the Court's jurisdiction, Décary J.A. correctly states that the first and third requirements are met in this case, leaving only to decide whether the second requirement is met, which he formulates in the following terms, at paragraph 62:

2. The claim must be a "Canadian maritime law" claim, as this expression is defined in section 2 of the *Federal Court Act* and as it has been interpreted by the Supreme Court of Canada;

[7] Before concluding that the second requirement has not been met, Décary J.A. carefully reviews the concept of Canadian maritime law in the light of the Supreme Court of Canada's decisions in: *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*, [1986] 1 S.C.R. 752; *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273; and *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437.

[8] In *ITO* the Supreme Court of Canada held that Canadian maritime law extended to torts occurring on land, if sufficiently connected to navigation and shipping. At pages 774-776 of his reasons, McIntyre J., for the majority, explains the Court's conclusion in the following terms:

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

requisites pour que la Cour soit compétente, le juge Décary affirme, à juste titre, que la première condition et la troisième condition sont ici remplies, le seul point restant à décider étant celui de savoir si la deuxième condition est remplie, condition qu'il formule ainsi au paragraphe 62:

2. la créance doit être une créance relevant du «droit maritime canadien», ainsi que cette expression est définie dans l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* et ainsi qu'elle a été interprétée par la Cour suprême du Canada;

[7] Avant de dire que la deuxième condition n'est pas remplie, le juge Décary examine attentivement la notion de droit maritime canadien à la lumière d'arrêts de la Cour suprême du Canada, notamment: *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*, [1986] 1 R.C.S. 752; *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273; et *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437.

[8] Dans l'arrêt *ITO*, la Cour suprême du Canada avait jugé que le droit maritime canadien embrassait les quasi-délits survenant sur la terre ferme, s'ils sont suffisamment rattachés à la navigation et aux expéditions par eau. Aux pages 774 à 776 de ses motifs, le juge McIntyre, s'exprimant pour les juges majoritaires, explique ainsi la conclusion de la Cour suprême:

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

particular case involves a maritime or admiralty matter, must avoid encroachment on what is in “pith and substance” a matter of local concern involving property and civil rights or any other matter which is in essence within exclusive provincial jurisdiction under s. 92 of the *Constitution Act, 1867*. It is important, therefore, to establish that the subject-matter under consideration in any case is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence.

Turning to Miida’s claim against ITO, it can be seen that it involves the negligence of a stevedore-terminal operator in the short-term storing of goods within the port area pending delivery to the consignee. The *Reference re Industrial Relations and Disputes Act*, [1955] S.C.R. 529, established that the stevedoring function “is an integral part of carrying out the activity of shipping,” (*per* Locke J. at p. 574). In that case, “stevedore” was employed as a compendious term by Kerwin C.J. to include the category of “shedmen”. He defined the duties of shedmen, at p. 532, in these words:

The shedmen in general deliver cargo from the sheds to the tailboards of trucks or to railway car doors or receive cargo at these points and place it in the sheds and sometimes re-arrange the cargo in the sheds.

The work performed by the stevedores is also referred to by Locke J. at pp. 570-71. Part of that work involved the incidental storage of cargo:

Cargo of which immediate delivery is not taken by the consignee is placed in the company’s shed and delivery subsequently taken from there by the consignees in trucks or railway cars.

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

At the risk of repeating myself, I would stress that the maritime nature of this case depends upon three significant

conclusion, que la cour, en déterminant si une affaire donnée soulève une question maritime ou d’amirauté, doit éviter d’empiéter sur ce qui constitue, de par son caractère véritable, une matière d’une nature locale mettant en cause la propriété et les droits civils ou toute autre question qui relève essentiellement de la compétence exclusive de la province en vertu de l’art. 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Il est donc important de démontrer que la question examinée dans chaque cas est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale.

Pour en venir à la demande adressée par Miida contre ITO, on peut constater qu’elle met en cause la négligence dont aurait fait preuve un manutentionnaire acconier dans l’entreposage à court terme de marchandises à l’intérieur de la zone portuaire, en attendant leur livraison au destinataire. Dans *Reference re Industrial Relations and Disputes Act*, [1955] R.C.S. 529, la Cour a établi que la manutention [TRADUCTION] «est partie intégrante des transports maritimes,» (le juge Locke, à la p. 574). Dans cette affaire, le mot «manutentionnaire» était employé par le juge en chef Kerwin de manière à inclure la catégorie des «entreposeurs» dont il définit les responsabilités ainsi, à la p. 532:

[TRADUCTION] En général, les entreposeurs livrent la marchandise des hangars aux hayons des camions et aux portes des wagons de chemin de fer, ou bien, ils reçoivent la marchandise en ces lieux, la placent dans les hangars et parfois la déplacent dans les hangars.

Le juge Locke parle lui aussi, aux pp. 570 et 571, du travail accompli par les manutentionnaires. Une partie de leurs tâches concerne l’entreposage accessoire.

[TRADUCTION] La marchandise dont on ne prend pas livraison immédiatement est placée dans les hangars de la compagnie et les destinataires en prennent subséquemment livraison par camions ou par wagons de chemin de fer.

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

Au risque de me répéter, je tiens à souligner que la nature maritime de l’espèce dépend de trois facteurs importants. Le

factors. The first is the proximity of the terminal operation to the sea, that is, it is within the area which constitutes the port of Montreal. The second is the connection between the terminal operator's activities within the port area and the contract of carriage by sea. The third is the fact that the storage at issue was short-term pending final delivery to the consignee. In my view, it is these factors taken together which characterize this case as one involving Canadian maritime law. [Emphasis added.]

[9] By reason of the proximity of the stevedores' shed to the St. Lawrence River, the connection between the stevedoring activities and the contract of carriage and the short-term storage of the goods, McIntyre J. concluded that the case should be characterized as "one involving Canadian maritime law".

[10] Thus, the specific issue before us is whether the events which led to Mr. Simms' injuries are, to paraphrase McIntyre J.'s words in *ITO* sufficiently linked to navigation so as to constitute a maritime matter within the ambit of Canadian maritime law. In answering this question, it is important to keep in mind that the case before us is not, like *ITO*, a commercial shipping case, but a case pertaining to pleasure craft navigation.

[11] In *Whitbread*, a pleasure craft grounded on rocks close to the eastern shore of Indian Arm, a body of water connected to Burrard Inlet, just north of the city of Vancouver. As a result of the grounding, Mr. Whitbread suffered severe personal injuries and sued the owner of the boat, who sought to limit his liability pursuant to the then *Canada Shipping Act* [R.S.C. 1970, c. S-9].

[12] The issue before the Supreme Court was whether the tortious liability of owners and operators of pleasure vessels was a matter which fell within Parliament's jurisdiction over navigation and shipping. The Court, in giving an affirmative answer to that question, held that the owners of pleasure crafts could invoke the limitation of liability provisions of the *Canada Shipping Act*. In so concluding, the Supreme Court took the opportunity to

premier est le fait que les activités d'acconage se déroulent à proximité de la mer, c'est-à-dire dans la zone qui constitue le port de Montréal. Le second est le rapport qui existe entre les activités de l'acconier dans la zone portuaire et le contrat de transport maritime. Le troisième est le fait que l'entreposage en cause était à court terme en attendant la livraison finale des marchandises au destinataire. À mon avis, ce sont ces facteurs qui, pris ensemble, permettent de caractériser la présente affaire comme mettant en cause du droit maritime canadien. [Non souligné dans l'original.]

[9] Arguant de la courte distance entre le hangar des manutentionnaires et le fleuve Saint-Laurent, du lien entre les activités de manutention et le contrat de transport, enfin de l'entreposage de courte durée des marchandises, le juge McIntyre a conclu que tous ces facteurs permettaient de caractériser l'affaire comme une affaire «mettant en cause le droit maritime canadien».

[10] Le point précis que nous devons décider est donc celui de savoir si les événements qui ont conduit aux lésions subies par M. Simms sont, pour reprendre les propos du juge McIntyre dans l'arrêt *ITO*, suffisamment liés à la navigation pour constituer une affaire maritime qui relève du droit maritime canadien. Pour répondre à cette question, il importe de garder à l'esprit que le cas dont nous sommes saisis, contrairement au cas *ITO*, n'intéresse pas la navigation commerciale, mais la navigation de plaisance.

[11] Dans l'arrêt *Whitbread*, un bateau de plaisance s'était échoué sur des rochers à proximité de la rive est de Indian Arm, une étendue d'eau reliée à Burrard Inlet, juste au nord de la ville de Vancouver. Par suite de l'échouage, M. Whitbread avait subi de graves lésions corporelles et avait poursuivi le propriétaire du bateau, lequel voulait limiter sa responsabilité en invoquant la *Loi sur la marine marchande du Canada* [S.R.C. 1970, ch. S-9], dans sa version d'alors.

[12] Le point que devait décider la Cour suprême était celui de savoir si la responsabilité délictuelle des propriétaires et exploitants de bateaux de plaisance était un aspect qui ressortissait à la compétence du législateur fédéral en matière de navigation et de bâtiments ou navires. Répondant par l'affirmative à cette question, la Cour a jugé que les propriétaires de bateaux de plaisance pouvaient invoquer les dispositions de la *Loi sur la*

reiterate that maritime law extended “to torts committed in the course of land-based activities that are sufficiently connected with navigation and shipping” (at page 1292).

[13] It is also important to point out that, at page 1289 of its reasons in *Whitbread*, the Supreme Court made it clear that to the extent that a tort occurs in a maritime context, it is “governed by a body of maritime law within the exclusive legislative jurisdiction of Parliament”. Once a tort is found to be sufficiently connected to navigation and shipping, any claim arising therefrom will be subject to Canadian maritime law.

[14] In *Ordon Estate*, the Supreme Court again reiterated, at paragraph 71, that the test for determining if a matter before the Court was a maritime law matter was whether the matter was “so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal competence”. Iacobucci and Major J.J., writing for the Court, went on to state at paragraph 73 that the determination of whether a matter was so integrally connected to maritime matters depended on “an examination of the factual context of the claim”.

[15] I now turn to the specific facts of the case before us and to the context in which they occurred, with a view to determining whether the matter under consideration is a maritime matter.

[16] Prior to August 1, 1999, the appellant, Stephen Simms, and the respondent, who, to their credit, have remained friends throughout these unfortunate events, decided to go on a recreational boating trip to Lake Muskoka in Ontario. Their outing began early in the morning of August 1, when they left the respondent’s cottage in the Orillia-Coldwater area of Ontario, where the respondent’s vessel, a 1998 Mercruiser Calais Bowrider 17-foot vessel (the boat), was usually moored to a dock on a nearby lake. They departed from the respondent’s cottage in a 1997 Pontiac motor vehicle,

marine marchande du Canada qui concernent la limitation de la responsabilité. Elle a saisi l’occasion pour rappeler que le droit maritime s’étendait «aux délits commis au cours d’activités qui ont lieu à terre et sont suffisamment liés à la navigation ou aux expéditions par eau» (aux pages 1292 et 1293).

[13] Il importe aussi de signaler que, à la page 1289 de ses motifs, dans l’arrêt *Whitbread*, la Cour suprême précisait que, si un délit survient dans un contexte maritime, il est «régé par un ensemble de règles de droit maritime relevant de la compétence exclusive du Parlement». Une fois qu’il est constaté qu’un délit civil est suffisamment rattaché à la navigation et aux expéditions par eau, toute créance qui en résultera sera soumise au droit maritime canadien.

[14] Dans l’arrêt *Succession Ordon*, la Cour suprême rappelait encore une fois, au paragraphe 71, que, pour savoir si une question soumise à la Cour relève du droit maritime, il faut se demander si cette question «est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale». Les juges Iacobucci et Major, qui s’exprimaient pour la Cour, écrivaient ensuite, au paragraphe 73, que, pour savoir si une question est entièrement rattachée aux affaires maritimes, il faut procéder à un «examen du contexte factuel de la demande».

[15] Je passe maintenant aux événements particuliers qui nous sont soumis, ainsi qu’au contexte dans lequel ils se sont déroulés, afin de savoir si l’affaire dont nous sommes saisis est une affaire maritime.

[16] Avant le 1^{er} août 1999, l’appelant, Stephen Simms, et l’intimé, qui—c’est tout à leur honneur—sont restés amis tout au long de ces événements malheureux, avaient décidé de faire une excursion en bateau au lac Muskoka, en Ontario. Leur sortie a débuté tôt le matin du 1^{er} août, lorsqu’ils quittèrent le chalet de l’intimé, dans la région Orillia-Coldwater, en Ontario, où le bateau de l’intimé, un Mercruiser Calais Bowrider de 17 pieds de 1998 (le bateau), était habituellement amarré à un quai, sur un lac du voisinage. Ils avaient quitté le chalet de l’intimé dans un véhicule Pontiac 1997, le

with the respondent's boat placed on a trailer hitched to the motor vehicle.

[17] After their arrival at Gravenhurst, Ontario, they launched the boat into Lake Muskoka, using a public boat ramp. At the end of the day, the boat returned to the boat ramp and the respondent backed his motor vehicle and trailer into the lake, whereupon the boat was placed on the trailer. The respondent then moved the vehicle and trailer to level ground and the respondent proceeded to secure the engine cover, by way of a bungee cord, to prevent it from flapping in the wind during road transport. Unfortunately for Mr. Simms, the bungee cord slipped from the respondent's hands and struck him in the right eye.

[18] The respondent, as owner of a vessel with a tonnage of less than 300 tons, commenced limitation of liability proceedings in the Federal Court, relying, *inter alia*, on subsection 577(1) [as am. by S.C. 1998, c. 6, s. 2] of the Act, which provides for a maximum liability of \$1 million in respect of claims for loss of life or personal injury.

[19] Thus, the alleged tort, as in *ITO*, occurred on land. More particularly, it occurred near the Gravenhurst boat launch, shortly after the boat was taken out of the water, at which time the bungee cord, which caused the injuries to Mr. Simms, was being applied by the respondent to the engine cover, so as to enable the boat to be transported back to its usual mooring near the respondent's cottage.

[20] In my view, the launching of a pleasure boat into a lake and its removal from the water after a day of navigation constitute land-based activities that are sufficiently connected with pleasure craft navigation and, thus, are subject to Canadian maritime law.

[21] Contrary to commercial ships, which do not usually come out of the water, save when a ship must go into drydock for repairs and surveys, a pleasure craft will, as a matter of course, be removed from the water by its owner for a number of reasons: winter storage, road transport, maintenance and repairs, etc. In the present

bateau de l'intimé placé sur une remorque, elle-même fixée au véhicule.

[17] Après être arrivés à Gravenhurst (Ontario), ils ont lancé le bateau dans le lac Muskoka, en se servant d'une rampe publique de mise à l'eau. À la fin de la journée, le bateau est retourné à la rampe de mise à l'eau et l'intimé a reculé son véhicule et sa remorque vers le lac, après quoi le bateau fut placé sur la remorque. L'intimé a alors tiré le véhicule et la remorque en terrain plat et entrepris de bien fixer la bâche du moteur, au moyen d'un câble élastique, pour l'empêcher de claquer au vent durant le transport sur la route. Malheureusement pour M. Simms, le câble élastique a glissé des mains de l'intimé et l'a frappé à l'œil droit.

[18] L'intimé, propriétaire d'un navire de moins de 300 tonneaux, a introduit devant la Cour fédérale une procédure de limitation de sa responsabilité, se fondant entre autres sur le paragraphe 577(1) [mod. par L.C. 1998, ch. 6, art. 2] de la Loi, qui prévoit une responsabilité maximale de 1 million de dollars pour les créances fondées sur un décès ou des lésions corporelles.

[19] Comme dans l'affaire *ITO*, le délit civil présumé était donc survenu sur la terre ferme. Plus précisément, il était survenu près de la rampe de mise à l'eau de Gravenhurst, peu après que le bateau fut sorti de l'eau, au moment où le câble élastique, qui a blessé M. Simms, était appliqué par l'intimé à la bâche du moteur, pour que le bateau puisse être transporté à son lieu habituel d'amarrage près du chalet de l'intimé.

[20] À mon avis, le lancement d'un bateau de plaisance dans un lac et son retrait de l'eau après une journée de navigation constituent des activités terrestres qui sont suffisamment rattachées à la navigation de plaisance et qui sont donc sujettes au droit maritime canadien.

[21] Contrairement à un navire commercial, qui généralement ne sort pas de l'eau, sauf s'il doit être mis en cale sèche pour réparations et expertises, un bateau de plaisance sera généralement sorti de l'eau par son propriétaire pour une diversité de raisons: entreposage d'hiver, transport sur la route, entretien et réparations,

matter, the respondent's intention was to return his boat to its usual mooring near his cottage. It was therefore necessary, in the circumstances, for him to secure the engine cover. It then follows, in my view, that the securing of the engine cover is an integral part of the process of removing the boat from the water and, hence, so integrally connected with navigation as to engage Canadian maritime law.

[22] No one argued before us that the securing of the engine cover had to be done on land. I have little doubt that that exercise could have been performed while the boat was still in the water. Had the injuries occurred while the boat was still in the water, it is unlikely that the jurisdictional issue would be before us. I mention this simply to make the point that, in my view, the connection between the events which led to Mr. Simms' injuries and navigation is not severed because the events occurred on land.

[23] I should also state that I do not see, in the circumstances of this case, any relevance in the fact that the engine cover was secured for the specific purpose of preventing it from flapping in the wind during road transport. In *ITO*, the fact that the goods were in a shed in the Port of Montreal, waiting to be loaded into a truck for delivery to the consignee, was not found to be a relevant factor in determining whether there was a sufficient connection between the tort and navigation and shipping.

[24] In *Ordon Estate*, the Supreme Court clearly stated that the determination of whether a matter was "integrally connected to maritime matters" depended on an examination of the factual context of the claim. The facts and circumstances of this case, which I have set out above, lead me to conclude that the matter is so integrally connected to pleasure craft navigation as to constitute legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence. I therefore conclude that the events which have given rise to the appellants' claim

etc. En l'espèce, l'intention de l'intimé était de retourner son bateau à son lieu habituel d'amarrage, près de son chalet. Il lui était donc nécessaire, eu égard aux circonstances, d'attacher la bâche du moteur. Il s'ensuit à mon avis que l'action consistant à fixer la bâche du moteur fait partie intégrante de l'action qui consiste à enlever le bateau de l'eau et qu'elle est donc entièrement liée à la navigation au point de ressortir au droit maritime canadien.

[22] Nul n'a prétendu devant nous que l'action consistant à attacher la bâche du moteur devait être effectuée sur la terre ferme. Je ne doute guère que cet exercice aurait pu être effectué alors que le bateau se trouvait encore dans l'eau. Si les lésions étaient survenues alors que le bateau se trouvait encore dans l'eau, il est improbable qu'une exception d'incompétence serait soulevée aujourd'hui devant nous. Si je dis cela, c'est simplement pour montrer que, à mon avis, le lien entre d'une part les événements qui ont conduit aux lésions de M. Simms et d'autre part la navigation n'est pas rompu parce que les événements se sont produits sur la terre ferme.

[23] Je dois aussi mentionner que, compte tenu des circonstances de cette affaire, je n'accorde aucune valeur au fait que la bâche du moteur était attachée afin précisément de l'empêcher de claquer au vent durant le transport du bateau sur la route. Dans l'affaire *ITO*, les marchandises se trouvaient dans un hangar, au port de Montréal, dans l'attente d'être chargées sur un camion pour livraison au destinataire, mais la Cour suprême n'a pas tenu compte de ce fait lorsqu'elle s'est demandé s'il existait un lien suffisant entre le quasi-délit d'une part et la navigation et les expéditions par eau d'autre part.

[24] Dans l'arrêt *Succession Ordon*, la Cour suprême a dit clairement que, pour savoir si une question est «entièrement liée aux affaires maritimes», il faut examiner le contexte factuel de la créance. Les événements et circonstances de la présente affaire, que j'ai exposés plus haut, m'incitent à conclure que la question est entièrement liée à la navigation de plaisance au point de constituer légitimement du droit maritime canadien relevant de la compétence législative fédérale. Je suis donc d'avis que les événements qui ont donné

for damages against the respondent clearly fall within the Federal Court's maritime jurisdiction.

[25] In concluding on this point, I should point out that Décary J.A., in his analysis concerning "Canadian maritime law", did not limit himself to those Supreme Court of Canada decisions which I have discussed above. He also dealt with the Supreme Court's decisions in *Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683; *Monk Corp. v. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 S.C.R. 779; *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. v. Saint John Shipbuilding Ltd.*, [1997] 3 S.C.R. 1210 and *Holt Cargo Systems Inc. v. ABC Containerline N.V. (Trustees of)*, [2001] 3 S.C.R. 907, as well as decisions of this Court, the Federal Court and, finally, decisions of both the Ontario Court of Appeal and the British Columbia Court of Appeal. I do not see the necessity of addressing those cases, save for one, since they turn mainly on their own facts. Whether or not they were correctly decided, in light of the principles enunciated by the Supreme Court in *ITO*, in *Whitbread*, and in *Ordon Estate*, I need not address.

[26] I must, however, say a few words concerning Décary J.A.'s discussion, at paragraphs 58-60 of his reasons, of the Ontario Court of Appeal's decision in *Axa Insurance v. Dominion of Canada General Insurance Co.* (2004), 73 O.R. (3d) 391. Unlike my colleague, I do not find *Axa* either instructive or relevant.

[27] At issue before the Ontario Court of Appeal was the relative scope of each of Dr. Isen's three insurance policies, namely a standard automobile policy (the *Axa* policy), a boat liability policy (the *Dominion* policy) and a homeowner's policy (the *Co-operators* policy). The first Judge found that both the *Axa* and *Dominion* policies applied and that, consequently, both insurers had to respond. The Judge, however, concluded that *Dominion's* policy provided excess coverage only and would, as a result, come into play after the coverage provided under the *Axa* policy had been exhausted. Finally, the Judge concluded that the *Co-operators* policy did not apply by reason of

lieu à l'action des appelants en dommages-intérêts à l'encontre de l'intimé ressortissent clairement à la compétence de la Cour fédérale en matière maritime.

[25] Pour conclure sur ce point, je voudrais faire observer que, dans son analyse du «droit maritime canadien», le juge Décary ne s'est pas limité aux arrêts de la Cour suprême du Canada que j'ai évoqués plus haut. Il s'est aussi référé aux arrêts suivants de la Cour suprême: *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683; *Monk Corp. c. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 R.C.S. 779; *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. c. Saint John Shipbuilding Ltd.*, [1997] 3 R.C.S. 1210 et *Holt Cargo Systems Inc. c. ABC Containerline N.V. (Syndics de)*, [2001] 3 R.C.S. 907, ainsi qu'à des décisions de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale, et finalement à des décisions de la Cour d'appel de l'Ontario et de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique. Je ne vois pas la nécessité d'examiner ces arrêts, sauf un, car ce sont essentiellement des cas d'espèce. Qu'ils soient fondés ou non, il ne m'est pas nécessaire de m'y arrêter, compte tenu des principes exposés par la Cour suprême dans les arrêts *ITO*, *Whitbread* et *Succession Ordon*.

[26] Je dois cependant dire quelques mots sur l'examen que fait le juge Décary, aux paragraphes 58 à 60 de ses motifs, de l'arrêt rendu par la Cour d'appel de l'Ontario dans l'affaire *Axa Insurance c. Dominion of Canada General Insurance Co.* (2004), 73 O.R. (3d) 391. Contrairement à mon collègue, je ne crois pas que cet arrêt soit ici instructif ou pertinent.

[27] Dans cette affaire, la Cour d'appel de l'Ontario devait définir la portée relative de chacune de trois polices d'assurance du D^r Isen, à savoir une police d'assurance automobile standard (la police *Axa*), une police d'assurance bateau (la police *Dominion*) et une police d'assurance des propriétaires occupants (la police *Cooperators*). Le juge de première instance avait estimé que la police *Axa* et la police *Dominion* s'appliquaient toutes les deux et que par conséquent, les deux assureurs devaient être garants. Il avait cependant conclu que la police *Dominion* ne prévoyait qu'un excédent de garantie et qu'elle entrerait donc en jeu après épuisement de la garantie prévue par la police *Axa*. Finalement, il

the exclusions contained in the policy.

[28] It is important to point out, as the Ontario Court of Appeal did in upholding the first Judge, that Dominion conceded that its boat liability policy applied to the factual circumstances of the accident. At paragraph 7 of his reasons for the Court, MacPherson J.A. noted that “Dominion accepts that its policy applies to the Simms-Isen litigation, thereby imposing on Dominion duties to defend and indemnify.”

[29] In stating, at paragraph 60 of his reasons, that “the *Axa* decision is nevertheless instructive”, Décary J.A. seems to rely on the fact that the Ontario Court of Appeal found that Axa’s policy applied and that it was the primary policy, while concluding that Dominion’s policy constituted excess coverage only. The Ontario Court of Appeal’s decision clearly results from the wording of each policy and, in particular, the inclusion of an “excess coverage” clause in Dominion’s policy. Thus, both the Axa and the Dominion policies were found to cover Dr. Isen.

[30] With respect, it cannot, in my view, be said that *Axa* is somehow instructive or relevant in regard to the jurisdictional issue before this Court. That question was obviously not before the Ontario Court of Appeal and nothing in that Court’s decision can be said to support either of the contending views before us on the jurisdictional issue.

[31] I therefore turn to the second question, which I also propose to answer in the affirmative. Because of his conclusion on the jurisdictional issue, Décary J.A. does not ultimately make a determination on this point.

[32] I agree with Décary J.A. that, contrary to the submissions made by the parties to the Judge below and to us in appeal, the relevant provisions of law regarding the determination of the second question are subsection 577(1) of the Act and paragraph 1(a) of Article 2 of the

avait estimé que la police Cooperators ne s’appliquait pas en raison des exclusions contenues dans cette police.

[28] Il importe de faire remarquer, comme l’a fait la Cour d’appel de l’Ontario lorsqu’elle a confirmé le jugement de première instance, que la compagnie Dominion avait admis que sa police d’assurance bateau s’appliquait aux circonstances factuelles de l’accident. Au paragraphe 7 de ses motifs, le juge MacPherson, J.C.A. écrivait que [TRADUCTION] «la compagnie Dominion reconnaît que sa police s’applique au litige Simms-Isen, s’imposant ainsi des obligations de défense et d’indemnisation».

[29] En affirmant, au paragraphe 60 de ses motifs, que «l’arrêt *Axa* est néanmoins instructif», le juge Décary semble arguer du fait que la Cour d’appel de l’Ontario a jugé que la police Axa s’appliquait et qu’elle était la police principale, tout en concluant que la police Dominion ne constituait qu’un excédent de garantie. L’arrêt de la Cour d’appel de l’Ontario résulte clairement du texte de chaque police et en particulier de l’insertion, dans la police Dominion, d’une clause d’«excédent de garantie». Ainsi, le D^r Isen pouvait se prévaloir à la fois de la police Axa et de la police Dominion.

[30] On ne saurait dire, à mon avis, que l’arrêt *Axa* est de quelque manière instructif ou utile en ce qui a trait à l’exception d’incompétence soulevée devant la Cour. Cette question n’était évidemment pas soumise à la Cour d’appel de l’Ontario et l’on ne saurait dire que sa décision appuie l’une ou l’autre des vues opposées qui nous sont soumises en ce qui a trait à l’exception d’incompétence.

[31] Je passe donc à la seconde question, à laquelle je me propose également de répondre par l’affirmative. En raison de sa conclusion sur l’exception d’incompétence, le juge Décary s’abstient finalement de répondre à cette question.

[32] Je reconnais avec le juge Décary que, contrairement aux conclusions présentées par les parties au juge de première instance, et à nous-mêmes en appel, les dispositions qu’il faut appliquer pour répondre à la deuxième question sont le paragraphe 577(1) de la Loi et

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, concluded at London on November 19, 1976, as amended by the Protocol [S.C. 1998, c. 6], (the Convention) which, for ease of reference, I hereby reproduce:

577. (1) The maximum liability of a shipowner for claims arising on any distinct occasion involving a ship with a tonnage of less than 300 tons, other than claims mentioned in section 578, is

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury, \$1,000,000; and

(b) in respect of any other claims, \$500,000.

...

Article 2

Claims subject to limitation

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom; [Emphasis added.]

[33] I also agree entirely with Décary J.A.'s analysis (see paragraphs 55 and 56 of his reasons) as to why the question stated by the learned Prothonotary was flawed. Like my colleague, I am of the opinion that the word "claims" which appears in subsection 577(1) of the Act must be read in light of paragraph 1(a) of Article 2 of the Convention and, more particularly, in light of the words "claims . . . occurring . . . in direct connexion with the operation of the ship".

[34] Thus, the question is whether the personal injuries suffered by the appellant, Stephen Simms, occurred in direct connection with the operation of the respondent's

l'alinéa 1a) de l'article 2 de la *Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes conclue à Londres le 19 novembre 1976, dans sa version modifiée par le Protocole* [L.C. 1998, ch. 6], (la Convention), dispositions que, par commodité, je reproduis ici:

577. (1) La limite de responsabilité du propriétaire d'un navire jaugeant moins de 300 tonneaux à l'égard de créances—autres que celles mentionnées à l'article 578—nées d'un même événement est fixée à:

a) un million de dollars pour les créances pour mort ou lésions corporelles;

b) cinq cent mille dollars pour les autres créances.

[. . .]

Article 2

Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité:

a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation) survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant; [Non souligné dans l'original.]

[33] Je souscris entièrement aussi à l'analyse du juge Décary (voir les paragraphes 55 et 56 de ses motifs) concernant la raison pour laquelle la question énoncée par la protonotaire était imparfaite. Comme mon collègue, je suis d'avis que le mot «créances», qui apparaît au paragraphe 577(1) de la Loi, doit être lu en même temps que l'alinéa 1a) de l'article 2 de la Convention et plus particulièrement en même temps que les mots «créances [. . .] pour lésions corporelles [. . .] survenus [. . .] en relation directe avec l'exploitation [du navire]».

[34] Il s'agit donc de savoir si les lésions corporelles subies par l'appelant, Stephen Simms, sont survenues en relation directe avec l'exploitation du bateau de l'intimé.

boat. In my view, there can be no doubt about the answer to that question.

[35] Firstly, I turn to the words “in direct connexion with”. The *Oxford Compact Thesaurus*, 2001, 2nd ed., Oxford University Press, at page 161, provides the following meaning for the words “in connection with”:

in connection with: regarding, concerning, with reference to, with regard to, with respect to, respecting, relating to, in relation to, on, . . . connected with, on the subject of, in the matter of, apropos, re, . . . in re.

[36] The French text of paragraph 1(a) of Article 2 of the Convention uses the words “*en relation directe avec*”. *Le Nouveau Petit Robert: dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, 1996, revised and expanded by Josette Rey-Debove et Alain Rey, at page 1915, defines, *inter alia*, the word “*relation*” as follows:

II. Lien, rapport. A. 1. . . rapport; connexion, corrélation . . . 2. Caractère de deux ou plusieurs choses entre lesquelles existe un lien. = rapport; liaison. Établir une relation entre deux phénomènes. Mettre deux événements en relation. Ce que je dis n'a pas de relation avec ce qui précède.

This meaning is in line with that given to the words “in connection with” in the *Oxford Compact Thesaurus*, which, amongst other things, associates these words with the words “relating to” or “in relation to”.

[37] In *Mantini v. Smith Lyons LLP* (2003), 64 O.R. (3d) 505, the Ontario Court of Appeal had occasion to interpret the words “in connection with”, albeit in a different context. The Court, after referring to a decision of the Ontario Divisional Court in *Denison Mines Ltd. v. Ontario Hydro*, [1981] O.J. No. 807 (Div. Ct.) (QL), had no hesitation in concluding that these words had a “very broad meaning” (at paragraph 19). I cannot but agree with that statement.

[38] Although the words “direct” and “direct(e)” found in the English and French texts of paragraph 1(a) of Article 2 of the Convention restrict somewhat the breadth of the words “in connexion with”, I am still satisfied that these words have a broad meaning.

À mon avis, la réponse à cette question ne suscite aucun doute.

[35] D'abord, j'examinerai les mots «*in direct connexion with*». Le *Oxford Compact Thesaurus*, 2001, 2^e édition, Oxford University Press, à la page 161, donne le sens suivant aux mots «*in connection with*»:

in connection with: regarding, concerning, with reference to, with regard to, with respect to, respecting, relating to, in relation to, on [. . .] connected with, on the subject of, in the matter of, apropos, re, [. . .] in re.

[36] La version française de l'alinéa 1a) de l'article 2 de la Convention utilise les mots «*en relation directe avec*». *Le Nouveau Petit Robert: dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, 1996, texte remanié et amplifié sous la direction de Josette Rey-Debove et Alain Rey, à la page 1915, définit notamment comme il suit le mot «*relation*»:

II. Lien, rapport. A. 1. [. . .] rapport, connexion, corrélation [. . .] 2. Caractère de deux ou plusieurs choses entre lesquelles existe un lien. = rapport; liaison. Établir une relation entre deux phénomènes. Mettre deux événements en relation. Ce que je dis n'a pas de relation avec ce qui précède.

Cette définition s'accorde avec celle qui est donnée de l'expression «*in connection with*», dans le *Oxford Compact Thesaurus*, lequel, entre autres choses, associe ces mots aux mots «*relating to*» ou «*in relation to*».

[37] Dans l'arrêt *Mantini c. Smith Lyons LLP* (2003), 64 O.R. (3d) 505, la Cour d'appel de l'Ontario a eu l'occasion d'interpréter les mots «*in connection with*», bien que dans un contexte différent. Après s'être référée à un jugement de la Cour divisionnaire de l'Ontario, *Denison Mines Ltd. c. Ontario Hydro*, [1981] O.J. n° 807 (C. div.) (QL), la Cour d'appel de l'Ontario n'a eu aucune hésitation à dire que ces mots avaient un [TRADUCTION] «sens très étendu» (au paragraphe 19). Je ne puis que souscrire à cette affirmation.

[38] Bien que les mots «*directe*» et «*direct*» qu'on trouve dans les versions française et anglaise de l'alinéa 1a) de l'article 2 de la Convention restreignent quelque peu la portée des mots «*in [. . .] connexion with*», je demeure persuadé que ces mots ont un sens étendu.

[39] I now turn to the words “the operation of the ship” and “avec l’exploitation [du navire]”. The *Compact Oxford English Dictionary of Current English*, 2nd ed., 2002, Oxford University Press, edited by Catherine Soanes, at pages 602-603 defines “operation” as follows:

1. *the slide bars ensure smooth operation*: functioning, working, running, performance, action. 2. **the operation of the factory: management, running, governing, administration, supervision**. 3. *a heart bypass operation*: surgical operation. 4. *a military operation*: action, activity, exercise, undertaking, enterprise, manoeuvre, campaign. 5. *Their mining operations*: business, enterprise, company, firm; *informal* outfit. [Emphasis added.]

[40] With respect to the French word “exploitation”, *Le Nouveau Petit Robert*, at page 865, provides, in part, the following definition:

1. Action d’exploitation, de faire valoir une chose en vue d’une production (cf. Mise en valeur). *Exploitation du sol, d’un domaine*. = 1. **culture**. *Mise en exploitation d’une terre. Méthodes, systèmes, modes d’exploitation*. = **faire-valoir, fermage, métayage**. «L’homme a mis en exploitation à peu près tout l’espace dont il pouvait espérer tirer partie» (Gide). *Exploitation du sous-sol, d’une mine. Exploitation d’un brevet*. Action de faire fonctionner en vue d’un profit. *Exploitation d’une ligne aérienne, d’une ligne de chemin de fer. Exploitation concédée par l’État à une société privée*. = **concession**. COMPTAB. *Compte d’exploitation générale*: compte exposant les charges et produits tirés à l’activité courante d’une entreprise. INFORM. *Système d’exploitation*: ensemble de programmes constituant le logiciel de base d’un ordinateur et assurant la gestion des divers logiciels. = aussi **superviseur**. CIN. *Visa d’exploitation d’un film*.

[41] *Le Robert & Collins super senior: grand dictionnaire français-anglais, anglais-français*, 2000, 2nd ed., Dictionnaires Le Robert, Paris, at page 177 (français-anglais), translates the French word “exploitation” as follows:

a (= action) [*de mine, sol*] working, exploitation; (*d’entreprise*) **running, operating**—mettre en exploitation [*domaine, ressources*] to exploit, to develop—**frais/méthodes d’exploitation**—running or operating costs/methods—**satellite en exploitation**—working satellite—**copie d’exploitation** (Ciné) release print (**visa**). [Emphasis added.]

[42] I conclude that the words “occurring . . . in direct connexion with the operation of the ship”, found in

[39] Je passe maintenant aux mots «l’exploitation [du navire]» et «*the operation of the ship*». Le *Compact Oxford English Dictionary of Current English*, 2^e édition, 2002, Oxford University Press, édité par Catherine Soanes, aux pages 602 et 603, définit ainsi le mot «*operation*»:

1. *the slide bars ensure smooth operation*: functioning, working, running, performance, action. 2. **the operation of the factory: management, running, governing, administration, supervision**. 3. *a heart bypass operation*: surgical operation. 4. *a military operation*: action, activity, exercise, undertaking, enterprise, manoeuvre, campaign. 5. *Their mining operations*: business, enterprise, company, firm; *informal* outfit. [Non souligné dans l’original.]

[40] S’agissant du mot français «exploitation», *Le Nouveau Petit Robert*, à la page 865, en donne notamment la définition suivante:

1. Action d’exploitation, de faire valoir une chose en vue d’une production (cf. Mise en valeur). *Exploitation du sol, d’un domaine*. = 1. **culture**. *Mise en exploitation d’une terre. Méthodes, systèmes, modes d’exploitation*. = **faire-valoir, fermage, métayage**. «L’homme a mis en exploitation à peu près tout l’espace dont il pouvait espérer tirer partie» (Gide). *Exploitation du sous-sol, d’une mine. Exploitation d’un brevet*. Action de faire fonctionner en vue d’un profit. *Exploitation d’une ligne aérienne, d’une ligne de chemin de fer. Exploitation concédée par l’État à une société privée*. = **concession**. COMPTAB. *Compte d’exploitation générale*: compte exposant les charges et produits tirés à l’activité courante d’une entreprise. INFORM. *Système d’exploitation*: ensemble de programmes constituant le logiciel de base d’un ordinateur et assurant la gestion des divers logiciels. = aussi **superviseur**. CIN. *Visa d’exploitation d’un film*.

[41] *Le Robert & Collins super senior: grand dictionnaire français-anglais, anglais-français*, 2000, 2^e édition, Dictionnaires Le Robert, Paris, à la page 177 (français-anglais), traduit ainsi le mot français «exploitation»:

a (= action) [*de mine, sol*] working, exploitation; (*d’entreprise*) **running, operating**—mettre en exploitation [*domaine, ressources*] to exploit, to develop—**frais/méthodes d’exploitation**—running or operating costs/methods—**satellite en exploitation**—working satellite—**copie d’exploitation** (Ciné) release print (**visa**). [Non souligné dans l’original.]

[42] J’en conclus que les mots «survenus [. . .] en relation directe avec l’exploitation [du navire]», dans

paragraph 1(a) of Article 2 of the Convention, are broad enough to encompass the appellants' claims. Firstly, I am satisfied that the injuries suffered by Mr. Simms occurred as a result of the operation of the respondent's boat. In my view, the "operation of the ship" necessarily includes all activities arising from the running of the ship in a general sense, such as the launching of the boat into water, its navigation and its removal from water. Hence, claims for personal injury will not be limited to those which arise by reason of injuries caused by the vessel itself, such as collisions between two or more ships, the striking of a dock or other object by a ship, etc.

[43] Secondly, the words "in direct connexion with" must also be given a broad interpretation. In my view, there is a clear link between Mr. Simms' injuries and the operation of the respondent's boat, and that link is a direct one.

[44] To conclude, I am therefore of the opinion that the events which have given rise to the appellants' claims, by reason of their integral connection to pleasure craft navigation, constitute Canadian maritime law claims and, consequently, the Federal Court has jurisdiction to hear and determine these claims. I am also of the opinion that since the personal injuries suffered by Mr. Simms occurred in direct connection with the operation of the respondent's boat, the appellants' claims are subject to the limitation of liability provisions of the Act.

[45] I would therefore dismiss the appeal and answer the stated question, which I have reformulated, as follows:

Q. Do the facts and circumstances that gave rise to an incident which caused personal injury to Stephen Simms on August 1, 1999 constitute "claims in respect of . . . personal injury . . . occurring . . . in direct connection with the operation" of the respondent's ship, pursuant to subsection 577(1) of the Act and paragraph 1(a) of Article 2 of the Convention?

A. Yes.

l'alinéa 1a) de l'article 2 de la Convention, sont assez larges pour englober les créances des appelants. D'abord, je suis d'avis que les lésions subies par M. Simms sont survenues par suite de l'exploitation du bateau de l'intimé. D'après moi, l'«exploitation du navire» comprend nécessairement toutes les activités se rapportant à l'utilisation du navire en général, par exemple le lancement du bateau dans l'eau, sa navigation et son retrait de l'eau. Partant, les créances pour lésions corporelles ne se limiteront pas aux créances résultant de lésions causées par le navire lui-même, par exemple une collision entre deux ou plusieurs navires, le fait pour un navire de heurter un quai ou autre objet, etc.

[43] Deuxièmement, les mots «en relation directe avec» doivent aussi recevoir une interprétation libérale. À mon sens, il existe un lien manifeste entre les lésions subies par M. Simms et l'exploitation du bateau de l'intimé, et ce lien est un lien direct.

[44] Pour conclure, je suis également d'avis que les événements qui ont donné lieu aux créances des appelants, en raison du fait qu'ils sont entièrement liés à la navigation de plaisance, constituent des créances ressortissant au droit maritime canadien et que la Cour fédérale en a donc été régulièrement saisie. Je suis également d'avis que, puisque les lésions corporelles subies par M. Simms sont survenues en relation directe avec l'exploitation du bateau de l'intimé, les créances des appelants sont sujettes aux dispositions de la Loi qui prévoient une limitation de la responsabilité.

[45] Je rejetterais donc l'appel et répondrais ainsi à la question posée, que j'ai reformulée:

Q. Les événements et circonstances qui ont donné lieu à un incident ayant causé des lésions corporelles à Stephen Simms le 1^{er} août 1999 constituent-ils des «créances [. . .] pour lésions corporelles [. . .] survenues [. . .] en relation directe avec l'exploitation» du bateau de l'intimé, selon ce que prévoient le paragraphe 577(1) de la Loi et l'alinéa 1a) de l'article 2 de la Convention?

R. Oui.

[46] The respondent shall be entitled to his costs.

SEXTON J.A.: I agree.

* * *

The following are the reasons for judgment rendered in English by

[47] DÉCARY J.A. (dissenting): The appellants Simms have commenced an action in the Ontario Superior Court of Justice, claiming damages against the respondent, Dr. Isen, as a result of a personal injury sustained by co-appellant Dr. Stephen Simms on August 1, 1999. The respondent has denied any liability and in any event he pleads that he is entitled to limit his liability to a maximum of \$1,000,000 pursuant to section 577 of the *Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9, as amended by *An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability)*, S.C. 1998, c. 6 [s. 2].

[48] The respondent, therefore, pursuant to section 581 [as am. *idem*] of the Act, has brought an action in the Trial Division of the Federal Court (now the Federal Court) for a declaration that his maximum liability, as a result of the claim of the co-appellant Dr. Simms, is limited to the amount of \$1,000,000.

[49] In the Federal Court, the parties have agreed, as permitted by paragraph 220(1)(c) of the *Federal Court Rules, 1998* [SOR/98-106] (now the *Federal Courts Rules* [r. 1 (as am. by SOR/2004-283, s. 2)]), to have the Court determine a question “stated by the parties in the form of a special case . . . in lieu of the trial of the action.” The question was formulated as follows by Prothonotary Tabib:

Do the facts and circumstances that gave rise to an incident which caused personal injury to Stephen Simms on August 1, 1999 constitute “claims arising on any distinct occasion involving a ship with a tonnage of less than 300 tons”, pursuant to section 577(1) of the *Canada Shipping Act*?

[50] The stated question was answered in the affirmative by Madam Justice Snider. She found that the

[46] L’intimé aura droit à ses dépens.

LE JUGE SEXTON, J.C.A.: Je souscris aux présents motifs.

* * *

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

[47] LE JUGE DÉCARY, J.C.A. (dissident): Les appelants Simms ont déposé devant la Cour de justice de l’Ontario une action en dommages-intérêts à l’encontre de l’intimé, le D^r Isen, à la suite de lésions corporelles subies par l’un des appelants, le D^r Stephen Simms, le 1^{er} août 1999. L’intimé a nié toute responsabilité et, en tout état de cause, il fait valoir qu’il est fondé à limiter sa responsabilité à 1 000 000 \$, en application de l’article 577 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985), ch. S-9, modifiée par la *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime)*, L.C. 1998, ch. 6 [art. 2].

[48] L’intimé a donc, en application de l’article 581 [mod., *idem*] de la Loi, déposé devant la Section de première instance de la Cour fédérale (aujourd’hui la Cour fédérale) une action en vue d’obtenir un jugement déclaratoire fixant à 1 000 000 \$ sa responsabilité maximale quant à la créance du coappellant, le D^r Simms.

[49] Devant la Cour fédérale, les parties se sont entendues, ainsi que l’autorise l’alinéa 220(1)c) des *Règles de la Cour fédérale (1998)* [DORS/98-106] (aujourd’hui les *Règles des Cours fédérales* [règle 1 (mod. par DORS/2004-283, art. 2)]), pour que la Cour statue sur un point litigieux «que les parties ont expos[é] dans un mémoire spécial [. . .] en remplacement de [l’action]». La question avait été formulée ainsi par la protonotaire Tabib:

[TRADUCTION] Les faits et les circonstances qui ont donné lieu à un événement ayant causé une lésion corporelle à Stephen Simms le 1^{er} août 1999 forment-ils «des créances nées d’un même événement impliquant un navire jaugeant moins de 300 tonneaux» pour l’application du paragraphe 577(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*?

[50] M^{me} la juge Snider a répondu par l’affirmative au point exposé dans le mémoire spécial. Selon elle,

incident at issue was within the realm of Canadian maritime law and that the limitation of liability provisions of the Act applied as the incident was one “involving a ship” within the meaning of section 577 of that Act.

[51] Hence the within appeal by the appellants, who are the defendants in the Federal Court, but the plaintiffs in the Ontario Superior Court of Justice.

[52] The applicable legislation, at the relevant time, was *An Act to amend the Canada Shipping Act (maritime liability)*, S.C. 1998, c. 6. That Act was in force between May 12, 1998 and May 10, 2001 when the *Marine Liability Act* took effect (S.C. 2001, c. 6). Its relevant provisions read [ss. 574 (as am. by S.C. 1998, c. 6, s. 2), 575 (as am. *idem*), 578 (as am. *idem*)]:

INTERPRETATION

2. In this Act,

“Admiralty Court” means the Federal Court;

...

Limitation of Liability for Maritime Claims

574. The definitions in this section apply in this section and in sections 575 to 583.

“Convention” means the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, concluded at London on November 19, 1976, as amended by the Protocol. Articles 1 to 15 of the Convention are set out in Part I of Schedule VI and Article 18 of the Convention is set out in Part II of that Schedule.

...

575. (1) Articles 1 to 6 and 8 to 15 of the Convention have the force of law in Canada.

(2) Article 7 of the Convention has the force of law in Canada on the coming into force of section 578.

l’incident en cause relevait du droit maritime canadien et les dispositions de la Loi qui concernent la limitation de la responsabilité s’appliquaient puisqu’il s’agissait d’un incident qui impliquait un navire, selon les termes de l’article 577 de cette Loi.

[51] D’où le présent appel interjeté par les appelants, qui sont les défendeurs devant la Cour fédérale, mais les demandeurs devant la Cour de justice de l’Ontario.

[52] La législation applicable à l’époque était la *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime)*, L.C. 1998, ch. 6. Cette Loi était en vigueur entre le 12 mai 1998 et le 10 mai 2001, date à laquelle est entrée en vigueur la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (L.C. 2001, ch. 6). Ses dispositions pertinentes étaient ainsi formulées [art. 574 (mod. par L.C. 1998, ch. 6, art. 2), 575 (mod., *idem*), 578 (mod., *idem*)]:

DÉFINITIONS

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

[...]

«Cour d’amirauté» La Cour fédérale.

[...]

Limitation de responsabilité en matière de créances maritimes

574. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent article et aux articles 575 à 583.

«Convention» La Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes conclue à Londres le 19 novembre 1976, dans sa version modifiée par le Protocole, dont les articles 1 à 15 figurent à la partie I de l’annexe VI et l’article 18 figure à la partie II de cette annexe.

[...]

575. (1) Les articles 1 à 6 et 8 à 15 de la Convention ont force de loi au Canada.

(2) L’article 7 de la Convention a force de loi au Canada à la date d’entrée en vigueur de l’article 578.

(3) In the event of any inconsistency between sections 576 to 583 and Articles 1 to 15 of the Convention, those sections prevail to the extent of the inconsistency.

...

577. (1) The maximum liability of a shipowner for claims arising on any distinct occasion involving a ship with a tonnage of less than 300 tons, other than claims mentioned in section 578, is

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury, \$1,000,000; and

(b) in respect of any other claims, \$500,000.

...

578. (1) The maximum liability of a shipowner for claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship for which no certificate is required under Part V is the greater of

(a) two million units of account, and

(b) the number of units of account calculated by multiplying 175,000 units of account by the number of passengers on board the ship.

...

581. (1) Where a claim is made or apprehended against a person in respect of a liability that is limited by section 577 or 578 or paragraph 1 of Article 6 or 7 of the Convention, the Admiralty Court, on application by that person or any other interested person, including a person who is a party to proceedings in relation to the same subject-matter in any other court, tribunal or other authority, may take any steps it considers appropriate, including, without limiting the generality of the foregoing,

(a) determining the amount of the liability and providing for the constitution and distribution of a fund pursuant to Articles 11 and 12, respectively, of the Convention, in relation to the liability;

[53] The relevant provision of the *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, concluded at London on November 19, 1976, as amended by the Protocol* (the Convention), is Article 2, paragraph 1(a):

(3) Les articles 576 à 583 l'emportent sur les dispositions incompatibles des articles 1 à 15 de la Convention.

[...]

577. (1) La limite de responsabilité du propriétaire d'un navire jaugeant moins de 300 tonneaux à l'égard de créances—autres que celles mentionnées à l'article 578—nées d'un même événement est fixée à:

a) un million de dollars pour les créances pour mort ou lésions corporelles;

b) cinq cent mille dollars pour les autres créances.

[...]

578. (1) La limite de responsabilité du propriétaire d'un navire—pour lequel aucun certificat n'est requis au titre de la partie V—à l'égard de créances nées d'un même événement pour mort ou lésions corporelles de passagers du navire est fixée à deux millions d'unités de compte ou, s'il est supérieur, au nombre d'unités de compte que représente le produit de 175 000 unités de compte par le nombre de passagers à bord du navire.

[...]

581. (1) Lorsqu'une créance est formée ou appréhendée relativement à la responsabilité d'une personne, laquelle peut être limitée en application des articles 577 ou 578 ou du paragraphe 1 des articles 6 ou 7 de la Convention, la Cour d'Amirauté peut, sur demande de cette personne ou de tout autre intéressé—y compris une partie à une procédure relative à la même affaire devant tout autre tribunal ou autorité —, prendre toute mesure qu'elle juge appropriée, notamment:

a) déterminer le montant de la responsabilité et faire le nécessaire pour la constitution et la répartition du fonds de limitation y afférent conformément aux articles 11 et 12 de la Convention;

[53] La disposition applicable de la *Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes conclue à Londres le 19 novembre 1976, dans sa version modifiée par le Protocole*, (la Convention), est l'article 2, alinéa 1a):

Article 2

Claims subject to limitation

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

- (a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

[54] The relevant provisions of the *Federal Court Act* [R.S.C., 1985, c. F-7] (as it was then referred to) are [s. 22 (as am. by S.C. 1996, c. 31, s. 82)]:

2. In this Act,

...

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

...

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

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

...

(d) any claim for damage or for loss of life or personal injury caused by a ship either in collision or otherwise;

Article 2

Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité:

- a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation) survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;

[54] Les dispositions applicables de la *Loi sur la Cour fédérale* [L.R.C. (1985), ch. F-7] (son appellation à l'époque) sont les suivantes [art. 22 (mod. par L.C. 1996, ch. 31, art. 82)]:

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

[...]

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

[...]

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

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

[...]

d) une demande d'indemnisation pour décès, dommages corporels ou matériels causés par un navire, notamment par collision;

...

(g) any claim for loss of life or personal injury occurring in connection with the operation of a ship including, without restricting the generality of the foregoing, any claim for loss of life or personal injury sustained in consequence of any defect in a ship or in her apparel or equipment, or of the wrongful act, neglect or default of the owners, charterers or persons in possession or control of a ship or of the master or crew thereof or of any other person for whose wrongful acts, neglects or defaults the owners, charterers or persons in possession or control of the ship are responsible, being an act, neglect or default in the management of the ship, in the loading, carriage or discharge of goods on, in or from the ship or in the embarkation, carriage or disembarkation of persons on, in or from the ship;

...

(3) For greater certainty it is hereby declared that the jurisdiction conferred on the Court by this section is applicable

...

(c) in relation to all claims, whether arising on the high seas, in Canadian waters or elsewhere and whether those waters are naturally navigable or artificially made so, including, without restricting the generality of the foregoing, in the case of salvage, claims in respect of cargo or wreck found on the shores of those waters;

[55] I wish to observe, from the start, that this case was argued before the Federal Court and before this Court on a wrong legal footing. Even though the question as phrased by Prothonotary Tabib referred to “claims arising on any distinct occasion involving a ship with a tonnage of less than 300 tons,” the very words of subsection 577(1) of the Act, the debate between the parties was restricted to the words “involving a ship.” That was, in my respectful view, a significant legal error which tainted the reasons for judgment of the learned Judge as well as the written and oral submissions of counsel before us.

[56] Simply put, the words “involving a ship,” which have no equivalent in the French text, only serve to describe the ship to which the provision applies, i.e. a ship with a tonnage of less than 300 tons. These words do not qualify the “claims” and do not import into the

[. . .]

g) une demande d’indemnisation pour décès ou lésions corporelles survenus dans le cadre de l’exploitation d’un navire, notamment par suite d’un vice de construction dans celui-ci ou son équipement ou par la faute ou la négligence des propriétaires ou des affrêteurs du navire ou des personnes qui en disposent, ou de son capitaine ou de son équipage, ou de quiconque engageant la responsabilité d’une de ces personnes par une faute ou négligence commise dans la manœuvre du navire, le transport et le transbordement de personnes ou de marchandises;

[. . .]

(3) Il est entendu que la compétence conférée à la Cour par le présent article s’étend:

[. . .]

c) à toutes les demandes, que les faits y donnant lieu se soient produits en haute mer ou dans les eaux canadiennes ou ailleurs et que ces eaux soient naturellement ou artificiellement navigables, et notamment, dans le cas de sauvetage, aux demandes relatives aux cargaisons ou épaves trouvées sur les rives de ces eaux;

[55] Je voudrais faire observer, dès le départ, que la présente affaire a été plaidée devant la Cour fédérale et devant la Cour d’appel fédérale à partir d’un postulat juridique erroné. Même si la question formulée en anglais par la protonotaire Tabib parlait de «*claims arising on any distinct occasion involving a ship with a tonnage of less than 300 tons*», soit les mots mêmes du paragraphe 577(1) de la Loi, le débat entre les parties s’est limité aux mots «*involving a ship*». C’était là, à mon humble avis, une erreur de droit significative qui a vicié les motifs de la décision du juge de première instance de même que les conclusions écrites et orales des avocats qui se sont exprimés devant nous.

[56] Simplement, les mots «*involving a ship*», qui n’ont pas d’équivalent dans la version française, ne servent qu’à décrire le navire auquel s’applique la disposition, c’est-à-dire un navire jaugeant moins de 300 tonneaux. Ces mots ne qualifient pas les «*créances*» et

Act a variance from the requirements, under paragraph 1(a) of Article 2 of the Convention, that claims subject to a limitation of liability are claims “in respect of . . . personal injury . . . occurring . . . in direct connexion with the operation of the ship.” Properly read, and I see no ambiguity in its wording, subsection 577(1) simply refers to claims (under the Convention) that arise on any distinct occasion (so as to ensure that each distinct incident carries with it the opportunity for the shipowner to limit his responsibility) where the ship to which the claims relate has a tonnage of less than 300 tons. The words “involving a ship” are redundant because, as is evident from its very nature, the subsection applies to shipowners. Subsection 578(1), for example, does not use the words “involving a ship” even though it is implicit that the claims involve a ship. There being no inconsistency between subsection 577(1) of the Act and paragraph 1(a) of Article 2 of the Convention with regard to the nature of the claims at issue, subsection 575(3) of the Act which states that the Act prevails in the event of an inconsistency does not come into play. The debate, therefore, should have focussed on the words “claims” in subsection 577(1) of the Act and “direct connexion with the operation of the ship” in paragraph 1(a) of Article 2 of the Convention.

Facts

[57] The facts have been agreed upon by the parties. I find it useful to reproduce the agreement in its totality, except for the last paragraph which refers to some attached photographs.

3. At all material times the plaintiff William Isen was the owner of a 1998 Mercruiser Calais Bowrider 17 foot vessel bearing registration #25E12907, hereinafter referred to as “the ship”.
4. The ship had a gross tonnage of less than 300 tons.
5. The ship was normally moored to a dock on a lake adjacent to a cottage property owned by William Isen in the Orillia-Coldwater area of Ontario (“the Isen cottage”).
6. The ship was equipped with a stern drive engine and propulsion system. Access to the engine and the drive shaft

n’intègrent pas dans la Loi une exception à la règle énoncée dans l’alinéa 1a) de l’article 2 de la Convention, selon laquelle les créances soumises à la limitation de la responsabilité sont les créances «pour [. . .] lésions corporelles [. . .] survenu[es] [. . .] en relation directe avec l’exploitation [du navire]». Lu comme il convient—et je ne vois aucune ambiguïté dans la manière dont il est formulé—le paragraphe 577(1) se réfère simplement aux créances (au sens de la Convention) nées d’un même événement (de telle sorte que chaque événement donne au propriétaire du navire la possibilité de limiter sa responsabilité) lorsque le navire auquel se rapportent les créances jauge moins de 300 tonneaux. Les mots «*involving a ship*» dans la version anglaise sont redondants parce que, comme l’atteste sa nature même, le paragraphe 577(1) s’applique aux propriétaires de navires. Le paragraphe 578(1), par exemple, n’utilise pas les mots «*involving a ship*», même s’il est implicite que les créances concernent un navire. Comme il n’y a aucune contradiction entre le paragraphe 577(1) de la Loi et l’alinéa 1a) de l’article 2 de la Convention en ce qui a trait à la nature des créances en cause, le paragraphe 575(3) de la Loi, selon lequel la Loi l’emporte en cas d’incompatibilité, n’entre pas en jeu. Le débat aurait donc dû porter sur le mot «créances», au paragraphe 577(1) de la Loi, et les mots «en relation directe avec l’exploitation [du navire]», à l’alinéa 1a) de l’article 2 de la Convention.

Les faits

[57] Les parties se sont entendues sur les faits. Je crois utile de reproduire leur entente dans sa totalité, à l’exception du dernier paragraphe, qui se réfère à quelques photographies annexées.

[TRANSDUCTION]

3. À toutes les époques pertinentes, le demandeur William Isen était le propriétaire d’un bateau de 17 pieds Mercruiser Calais Bowrider de 1998, portant le numéro d’immatriculation 25E12907, ci-après appelé le «navire».
4. Le navire avait une jauge brute de moins de 300 tonneaux.
5. Le navire était habituellement amarré à un quai, sur un lac adjacent à un chalet appartenant à William Isen, dans la région Orillia-Coldwater, en Ontario («de chalet Isen»).
6. Le navire était équipé d’un moteur en Z et d’un système de propulsion. L’accès au moteur et à l’arbre de transmission se

was obtained through an opening at the very stern of the interior of the ship. The engine opening was covered by a piece of wood, which was covered with padded vinyl and served as a seat when access to the engine was not required. The cover was hinged at the stern end and, in order to access the engine and drive shaft, the cover would be lifted up.

7. When the ship was being transported on a boat trailer, the wind would have the effect of causing the engine cover to blow upwards and flap in the wind. The Plaintiff therefore employed the use of a flexible stretch rope, commonly known as a bungee cord, to secure the engine cover from flapping in the wind. The bungee cord had two metal hooks at either end. One of the hooks on the end of the bungee cord was attached to a cleat on the gunwale of the port side of the ship. The bungee cord was then stretched across the interior of the ship and the other end of the bungee cord was attached to a cleat on the gunwale of the starboard side of the ship. This would have the effect of securing the engine cover.

8. The Plaintiff had purchased a bungee cord separately from his purchase of the ship. The bungee cord was approximately 3 feet long, when not under any tension or stress. It had metal hooks on either end. It is not known exactly where the bungee cord was purchased.

9. The particular bungee cord which was involved in the incident of August 1, 1999 was used only when the ship was being trailered on the highway. When the bungee cord was not in use, it was stored on the ship.

10. Prior to August 1, 1999 the Plaintiff and the Defendants, who were and remain personal friends, made an arrangement to embark on a recreational boating trip on Lake Muskoka in the Province of Ontario.

11. The Plaintiff transported the ship by way of boat trailer hitched to a 1997 Pontiac Transport motor vehicle from the Isen cottage along Highway 11 to the Town of Gravenhurst, Ontario. Upon reaching the Town of Gravenhurst, Ontario, the ship was launched into Lake Muskoka using a public boat ramp.

12. The ship was used to transport the Plaintiff and the Defendants at various times, to and from various locations, during the course of the day on August 1, 1999.

13. On the morning of August 1, 1999 the Plaintiff secured the engine cover of the ship using the bungee cord. After the day of activities on Lake Muskoka was concluded, the ship was returned to the boat ramp in Gravenhurst.

14. After arriving at the boat ramp, the Plaintiff backed the 1997 Pontiac Transport motor vehicle, with the attached trailer, into the waters of Lake Muskoka whereupon the ship was placed upon the trailer. The Plaintiff then moved the

faisait grâce à une ouverture à l'arrière même de l'intérieur du navire. L'ouverture du moteur était dissimulée par un morceau de bois, lequel était recouvert d'un vinyle matelassé et servait de siège lorsque l'accès au moteur n'était pas requis. Le couvercle du moteur pivotait à l'extrémité de la poupe et, pour accéder au moteur et à l'arbre de transmission, il fallait lever le couvercle.

7. Lorsque le navire était transporté sur une remorque, le vent avait pour effet de soulever la bâche du moteur et de la faire claquer au vent. Le demandeur se servait donc d'un câble souple, communément appelé sandow, pour assujettir la bâche et l'empêcher de claquer au vent. Le sandow avait à chacune de ses extrémités un crochet métallique. Le crochet d'une extrémité du sandow était fixé à un taquet sur le plat-bord du côté gauche du navire. Le sandow était alors tendu sur tout l'intérieur du navire, et l'autre extrémité du sandow était fixée à un taquet sur le plat-bord du côté droit du navire. Cela avait pour effet d'assujettir la bâche du moteur.

8. Le demandeur avait acheté un sandow séparément du navire. Le sandow était d'environ trois pieds de long, lorsqu'il n'était pas tendu ou étiré. Il avait un crochet métallique à chacune de ses extrémités. On ne sait pas où exactement il avait été acheté.

9. Le sandow qui était utilisé lors de l'incident du 1^{er} août 1999 ne servait que lorsque le navire était remorqué sur la route. Lorsque le sandow n'était pas utilisé, il était rangé sur le navire.

10. Avant le 1^{er} août 1999, le demandeur et les défendeurs, qui étaient et sont demeurés des amis personnels, avaient pris la décision de faire une excursion en bateau sur le lac Muskoka, dans la province de l'Ontario.

11. Le demandeur a transporté le navire à l'aide d'une remorque attachée à un véhicule Pontiac Transport 1997, depuis le chalet Isen, le long de la route 11, jusqu'à la localité de Gravenhurst (Ontario). À l'arrivée dans la localité de Gravenhurst, le navire a été lancé dans le lac Muskoka à l'aide d'une rampe publique de mise à l'eau.

12. Durant la journée du 1^{er} août 1999, le navire a servi à transporter plusieurs fois d'un endroit à un autre le demandeur et les défendeurs.

13. Le matin du 1^{er} août 1999, le demandeur a attaché la bâche du moteur du navire à l'aide du sandow. À la fin de la journée d'excursion sur le lac Muskoka, le navire a été ramené à la rampe de mise à l'eau, à Gravenhurst.

14. Après l'arrivée à la rampe de mise à l'eau, le demandeur a reculé vers les eaux du lac Muskoka le véhicule Pontiac Transport 1997, auquel était attachée la remorque, après quoi le navire a été placé sur la remorque. Le demandeur a ensuite

vehicle and trailer, with the ship on same, to level ground where he then re-attended to the ship.

15. The Plaintiff took the bungee cord from the ship's storage, went to the starboard side near the stern, fastened the hook of one end of the bungee cord to a cleat on the starboard stern gunwale of the ship, stretched the bungee cord across the width of the ship and hooked the other end of the bungee cord into the cleat on the port stern gunwale.

16. The defendant, Stephen Simms was standing near the starboard side of the ship. The Plaintiff was standing near the port side of the ship. The Plaintiff was in the process of checking if the bungee cord was secure on the port cleat. While bungee cord was under tension, the port side end slipped from the finger of the Defendant. The port side end of the bungee cord flew across the ship and struck the defendant Stephen Simms in the right eye.

17. The defendant, Stephen Simms sustained personal injury as a result of being struck in the right eye by the metal end of the bungee cord.

18. At the time that the one end of the bungee cord struck the defendant Stephen Simms in the right eye, the other end was still attached to the starboard stern gunwale cleat.

19. The Defendants have commenced an action in the Ontario Superior Court of Justice bearing Court File No.: 00-CV-917044 CM, at Toronto claiming damages against the plaintiff as a result of the personal injury sustained on August 1, 1999. The defendant Stephen Simms has claimed damages in the amount of \$2,000,000.00 plus pre-judgment interest. The defendant Marla Simms has claimed damages in the amount of \$200,000.00, plus pre-judgment interest, pursuant to the terms of the *Family Law Act*, R.S.O. 1990 c. F-3.

20. The Plaintiff in this action has denied that he is liable to the Defendants for the injuries sustained on August 1, 1999.

21. The Defendants have sought damages against the Plaintiff in excess of \$1,000,000.00 and have not agreed to limit their claim to the maximum amount of \$1,000,000.00.

22. The 1998 Mercruiser Calais 17 foot Bowrider vessel is a "ship" as the term is defined in Section 576(3) of the *Canada Shipping Act*, as amended by an *Act to Amend the Canada Shipping Act (maritime liability)*, S.C. 1997-1998, C.-6.

23. The Plaintiff is a "shipowner" as that term is defined in Section 576(3) of the *Canada Shipping Act*, as amended by an *Act to Amend the Canada Shipping Act (maritime*

déplacé vers un terrain plat le véhicule et la remorque, sur laquelle se trouvait le navire, après quoi il s'est de nouveau affairé autour du navire.

15. Le demandeur a retiré le sandow de son lieu de rangement sur le navire, il est allé du côté droit du navire, près de la poupe, il a attaché le crochet d'une extrémité du sandow à un taquet fixé au plat-bord du côté droit du navire, il a étiré le sandow sur toute la largeur du navire et il a attaché l'autre extrémité du sandow au taquet fixé sur le plat-bord du côté gauche.

16. Le défendeur, Stephen Simms, se tenait près du côté droit du navire. Le demandeur se tenait près du côté gauche. Le demandeur s'employait à vérifier si le sandow était bien attaché au taquet du côté gauche. Alors que le sandow était tendu, l'extrémité gauche a glissé des doigts du demandeur. L'extrémité gauche du sandow est passé par-dessus le navire et a frappé le défendeur Stephen Simms à l'œil droit.

17. Le défendeur Stephen Simms a subi des lésions corporelles après avoir été frappé à l'œil droit par l'extrémité métallique du sandow.

18. En même temps que l'extrémité du sandow frappait le défendeur Stephen Simms à l'œil droit, l'autre extrémité était encore attachée au taquet du plat-bord du côté droit de la poupe.

19. Les défendeurs ont déposé devant la Cour de justice de l'Ontario, à Toronto, une action portant le numéro 00-CV-917044 CM, dans laquelle ils réclament des dommages-intérêts au demandeur en conséquence des lésions corporelles subies le 1^{er} août 1999. Le défendeur Stephen Simms a demandé des dommages-intérêts de 2 000 000 \$, plus les intérêts avant jugement. La défenderesse Marla Simms a réclamé des dommages-intérêts de 200 000 \$, plus les intérêts avant jugement, en conformité avec les dispositions de la *Loi sur le droit de la famille*, L.R.O. 1990 ch. F-3.

20. Le demandeur dans cette action a nié être responsable envers les défendeurs des lésions subies le 1^{er} août 1999.

21. Les défendeurs ont réclamé au demandeur des dommages-intérêts dépassant 1 000 000 \$ et n'ont pas accepté de limiter leur créance à la somme maximale de 1 000 000 \$.

22. Le bateau de 17 pieds Mercruiser Calais Bowrider de 1998 est un «navire» au sens du paragraphe 576(3) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, modifiée par la *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime)*, L.C. 1997-1998, ch. 6.

23. Le demandeur est un «propriétaire de navire» au sens du paragraphe 576(3) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, modifiée par la *Loi modifiant la Loi sur la marine*

liability), S.C. 1997-1998, C.-6.

[58] Paragraph 19 of the statement of facts must be complemented by a reference to a recent judgment of the Ontario Court of Appeal rendered on November 4, 2004, *Axa Insurance v. Dominion of Canada General Insurance Co.* (2004), 73 O.R. (3d) 391. The parties are the very insurance companies which are involved in the present litigation and with whom Dr. Isen (the respondent in our case) is insured. The Axa policy is a standard automobile policy with a \$1,000,000 limit; the policy insures both Dr. Isen's motor vehicle and trailer. The Dominion policy is a boat liability policy, also with a \$1,000,000 limit, which insures both the boat and the trailer. The Co-operators policy is Dr. Isen's homeowner's policy, also with a \$1,000,000 limit, which covers some watercraft when the damage does not arise directly or indirectly out of the use or operation of a motor vehicle or trailer. The issue before the Ontario Court of Appeal was to determine the insurance coverage issues early in the Simms-Isen litigation.

[59] In confirming the judgment of Matlow J., MacPherson J.A. found that the Axa policy applied and was the primary policy, notably on the basis that "the securing of a cushion to a boat on a trailer attached to an automobile as a safety precaution necessary to prepare the boat for proper transport on a highway, is an activity related to the ownership, use and operation of the automobile and trailer" (at paragraph 20). MacPherson J.A. further found that the Dominion policy—which Dominion had conceded applied in the circumstances—was only excess coverage, i.e. "it is triggered only after Axa's policy limit of \$1 million is exhausted" (at paragraph 22). MacPherson J.A. finally found that the Co-operators policy excluded the incident from its coverage.

[60] While not binding and not directly on point, the *Axa* decision is nevertheless instructive. I note that

marchande du Canada (responsabilité en matière maritime), L.C. 1997-1998, ch. 6.

[58] Le paragraphe 19 de l'exposé des faits doit être complété par une référence à un arrêt récent rendu par la Cour d'appel de l'Ontario le 4 novembre 2004, dans l'affaire *Axa Insurance v. Dominion of Canada General Insurance Co.* (2004), 73 O.R. (3d) 391. Les parties sont les compagnies d'assurances mêmes qui sont concernées par le présent litige et auprès desquelles le D^r Isen (l'intimé) est assuré. La police Axa est une police standard d'assurance automobile dont la limite est de 1 000 000 \$; la police assure à la fois le véhicule automobile et la remorque du D^r Isen. La police Dominion est une police d'assurance bateau, elle aussi d'une limite de 1 000 000 \$, qui assure à la fois le bateau et la remorque. La police Co-Operators est la police d'assurance des propriétaires occupants, elle aussi d'une limite de 1 000 000 \$, qui assure certains bateaux lorsque le dommage ne découle pas, directement ou indirectement, de l'utilisation ou de l'exploitation d'un véhicule automobile ou d'une remorque. La Cour d'appel de l'Ontario devait, au tout début du litige Simms-Isen, décider les points se rapportant à la protection offerte par les diverses polices.

[59] Confirmant le jugement du juge Matlow, le juge MacPherson, J.C.A. a estimé que la police Axa s'appliquait et qu'elle était la police principale, notamment parce que [TRADUCTION] «la fixation d'un coussin à un bateau sur une remorque attachée à une automobile, comme mesure de précaution nécessaire pour préparer le bateau en vue de son transport sur une route, est une activité qui concerne la propriété, l'utilisation et l'exploitation de l'automobile et de la remorque» (au paragraphe 20). Le juge MacPherson a aussi considéré que la police Dominion—qui, la compagnie Dominion l'avait admis, s'appliquait aux circonstances considérées—n'était qu'un excédent de garantie, c'est-à-dire que [TRADUCTION] «elle n'entre en jeu qu'après que la limite de 1 000 000 \$ inscrite dans la police Axa est épuisée» (au paragraphe 22). Le juge MacPherson a finalement estimé que la police Co-Operators excluait l'incident de sa garantie.

[60] Bien qu'il ne soit pas contraignant et qu'il ne soit pas directement pertinent, l'arrêt *Axa* est néanmoins

counsel for the respondent has not suggested that the matter before us is one of marine insurance.

Jurisdiction of the Federal Court

[61] It is trite law that there are three essential requirements to support a finding of jurisdiction in the Federal Court (*ITO—International Terminal Operators Ltd.*, at page 766):

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

[62] In the case at bar, the three requirements translate as follows:

1. The Federal Court must have been granted jurisdiction by either the *Canada Shipping Act* or by section 22 of the *Federal Court Act*.
2. The claim must be a “Canadian maritime law” claim, as this expression is defined in section 2 of the *Federal Court Act* and as it has been interpreted by the Supreme Court of Canada.
3. The *Canada Shipping Act* or the *Federal Court Act* must be a “law of Canada”.

[63] The third requirement, clearly, is met.

[64] The first requirement is also met, the Federal Court being expressly granted jurisdiction by the *Canada Shipping Act* to entertain a claim for a declaration of limitation of liability. It is not, therefore, necessary at this stage to decide whether the original claim is a claim for personal injury “occurring in connection with the operation of a ship” within the meaning of paragraph 22(2)(g) of the *Federal Court Act*. Indeed, the claim at issue before the Federal Court is not, properly speaking,

instructif. Je relève que l’avocat de l’intimé n’a pas donné à entendre que l’affaire dont nous sommes saisis concerne l’assurance maritime.

Compétence de la Cour fédérale

[61] Il est bien établi en droit que trois conditions essentielles doivent être réunies avant que l’on puisse conclure à la compétence de la Cour fédérale (*ITO—International Terminal Operators Ltd.*, à la page 766):

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

[62] En l’espèce, les trois conditions se transposent de la manière suivante:

1. la compétence doit avoir été attribuée à la Cour fédérale soit par la *Loi sur la marine marchande du Canada*, soit par l’article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*;
2. la créance doit être une créance relevant du «droit maritime canadien», ainsi que cette expression est définie dans l’article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* et ainsi qu’elle a été interprétée par la Cour suprême du Canada;
3. la *Loi sur la marine marchande du Canada* ou la *Loi sur la Cour fédérale* doit être une «loi du Canada».

[63] La troisième condition est manifestement remplie.

[64] La première condition l’est aussi, la Cour fédérale étant expressément investie par la *Loi sur la marine marchande du Canada* d’une compétence pour instruire une demande de déclaration de limitation de la responsabilité. Il n’est donc pas nécessaire à ce stade de dire si la demande originale est une demande d’indemnisation pour lésions corporelles «survenu[es] dans le cadre de l’exploitation d’un navire», au sens de l’alinéa 22(2)g) de la *Loi sur la Cour fédérale*. La

that pertaining to the personal injury, but that pertaining to the limitation of liability.

[65] It is, however, important to remember that the first requirement—a grant of jurisdiction—should not be confused with the second—a matter coming within the realm of Canadian maritime law. In *ITO*, McIntyre J. made it clear, at page 772, that subsection 22(2) of the Act [*Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10] is “of no assistance” in determining whether a claim involves Canadian maritime law:

Even if a claim could be shown to fall within s. 22(2) the inquiry does not end there. That section does no more than grant jurisdiction, and it does not create operative law. One must still be able to point to some applicable and existing federal law which nourishes the grant of jurisdiction.

(See also, *Kusugak v. Northern Transportation Co.* (2004), 247 D.L.R. (4th) 323 (F.C.) and *Newterm Ltd. v. Mys Budyonnogo (The)*, [1992] 3 F.C. 255 (T.D.).)

[66] As a result, the claims described in subsection 22(2) of the *Federal Court Act* are to be read down, if necessary, so as to be constitutionally valid. Parliament could not, under the heading “Navigation and Shipping,” in subsection 91(10) of the *Constitution Act, 1867* [30 & 31 Vict., c. 3 (U.K.) (as am. by *Canada Act 1982*, 1982, c. 11 (U.K.), Schedule to the *Constitution Act, 1982*, Item 1) [R.S.C., 1985, Appendix II, No. 5]], grant the Federal Court jurisdiction with respect to matters which are in pith and substance within the competence of the provinces. I note that “navigation and shipping” has been translated into “*la navigation et les bâtiments ou navires (shipping)*” in the current (yet not official) translation of the former *British North America Act, 1867*, and into “*la navigation et la marine marchande*” in the *Final Report of the French Constitutional Drafting Committee Responsible for Providing the Minister of Justice of Canada with a Draft Official French Version of Certain Constitution Enactments*, dated December, 1990. The *Federal Courts Act* [R.S.C., 1985, c. F-7, s. 1 (as am. by S.C. 2002, c. 8, s. 14)], in subsection 22(1) [as am. *idem*,

demande en cause devant la Cour fédérale n’est d’ailleurs pas à proprement parler celle qui concerne les lésions corporelles, mais celle qui concerne la limitation de la responsabilité.

[65] Il est cependant important de se rappeler que la première condition—l’attribution d’une compétence—ne doit pas être confondue avec la seconde—une question ressortissant au droit maritime canadien. Dans l’arrêt *ITO*, le juge McIntyre avait souligné, à la page 772, que le paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* [S.R.C. 1970 (2^e Supp.), ch. 10] n’est «d’aucun secours» pour savoir si une créance ressortit au droit maritime canadien:

Même si on pouvait démontrer qu’une demande relève du par. 22(2), les choses ne s’arrêtent pas là. Ce paragraphe n’est qu’attributif de compétence; il ne crée pas de règle de droit applicable. On doit encore être en mesure d’indiquer sur quelle loi fédérale existante applicable se fonde l’attribution de compétence.

(Voir aussi la décision *Kusugak c. Northern Transportation Co.* (2004), 247 D.L.R. (4th) 323 (C.F.), et la décision *Newterm Ltd. c. Mys Budyonnogo (Le)*, [1992] 3 C.F. 255 (1^{re} inst.).)

[66] En conséquence, les demandes d’indemnisation dont il est question au paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* seront interprétées étroitement, si cela est nécessaire, pour que cette disposition demeure constitutionnellement valide. Le législateur fédéral ne pouvait, sous la rubrique «*Navigation and Shipping*», au paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* [30 & 31 Vict., ch. 3 (R.-U.) (mod. par la *Loi de 1982 sur le Canada*, 1982, ch. 11 (R.-U.), annexe de la *Loi constitutionnelle de 1982*, n^o 1) [L.R.C. (1985), appendice II, n^o 5]], conférer à la Cour fédérale une compétence à l’égard de questions relevant essentiellement des attributions provinciales. Je relève que l’expression «*navigation and shipping*» a été rendue par «*la navigation et les bâtiments ou navires (shipping)*» dans la traduction actuelle (encore non officielle) de l’ancienne *Loi de 1867 sur l’Amérique du Nord britannique*, et par «*la navigation et la marine marchande*» dans le *Rapport définitif du comité de rédaction constitutionnelle française chargé d’établir, à l’intention du ministre de la Justice du Canada, un*

s. 31], also uses the words “*Navigation et marine marchande*” [in the marginal note] and the *Canada Shipping Act* is, in French, “*Loi sur la marine marchande du Canada*.”

[67] The same may be said, in my view, with respect to section 581 of the *Canada Shipping Act*. It grants the Federal Court jurisdiction with respect to claims of limitation of liability, but it goes without saying that, unless these claims are maritime claims, i.e. claims recognized in Canadian maritime law, the second requirement of the *ITO* test is not met. There is, for sure, “a body of federal law which nourishes the statutory grant of jurisdiction,” in the sense that the concept of limitation of liability in maritime matters is known to, and developed in, Canadian federal law, but that concept cannot be expanded outside maritime matters. Section 581 of the *Canada Shipping Act*, as much as section 22 of the *Federal Courts Act*, has to be read down, if necessary, so as to be constitutionally valid. It cannot be used to limit one’s responsibility in a non-maritime matter.

Canadian maritime law

[68] The Supreme Court of Canada, in *ITO*, was dealing with a land-based tort with respect to recently unloaded goods that were stolen after delivery to a port warehouse. McIntyre J., for the majority, explained as follows why the claim, in his view, involved Canadian maritime law, at pages 775-776:

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

projet de version française officielle de certains textes constitutionnels, daté de décembre 1990. La *Loi sur les Cours fédérales* [L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 1 (mod. par L.C. 2002, ch. 8, art. 14)], en son paragraphe 22(1) [mod., *idem*, art. 31], utilise elle aussi les mots «*Navigation et marine marchande*» [dans la note marginale], et le titre français de la *Canada Shipping Act* est «*Loi sur la marine marchande du Canada*».

[67] On peut dire la même chose, à mon avis, de l’article 581 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Cet article confère à la Cour fédérale une compétence en ce qui a trait aux demandes de limitation de la responsabilité, mais il va sans dire que, à moins que telles demandes se rapportent à des créances en matière maritime, c’est-à-dire des créances reconnues en droit maritime canadien, la deuxième condition du critère *ITO* n’est pas remplie. Il existe bien sûr «un ensemble de règles de droit fédérales qui constitue le fondement de l’attribution légale de compétence», en ce sens que la notion de limitation de la responsabilité en matière maritime est connue et développée en droit fédéral canadien, mais cette notion ne peut s’étendre au-delà des questions maritimes. L’article 581 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, tout comme l’article 22 de la *Loi sur les Cours fédérales*, doit être interprété étroitement, si cela est nécessaire, pour être constitutionnellement valide. Il ne peut servir à limiter la responsabilité dans une affaire non maritime.

Droit maritime canadien

[68] Dans l’arrêt *ITO*, la Cour suprême du Canada avait affaire à un quasi-délit survenu sur la terre ferme et se rapportant à des marchandises récemment déchargées qui avaient été volées après avoir été livrées à un entrepôt portuaire. Le juge McIntyre, s’exprimant pour les juges majoritaires, avait expliqué ainsi pourquoi, à son avis, la créance ressortissait au droit maritime canadien, aux pages 775 et 776:

Au risque de me répéter, je tiens à souligner que la nature maritime de l’espèce dépend de trois facteurs importants. Le premier est le fait que les activités d’aconage se déroulent à proximité de la mer, c’est-à-dire dans la zone qui constitue le port de Montréal. Le second est le rapport qui existe entre les activités de l’aconier dans la zone portuaire et le contrat de transport maritime. Le troisième est le fait que l’entreposage en cause était à court terme en attendant la livraison finale des

In my view it is these factors taken together, which characterize this case as one involving Canadian maritime law.

He earlier had defined “Canadian maritime law” as comprising two categories:

(1) the first one includes (at page 771):

. . . all that body of law which was administered in England by the High Court on the Admiralty side in 1934 as such law may, from time to time, have been amended by the federal Parliament, and as it has developed through judicial precedent to date.

(2) the second one includes (at page 774):

. . . an unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters. As such, it constitutes a statutory recognition of Canadian maritime law as a body of federal law dealing with all claims in respect of maritime and admiralty matters. Those matters are not to be considered as having been frozen by *The Admiralty Act, 1934*. On the contrary, the words “maritime” and “admiralty” should be interpreted within the modern context of commerce and shipping. In reality, the ambit of Canadian maritime law is limited only by the constitutional division of powers in the *Constitution Act, 1867*. I am aware in arriving at this conclusion that a court, in determining whether or not any particular case involves a maritime or admiralty matter, must avoid encroachment on what is in “pith and substance” a matter of local concern involving property and civil rights or any other matter which is in essence within exclusive provincial jurisdiction under s. 92 of the *Constitution Act, 1867*. It is important, therefore, to establish that the subject-matter under consideration in any case is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence.

[69] We are not concerned in this appeal with the first category, as the High Court on its Admiralty side did not have jurisdiction with respect to incidents happening on land.

[70] The *ITO* decision led to much controversy. That controversy is very eloquently described in an article published in the University of British Columbia Law Review, “A Definition of Canadian Maritime Law” (1996) 30 *U.B.C.L. Rev.* 137 by Professor William Tetley, Q.C., a leading admiralty author and practitioner.

marchandises au destinataire. À mon avis, ce sont ces facteurs qui, pris ensemble, permettent de caractériser la présente affaire comme mettant en cause du droit maritime canadien.

Il avait auparavant défini le «droit maritime canadien» comme une expression comprenant deux catégories:

1) la première (à la page 771):

[. . .] «tout cet ensemble de règles de droit, appliquées en 1934 en Angleterre par la Haute Cour, en sa juridiction d’amirauté, qui peuvent avoir été, à l’occasion, modifiées par le Parlement fédéral et qui se sont développées jusqu’à ce jour au gré des précédents judiciaires.

2) la deuxième (à la page 774):

[. . .] une compétence illimitée en matière maritime et d’amirauté. À ce titre, elle constitue une reconnaissance légale du droit maritime canadien comme ensemble de règles de droit fédérales portant sur toute demande en matière maritime et d’amirauté. On ne saurait considérer ces matières comme ayant été figées par la *Loi d’amirauté, 1934*. Au contraire, les termes «maritime» et «amirauté» doivent être interprétés dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau. En réalité, l’étendue du droit maritime canadien n’est limitée que par le partage constitutionnel des compétences établi par la *Loi constitutionnelle de 1867*. Je n’ignore pas, en tirant cette conclusion, que la cour, en déterminant si une affaire donnée soulève une question maritime ou d’amirauté, doit éviter d’empiéter sur ce qui constitue, de par son caractère véritable, une matière d’une nature locale mettant en cause la propriété et les droits civils ou toute autre question qui relève essentiellement de la compétence exclusive de la province en vertu de l’art. 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Il est donc important de démontrer que la question examinée dans chaque cas est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale.

[69] Dans le présent appel, nous ne sommes pas concernés par la première catégorie, puisque la Haute Cour, en sa juridiction d’amirauté, n’avait pas compétence à l’égard d’incidents survenant sur la terre ferme.

[70] L’arrêt *ITO* a soulevé une vive controverse. Cette controverse est très éloquemment évoquée dans un article publié dans University of British Columbia Law Review, «A Definition of Canadian Maritime Law» (1996), 30 *U.B.C.L. Rev.* 137, par le professeur William Tetley, c.r., un éminent spécialiste et praticien du droit

Reiterating in a more substantial way the view he had first expressed in 1988 (“The Buenos Aires Maru—Has the Whole nature of Canadian Maritime Law Been Changed,” (1988), 10 *Sup. Ct. L. Rev.* 399), he made the following observations which I quote to illustrate the delicate task that has been facing the courts since the *ITO* decision when determining whether a given incident falls within the realm of “Canadian maritime law” [at pages 137, 139-140, 162-164]:

In the last twenty years, the meaning of “Canadian maritime law” has undergone dramatic and traumatic changes. The drama has affected the lives and practices of maritime lawyers, judges, and legislators who have seen the power of the federal Parliament over “Navigation and Shipping” suddenly expand. At the same time, provincial jurisdiction over “Civil Rights” has been drastically reduced. The trauma has occurred in the political field, where the change is considered to be one more unnecessary inroad of “Ottawa” into provincial rights.

...

In summation, the widened concept of “Canadian maritime law” has brought confusion and lack of certainty into the practice of maritime law and commerce. It has also brought a flood of litigation on questions of jurisdiction. Although there are also *lacunae* in Canada’s maritime law, there has been no appreciable benefit to the maritime industry or to Canadian society in general.

...

The unexpected expansion of Federal Court jurisdiction, as well as the expanded definition of “Canadian maritime law,” is an interesting yet sad tale to be found in a few Supreme Court of Canada decisions.

...

In *Quebec North Shore Paper*, the Supreme Court of Canada stipulated that, with the exclusion of provincial law, an “existing and applicable” federal law must nourish Parliament’s statutory grant of jurisdiction to any s. 101 court. In terms of admiralty matters, this changed the jurisdiction of the Federal Court of Canada, as well as that of the superior courts of the provinces. It engendered confusion among courts, attorneys and the public. It also contributed to the

maritime. Réitérant d’une manière plus marquée l’opinion qu’il avait d’abord exprimée en 1988 («The Buenos Aires Maru—Has the Whole Nature of Canadian Maritime Law Been Changed» (1988), 10 *Sup. Ct. L. Rev.* 399), il faisait les observations suivantes, que je reproduis ici pour illustrer la tâche délicate que doivent accomplir les tribunaux depuis l’arrêt *ITO* pour savoir si un incident donné ressortit au «droit maritime canadien» [aux pages 137, 139, 140, 162 à 164]:

[TRADUCTION]

Au cours des vingt dernières années, le sens de l’expression «droit maritime canadien» a subi des modifications considérables qui l’ont rendue méconnaissable. La transformation s’est répercutée sur la vie et la pratique des avocats, juges et législateurs spécialisés en droit maritime, qui ont vu soudainement s’accroître le pouvoir du Parlement fédéral sur «la navigation et les bâtiments ou navires». Simultanément, la compétence des provinces sur les «droits civils» s’est considérablement réduite. La perturbation a soufflé sur la classe politique, où le changement est considéré comme une nouvelle incursion inutile d’«Ottawa» dans les attributions provinciales.

[. . .]

En résumé, le concept élargi de «droit maritime canadien» a introduit confusion et incertitude dans la pratique du droit maritime et du commerce maritime. Il a aussi entraîné une foule de litiges sur des questions de compétence. Il y a également des lacunes dans le droit maritime du Canada, mais il n’y a pas eu de retombées appréciables pour l’industrie maritime ou pour la société canadienne en général.

[. . .]

L’élargissement inattendu de la compétence de la Cour fédérale, de même que la définition élargie de l’expression «droit maritime canadien», est un récit intéressant, bien que triste, que l’on trouvera dans quelques arrêts de la Cour suprême du Canada.

[. . .]

Dans l’arrêt *Quebec North Shore Paper*, la Cour suprême du Canada disait que, à l’exclusion du droit provincial, une loi fédérale «existante et applicable» doit constituer le fondement de l’attribution, par le Parlement fédéral, de la compétence des tribunaux de l’art. 101. S’agissant des questions maritimes, ce principe a modifié la compétence de la Cour fédérale du Canada, ainsi que celle des cours supérieures des provinces. Il en a résulté une confusion parmi les tribunaux, les avocats et

all-embracing concept of “Canadian maritime law” that culminated in the landmark *The Buenos Aires Maru* decision.

...

Fifthly, the far-reaching ambit that McIntyre J. assigned to the second category of Canadian maritime law—the “unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters”—further compounds the problem. Courts must now try to assess whether a given dispute is “integrally” linked to modern commerce and shipping so as to warrant the application of this expanding corpus of maritime law. The integral connection test, necessarily subjective, has led to many solutions being discussed. These have involved the Federal Court in matters that prior to 1986 would almost certainly have been tried in provincial courts under provincial rules. As McIntyre J. himself recognized in *The Buenos Aires Maru*, the second branch of Canadian maritime law constantly threatens to clash with and to erode legitimate provincial spheres—mainly those of property and civil rights.

It is doubtful whether all this sweeping change has been beneficial to the Canadian confederation of provinces. Certainly, in a federal state such as Canada, uniformity of maritime law is desirable. However, if uniformity requires encroachment on fields such as insurance, agency, cargo damage occurring on land, sale, deposit and tendering, negligence and contributory negligence, and conflict of laws, the price of attaining such uniformity may be too high for Canada’s young and still fragile federalism. Only a few years ago, the maritime bar and bench generally agreed that the above areas were exclusively within provincial domain. The expansionist approach to Canadian maritime law and the maritime jurisdiction of the Federal Court—in the name of “uniformity” of “Navigation and Shipping” law and practice from sea to sea—muddies the admiralty waters and upsets the delicate constitutional balance between federal and provincial rights. Furthermore, it reinforces apprehension in Quebec, even among non-separatists, over the burgeoning power of “Ottawa.” The spectre of overreaching federal power is seen as menacing the purity and integrity of the civilian tradition and the legitimate competence of the Québec judiciary.

Perhaps the time has come to listen to the appeal of Dean André Braën. In the concluding paragraph of his work, *Le droit maritime au Québec*, he states:

le public. Il a contribué aussi à la notion étendue de «droit maritime canadien», notion qui a conduit à un arrêt très important, l’arrêt *Buenos Aires Maru*.

[. . .]

Cinquièmement, la portée considérable que le juge McIntyre a donnée à la deuxième catégorie du droit maritime canadien—la «compétence illimitée en matière maritime et d’amirauté»—complique davantage le problème. Les tribunaux doivent maintenant se demander si un litige donné est «entièrement» rattaché au commerce et à la navigation d’aujourd’hui au point de justifier l’application de ce corpus grandissant de droit maritime. Le critère du lien complet, nécessairement subjectif, a conduit à l’examen de nombreuses solutions. La Cour fédérale en est venue à exercer un rôle dans des affaires qui avant 1986 auraient presque certainement été jugées par les tribunaux provinciaux appliquant des règles provinciales. Comme le juge McIntyre l’a lui-même reconnu dans l’affaire du *Buenos Aires Maru*, la deuxième branche du droit maritime canadien menace constamment de contrarier et d’éroder des domaines légitimes de compétence provinciale—surtout celui de la propriété et des droits civils.

Il est douteux que tous ces bouleversements aient été bénéfiques pour la Confédération canadienne de provinces. À l’évidence, dans un État fédératif comme le Canada, l’uniformité du droit maritime est souhaitable. Cependant, si l’uniformité requiert un empiètement sur des domaines tels que l’assurance, le mandat, le dommage à une cargaison sur la terre ferme, la vente, le dépôt et la passation de marchés, la faute et la faute de la victime entraînant partage de la responsabilité, enfin les conflits de lois, le prix à payer pour atteindre à une telle uniformité risque d’être trop élevé pour le fédéralisme jeune et encore fragile du Canada. Il y a seulement quelques années, les juges et avocats spécialisés en droit maritime s’accordaient en général à reconnaître que les domaines susmentionnés relevaient exclusivement du domaine provincial. L’approche expansionniste adoptée en ce qui concerne le droit maritime canadien et la compétence de la Cour fédérale en matière maritime—au nom de l’«uniformité» du droit et de la pratique en matière de «navigation ou marine marchande», d’un océan à l’autre—obscurcit les eaux du droit maritime et perturbe le délicat équilibre constitutionnel entre les compétences fédérales et les compétences provinciales. Par ailleurs, cette approche renforce les craintes ressenties au Québec, même parmi les non-séparatistes, à l’égard du pouvoir croissant d’«Ottawa». Le spectre d’un pouvoir fédéral par trop envahissant est vu comme une menace à la pureté et à l’intégrité de la tradition civiliste et aux compétences légitimes de la magistrature du Québec.

Le temps est peut-être venu d’écouter l’appel du doyen André Braën. Dans le paragraphe final de son ouvrage intitulé, *Le droit maritime au Québec*, il dit:

À moins que la Cour suprême ne nuance, sinon n'écarte carrément son approche, nous croyons que le Parlement canadien doit intervenir pour rétablir l'intégrité de la tradition civiliste au Québec dans les affaires maritimes qui relèvent de la compétence. Il assurerait ainsi la pérennité du bijuridisme au Canada. [Notes omitted.]

À moins que la Cour suprême ne nuance, sinon n'écarte carrément son approche, nous croyons que le Parlement canadien doit intervenir pour rétablir l'intégrité de la tradition civiliste au Québec dans les affaires maritimes qui relèvent de sa compétence. Il assurerait ainsi la pérennité du bijuridisme au Canada. [Notes omises.]

[71] Others have expressed similar views: H. Patrick Glenn, "Notes of Cases: Maritime Law—Federal Court Jurisdiction—Canadian Maritime Law" (1987), 66 *Can. Bar Rev.* 360; André Braën, *Le droit maritime au Québec* (Montréal: Wilson & Lafleur, 1992) and "L'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, ou comment écarter l'application du droit civil dans un litige maritime au Québec" (1986-87), 32 *McGill L.J.* 386; Pierre-Marc Couture-Trudel and Éric Labbé, "Le droit civil en matière maritime au Québec" (1997), 11 *R.J.E.U.L.* 3; Guy Lefebvre and Normand Tamaro, "La Cour suprême et le droit maritime: La mise à l'écart du droit civil québécois est-elle justifiable?" (1991), 70 *Can. Bar Rev.* 121; Guy Lefebvre, "L'uniformisation du droit maritime canadien aux dépens du droit civil québécois: lorsque l'infidélité se propage de la Cour suprême à la Cour d'appel du Québec" (1997), 31 *R.J.T.* 577; Guy Tremblay, "L'application du droit provincial en matière maritime après l'affaire *Succession Ordon*" (1999), 59 *R. du B.* 679.

[71] D'autres ont exprimé des vues semblables: H. Patrick Glenn, «Notes of Cases: Maritime Law—Federal Court Jurisdiction—Canadian Maritime Law» (1987), 66 *R. du B. can.* 360; André Braën, *Le droit maritime au Québec* (Montréal: Wilson & Lafleur, 1992) et «L'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, ou comment écarter l'application du droit civil dans un litige maritime au Québec» (1986-87), 32 *R. D. McGill* 386; Pierre-Marc Couture-Trudel et Éric Labbé, «Le droit civil en matière maritime au Québec» (1997), 11 *R.J.E.U.L.* 3; Guy Lefebvre et Normand Tamaro, «La Cour suprême et le droit maritime: La mise à l'écart du droit civil québécois est-elle justifiable?» (1991), 70 *R. du B. can.* 121; Guy Lefebvre, «L'uniformisation du droit maritime canadien aux dépens du droit civil québécois: lorsque l'infidélité se propage de la Cour suprême à la Cour d'appel du Québec» (1997), 31 *R.J.T.* 577; Guy Tremblay, «L'application du droit provincial en matière maritime après l'affaire *Succession Ordon*» (1999), 59 *R. du B.* 679.

Post-ITO: Jurisprudence of the Supreme Court of Canada

L'après-ITO: La jurisprudence de la Cour suprême du Canada

[72] The Supreme Court of Canada has had many occasions since *ITO* to apply the concept of "Canadian maritime law."

[72] La Cour suprême du Canada a eu de nombreuses occasions, depuis l'arrêt *ITO*, d'appliquer la notion de «droit maritime canadien».

[73] In *Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683, the Court found that a contract for stevedoring services entered into by an agent in Quebec was a claim involving Canadian maritime law. La Forest J., at page 695, stated that:

[73] Dans l'arrêt *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683, la Cour a jugé qu'un contrat de services d'aconage conclu par un mandataire au Québec constituait une demande ressortissant au droit maritime canadien. Le juge La Forest s'était exprimé ainsi, à la page 695:

In the present case, there is no question that we are dealing with maritime law. Section 22(2)(m) of the *Federal Court Act* . . . expressly identifies stevedoring services as part of Canadian maritime law.

En l'espèce, il ne fait pas de doute qu'il est question de droit maritime. L'alinéa 22(2)m) de la *Loi sur la Cour fédérale* [. . .] porte expressément que les services d'aconage font partie du droit maritime canadien.

[74] To the extent that it appears to confuse the granting of jurisdiction (subsection 22(2)) with the content of Canadian maritime law (section 2), *Chartwell Shipping* may well contradict *ITO*. As noted by McIntyre J. in *ITO*, section 2 defines the content of “Canadian maritime law” and in that sense creates operative law, but same cannot be said of section 22. In any event, the issue was not fully examined in *Chartwell Shipping*, the Court focussing, instead, on whether civil law principles were applicable in Canadian maritime law matters. It may be that “stevedoring” is a concept so much associated with maritime law that the Court never really asked itself whether the matter properly belonged to Canadian maritime law.

[75] In *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273, the Court found that a claim for injury resulting from a pleasure craft striking rocks in tidal waters north of Vancouver was a claim in Canadian maritime law. La Forest J., writing for the Court, reminded at page 1290 that “a grant of jurisdiction to the Federal Court . . . will only be valid and effective if some ‘applicable and existing federal law’ is necessary to its exercise,” a comment which, in my view, brings us back to McIntyre J.’s statement in *ITO* that section 22 of the *Federal Court Act* grants jurisdiction but does not create operative law. Commenting on the “Canadian maritime law” issue, La Forest J. [at page 1291] notes that “the maritime law of England was not limited to torts committed on the British or high seas but extended to torts committed within the ebb and flow of the tide.” He added, at pages 1294, 1295-1296, 1297:

Quite apart from judicial authority, the very nature of the activities of navigation and shipping, at least as they are practised in this country, makes a uniform maritime law which encompasses navigable inland waterways a practical necessity. . . .

I think it obvious that this need for legal uniformity is particularly pressing in the area of tortious liability for collisions and other accidents that occur in the course of

[74] Dans la mesure où il semble confondre l’attribution d’une compétence (paragraphe 22(2)) avec le contenu du droit maritime canadien (article 2), l’arrêt *Chartwell Shipping* contredit probablement l’arrêt *ITO*. Comme l’écrivait le juge McIntyre dans l’arrêt *ITO*, l’article 2 définit le contenu du «droit maritime canadien» et, en ce sens, il constitue une règle de fond, mais il n’en va pas de même pour l’article 22. Quoi qu’il en soit, la question n’a pas été pleinement étudiée dans l’arrêt *Chartwell Shipping*, la Cour suprême se demandant plutôt si les principes du droit civil étaient applicables aux questions relevant du droit maritime canadien. Peut-être l’«aconage» est-il une notion associée à ce point au droit maritime que la Cour ne s’est jamais véritablement demandé si la question ressortissait bel et bien au droit maritime canadien.

[75] Dans l’arrêt *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273, la Cour suprême a jugé qu’une réclamation en dommages-intérêts pour lésions corporelles subies après qu’un bateau de plaisance eut heurté des rochers dans les eaux à marée situées au nord de Vancouver constituait une demande en droit maritime canadien. Le juge La Forest., s’exprimant pour la Cour, avait rappelé, à la page 1290, que «l’attribution d’une compétence à la Cour fédérale [. . .] ne sera valide et ne produira des effets que s’il existe “une législation fédérale applicable” nécessaire à son exercice», propos qui, à mon avis, nous ramènent à l’affirmation du juge McIntyre, dans l’arrêt *ITO*, selon laquelle l’article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* confère une compétence, mais ne crée pas une règle de fond. S’exprimant sur la question du «droit maritime canadien», le juge La Forest [à la page 1291] relève que «le droit maritime d’Angleterre n’était pas limité aux délits commis en haute mer ou dans les eaux britanniques, mais qu’il s’étendait aux délits commis à l’intérieur de l’aire de flux et de reflux». Il ajoutait, aux pages 1294, 1295 et 1296, 1297:

Mise à part la jurisprudence, la nature même des activités relatives à la navigation et aux expéditions par eau, du moins telles qu’elles sont exercées ici, fait que des règles de droit maritime uniformes s’appliquant aux voies navigables intérieures sont nécessaires en pratique [. . .]

J’estime qu’il est évident que cette nécessité d’une uniformité juridique est particulièrement pressante dans le domaine de la responsabilité délictuelle pour abordages et

navigation. As is apparent from even a cursory glance at any standard text in shipping or maritime law, the existence and extent of such liability falls to be determined according to a standard of “good seamanship” which is in turn assessed by reference to navigational “rules of the road” that have long been codified as “collision regulations”. . . . It seems to me to be self-evident that the level of government that is empowered to enact and amend these navigational “rules of the road” must also have jurisdiction in respect of the tortious liability to which those rules are so closely related. . . .

And I think it is clear that Parliament must, as a matter of practical necessity, have jurisdiction in respect of the tortious liability of pleasure craft as well as that of commercial vessels What I have said above as to the connection between tortious liability for negligent navigation and the navigational rules of the road comprised in the collision regulations would be just as applicable to the meeting of a pleasure craft and a commercial ship as it would be to the meeting of two commercial ships.

[76] In *Monk Corp. v. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 S.C.R. 779, the parties had entered into a contract for the supply of products to be imported by ship. The Court (L’Heureux-Dubé J. dissenting) found that an action by the broker for demurrage, delivery of excess cargo and cost of renting shore cranes was a Canadian maritime law claim.

[77] In *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. v. Saint John Shipbuilding Ltd.*, [1997] 3 S.C.R. 1210, a fire on an oil drilling rig had caused major damages. Canadian maritime law was found to apply, at paragraphs 85, 88:

This case involves tortious liability arising in a maritime context. . . . The rig was not only a drifting platform, but a navigable vessel Alternatively, even if the rig is not a navigable vessel, the tort claim arising from the fire would still be a maritime matter since the main purpose of the Bow Drill III was activity in navigable waters. . . .

autres accidents de navigation. Comme il ressort clairement même d’un examen rapide des textes de base sur les expéditions par eau ou le droit maritime, l’existence et l’étendue d’une telle responsabilité doivent être déterminées selon «les règles d’une bonne navigation», lesquelles, à leur tour, sont jugées par renvoi aux «règles de barre et de route» pour la navigation qui sont codifiées depuis longtemps dans le règlement sur les abordages [. . .] Il me semble évident que le palier de gouvernement habilité à édicter et à modifier ces «règles de barre et de route» pour la navigation doit aussi être compétent à l’égard de la responsabilité délictuelle à laquelle ces règles sont si intimement liées.

Et je pense qu’il est évident que le Parlement doit, par nécessité pratique, être compétent en matière de responsabilité délictuelle à l’égard des bateaux de plaisance comme des navires commerciaux [. . .] Ce que j’ai dit précédemment au sujet du lien entre la responsabilité délictuelle fondée sur la conduite négligente des navires et les règles de barre et de route de la navigation qui font partie des règles sur les abordages serait tout aussi applicable à un abordage entre un bateau de plaisance et un navire commercial qu’à un abordage entre deux navires commerciaux.

[76] Dans l’arrêt *Monk Corp. c. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 R.C.S. 779, les parties avaient conclu un contrat pour la fourniture de produits devant être importés à bord d’un navire. La Cour suprême (la juge L’Heureux-Dubé était dissidente) a jugé que la demande du courtier pour le paiement des surestaries, la livraison de la cargaison excédentaire et le coût de location des grues de quai était une demande qui ressortissait au droit maritime canadien.

[77] Dans l’arrêt *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. c. Saint John Shipbuilding Ltd.*, [1997] 3 R.C.S. 1210, il s’agissait d’un incendie qui s’était déclaré sur une plate-forme de forage et qui avait causé d’importants dommages. La Cour a jugé que le droit maritime canadien était applicable, aux paragraphes 85 et 88:

Il s’agit en l’espèce de responsabilité délictuelle dans un contexte maritime [. . .] La plate-forme n’était pas seulement une plate-forme flottante, mais un bâtiment navigable [. . .] Subsidiairement, même si la plate-forme n’est pas un bâtiment navigable, la réclamation fondée sur la responsabilité délictuelle qui a été exercée à la suite de l’incendie n’en serait pas moins une question maritime puisque l’objet principal de la plate-forme Bow Drill III était une activité se déroulant dans des eaux navigables [. . .]

...

Policy considerations support the conclusion that marine law governs the plaintiffs' tort claim. Application of provincial laws to maritime torts would undercut the uniformity of maritime law.

[78] In *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437, Iacobucci and Major JJ. revisited the *ITO* test, at paragraph 71:

1. "Canadian maritime law" as defined in s. 2 of the *Federal Court Act* is a comprehensive body of federal law dealing with all claims in respect of maritime and admiralty matters. The scope of Canadian maritime law is not limited by the scope of English admiralty law at the time of its adoption into Canadian law in 1934. Rather, the word "maritime" is to be interpreted within the modern context of commerce and shipping, and the ambit of Canadian maritime law should be considered limited only by the constitutional division of powers in the *Constitution Act, 1867*. The test for determining whether a subject matter under consideration is within maritime law requires a finding that the subject matter is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal competence: *ITO*, *supra*, at p. 774; *Monk Corp.*, *supra*, at p. 795.

The incidents at issue in *Ordon Estate* were two boating accidents which had occurred on navigable waters within Ontario. In the first accident, a passenger had drowned after a pleasure boat had sank. In the second accident, a boating collision had resulted in deaths and serious injuries. The Court found that the fatal accident claims by dependants were maritime law claims.

[79] While the Court was dealing with the constitutional applicability of some provincial statutes, the following observations are nevertheless useful in the case at bar, at paragraphs 73 and 84:

The first step involves a determination of whether the specific subject matter at issue in a claim is within the exclusive federal legislative competence over navigation and shipping under s. 91(10) of the *Constitution Act, 1867*. Is the matter truly a matter of Canadian maritime negligence law? As stated by McIntyre J. in *ITO*, *supra*, at p. 774, and as restated

[...]

Des considérations de principe viennent étayer la conclusion selon laquelle le droit maritime régit la réclamation fondée sur la responsabilité délictuelle exercée par les demandresses. L'application des lois provinciales aux délits maritimes nuirait à l'uniformité du droit maritime.

[78] Dans l'arrêt *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437, les juges Iacobucci et Major ont réexaminé le critère de l'arrêt *ITO*, au paragraphe 71:

1. L'expression «droit maritime canadien» définie à l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* désigne un vaste ensemble de règles de droit fédérales régissant toutes les demandes concernant des questions maritimes et d'amirauté. Le droit maritime canadien ne se restreint pas au droit anglais applicable en matière d'amirauté au moment où celui-ci a été adopté en droit canadien en 1934. Au contraire, le terme «maritime» doit être interprété dans le contexte moderne du commerce et des expéditions par eau; on doit considérer que l'étendue du droit maritime canadien n'est limitée que par le partage constitutionnel des compétences établi par la *Loi constitutionnelle de 1867*. Le critère permettant d'établir si la question examinée relève du droit maritime exige de conclure que cette question est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale: *ITO*, précité, à la p. 774; *Monk Corp.*, précité, à la p. 795.

Les circonstances qui avaient conduit à l'arrêt *Succession Ordon* se résument à deux accidents de navigation qui s'étaient produits sur des eaux navigables en Ontario. Dans le premier accident, un passager s'était noyé après qu'un bateau de plaisance eut coulé. Dans le deuxième accident, une collision avait entraîné des décès et de graves lésions. La Cour a jugé que les réclamations des personnes à charge pour les accidents mortels ressortissaient au droit maritime.

[79] La Cour suprême examinait la validité constitutionnelle de certaines lois provinciales, mais les observations suivantes sont néanmoins utiles ici, aux paragraphes 73 et 84:

Le premier volet vise à déterminer si la question précise en litige dans une action relève de la compétence législative fédérale exclusive sur la navigation et les expéditions par eau en vertu du par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. S'agit-il véritablement d'une question relevant des règles relatives à la négligence du droit maritime canadien? Comme

by Iacobucci J. in *Monk Corp.*, *supra*, at p. 795, it must be determined whether the facts of a particular case raise a maritime or admiralty matter, or rather a matter which is in pith and substance one of local concern involving property and civil rights or any other matter which is in essence within exclusive provincial jurisdiction under s. 92 of the *Constitution Act, 1867*. The test for making this determination is to ask whether the subject matter under consideration in the particular case is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence. As is clear from this Court's recent jurisprudence on the issue, the answer to this question is to be arrived at through an examination of the factual context of the claim.

...

This more general rule of constitutional inapplicability of provincial statutes is central to the determination of the constitutional questions at issue in these appeals. Maritime negligence law is a core element of Parliament's jurisdiction over maritime law. The determination of the standard, elements, and terms of liability for negligence between vessels or those responsible for vessels has long been an essential aspect of maritime law, and the assignment of exclusive federal jurisdiction over navigation and shipping was undoubtedly intended to preclude provincial jurisdiction over maritime negligence law, among other maritime matters. As discussed below, there are strong reasons to desire uniformity in Canadian maritime negligence law. Moreover, the specialized rules and principles of admiralty law deal with negligence on the waters in a unique manner, focussing on concerns of "good seamanship" and other peculiarly maritime issues. Maritime negligence law may be understood, in the words of Beetz J. in *Bell Canada v. Quebec*, *supra*, at p. 762, as part of that which makes maritime law "specifically of federal jurisdiction". [My emphasis.]

[80] Finally, in *Holt Cargo Systems Inc. v. ABC Containerline N.V. (Trustees of)*, [2001] 3 S.C.R. 907, the Court found that the Federal Court was within its admiralty jurisdiction when it denied trustees in bankruptcy's application for stay of proceedings pertaining to the sale of a ship pending final disposition of the matter by the Superior Court of Quebec sitting in bankruptcy.

le juge McIntyre l'a dit dans l'arrêt *ITO*, précité, à la p. 774, et comme le juge Iacobucci l'a répété dans l'arrêt *Monk Corp.*, précité, à la p. 795, il faut déterminer si les faits d'une affaire donnée soulève une question maritime ou d'amirauté, ou plutôt une question qui constitue, de par son caractère véritable, une matière d'une nature locale mettant en cause la propriété et les droits civils ou toute autre question qui relève essentiellement de la compétence exclusive de la province en vertu de l'art. 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. À cette fin, le critère applicable est de se demander si la question examinée dans une instance donnée est entièrement liée aux affaires maritimes au point de constituer légitimement du droit maritime canadien qui relève de la compétence législative fédérale. Ainsi qu'il ressort clairement de la jurisprudence récente de notre Cour sur ce point, la réponse à cette question passe par l'examen du contexte factuel de la demande.

[. . .]

Cette règle plus générale de l'inapplicabilité constitutionnelle des lois provinciales est essentielle pour répondre aux questions constitutionnelles en cause dans les présents pourvois. Les règles relatives à la négligence du droit maritime sont un élément du contenu essentiel de la compétence du Parlement sur le droit maritime. L'établissement de la norme applicable, des éléments et des conditions en matière de responsabilité pour négligence des navires ou des personnes qui en répondent est depuis longtemps un aspect essentiel du droit maritime, et l'attribution au fédéral de la compétence exclusive sur la navigation et les expéditions par eau visait sans aucun doute à exclure la compétence provinciale sur les règles relatives à la négligence, entre autres matières maritimes. Comme nous le verrons plus loin, de solides raisons militent en faveur de l'uniformité des règles relatives à la négligence en droit maritime canadien. De plus, les règles et principes spéciaux applicables en matière d'amirauté régissent la question de la négligence sur les eaux d'une façon particulière, s'attachant à la «bonne navigation» et à d'autres questions proprement maritimes. Les règles relatives à la négligence du droit maritime peuvent être considérées comme une partie intégrante de ce qui constitue la «spécificité fédérale» du droit maritime, pour reprendre l'expression employée par le juge Beetz dans *Bell Canada*, précité, à la p. 762. [Non souligné dans l'original.]

[80] Finalement, dans l'arrêt *Holt Cargo Systems Inc. c. ABC Containerline N.V. (Syndics de)*, [2001] 3 R.C.S. 907, la Cour suprême a jugé que la Cour fédérale exerçait valablement sa compétence en matière maritime lorsqu'elle avait rejeté la requête de syndics de faillite en suspension des procédures se rapportant à la vente d'un navire jusqu'à ce que la Cour supérieure du Québec siégeant en matière de faillite statue à titre définitif.

Post-ITO: The Federal Court of Appeal, the Federal Court and other Courts

[81] This Court, the Federal Court and other Canadian courts have throughout the years been very much aware that the concept of “Canadian maritime law” must not be used to encroach on what is, in pith or substance, a matter falling within provincial competence.

[82] In a case involving a swap of fishing licences in respect of fishing vessels, this Court recently ruled that the Federal Court’s admiralty jurisdiction ought not to include essentially non-maritime matters under pretext of “modern context of commerce and shipping.” In *Radil Bros. Fishing Co. v. Canada (Department of Fisheries and Oceans, Pacific Region)*, [2002] 2 F.C. 219 (C.A.), I, for the Court, expressed the following views, at paragraphs 53, 60:

I do not read *ITO* and *Monk* as suggesting that the courts should readily expand the concept of “Canadian maritime law”. Quite to the contrary, the Court was careful to ensure that the “foundation or source” of the claim was so “integrally connected with maritime matters” as to not be encroaching on what was, in pith or substance, a matter falling within provincial competence. This is not an easy requirement to meet, as is evidenced by the lengthy analysis both McIntyre J. in *ITO* and Iacobucci J. in *Monk* went through before finding in favour of the Court’s jurisdiction and as is evidenced, also, by the dissenting opinions of Justices Bèetz, Chouinard and Lamer in *ITO* and L’Heureux-Dubé in *Monk*. To the extent that any enlargement of the concept of “Canadian maritime law” is generally made at the expense of the provincial competence in the matter of “Property and Civil Rights in the Province”, it is easy to understand the reluctance of civil law judges to include into federal maritime law matters that have traditionally not been associated with the context of commerce and shipping. It is indeed one thing to adjust, as the Supreme Court invites us to do, the maritime jurisdiction of the Federal Court to “the modern context of commerce and shipping”, it is another to extend it, through the pretext of modernity, to claims the foundation or source of which was, and still is, essentially a non-maritime matter.

L’après-ITO: La Cour d’appel fédérale, la Cour fédérale et autres tribunaux

[81] La Cour d’appel fédérale, la Cour fédérale et d’autres tribunaux canadiens se sont montrés conscients au fil des ans du fait que la notion de «droit maritime canadien» ne devrait pas empiéter sur ce qui essentiellement constitue un champ de compétence provinciale.

[82] Dans une affaire portant sur un échange de permis de pêche délivrés pour des bateaux de pêche, la Cour d’appel fédérale a récemment jugé que la compétence de la Cour fédérale en matière maritime ne doit pas s’étendre à des questions essentiellement non maritimes sous le prétexte du «contexte moderne du commerce et des expéditions par eau». Dans l’arrêt *Radil Bros. Fishing Co. c. Canada (Ministère des Pêches et des Océans, Région du Pacifique)*, [2002] 2 C.F. 219 (C.A.), j’exprimais, au nom de la Cour, les vues suivantes, aux paragraphes 53 et 60:

Je ne vois dans les arrêts *ITO* et *Monk* rien qui donne à penser que les tribunaux devraient d’emblée élargir la notion de «droit maritime canadien». Bien au contraire, la Cour a pris soin de s’assurer que «le fondement ou la source» de la revendication soit «entièrement lié aux affaires maritimes», de manière à ne pas empiéter sur ce qui constituait, de par son caractère véritable, une matière relevant de la compétence provinciale. Ce n’est pas là une tâche facile à accomplir, comme en témoigne la longue analyse à laquelle se sont livrés le juge McIntyre dans l’arrêt *ITO* et le juge Iacobucci dans l’arrêt *Monk* avant de conclure que la Cour avait compétence, et comme en témoignent également les avis dissidents des juges Bèetz, Chouinard et Lamer dans l’arrêt *ITO*, et du juge L’Heureux-Dubé dans l’arrêt *Monk*. Dans la mesure où tout accroissement de la notion de «droit maritime canadien» se fait généralement aux dépens de la compétence provinciale en matière de «propriété et droits civils dans la province», il est facile de comprendre l’hésitation des juges de droit civil à inclure dans le droit maritime fédéral des matières qui ne sont pas traditionnellement rattachées au contexte du commerce et de la navigation. C’est en effet une chose d’adapter, comme nous y invite la Cour suprême, la compétence de la Cour fédérale en matière maritime au «contexte moderne du commerce et des expéditions par eau», c’en est une autre de l’élargir, sous prétexte de la moderniser, aux revendications dont le fondement ou la source était, et est encore, essentiellement une matière non maritime.

None of these cases is helpful to the appellant. Quite to the contrary, they tend to show that the Court will not assert its admiralty jurisdiction in agency claims unless the true essence of the contract relied upon is maritime. This is not the case here, where the sole factor possibly connected to maritime law is the fact that the licence with respect to which the agency contract was entered into happens to be issued in relation to an activity occurring at sea. There is no contract for carriage of goods by sea. There is no marine insurance. There are no goods at issue. Nothing has happened at sea. There is no issue as to the seaworthiness of the ships. The ships are not party to the action. There are no *in rem* proceedings. There are no shipping agents. There are no admiralty laws or principles or practices applicable. The claim, at best and incidentally, may be said to relate to the ability of a ship to perform certain fishing activities in accordance with requirements that have nothing to do with navigation and shipping and everything to do with fisheries.

[83] In a case dealing with the enforcement of a foreign arbitral award arising from a breach of a charter party, *Compania Maritima Villa Nova S.A. v. Northern Sales Co.*, [1992] 1 F.C. 550 (C.A.), Stone J.A. wrote, at page 567:

In my opinion, the creation of a cause of action for the recognition and enforcement of the foreign arbitral award in issue, arising as it does from a breach of the charterparty agreement for payment of demurrage, is a maritime matter or is so integrally connected to a maritime matter as to be legitimate Canadian maritime law. The award derives indirectly from the charterparty, and amounts, in reality, to a finding of validity and proper quantification of the demurrage claim.

[84] In a case dealing with alleged misrepresentations by shipping agents, *H. Smith Packing Corp. v. Gainvir Transport Ltd.* (1989), 61 D.L.R. (4th) 489 (F.C.A.), Desjardins J.A. wrote, at page 494:

The key issue before us is, therefore, whether the law and the contract of agency as between a shipper and a shipping agent where misrepresentations as to the conditions under which cargo was to be carried aboard a vessel by the carrier and misrepresentations as to the extent of insurance carried by the owner and the manager of the vessel, is so integrally connected with the contract of carriage by sea itself as to become either a matter falling into the class of subjects of shipping as this

Aucun de ces précédents ne vient en aide à l'appelante. Bien au contraire, ils tendent à montrer que la Cour n'affirmera pas sa compétence en matière maritime sur des revendications résultant d'un contrat de mandat, à moins que le contrat invoqué ne soit véritablement un contrat maritime. Tel n'est pas le cas ici, où le seul facteur qui pourrait être rattaché au droit maritime est le fait que le permis à l'égard duquel a été conclu le contrat de mandat se trouve à avoir été délivré pour une activité devant se dérouler en mer. Il n'y a pas de contrat de transport de marchandises par mer. Il n'y a pas d'assurance maritime. Il n'y a pas de marchandises en jeu. Rien n'est arrivé en mer. La navigabilité des navires n'est pas en cause. Les navires ne sont pas parties à l'action. Il n'y a pas de procédure *in rem*. Il n'y a pas de courtiers maritimes. Il n'y a pas de lois, de principes ou de pratiques maritimes qui soient applicables. Au mieux, et accessoirement, on pourrait dire que la demande se rapporte à la capacité d'un navire d'effectuer certaines activités de pêche en conformité avec des exigences qui n'ont rien à voir avec la navigation et la marine marchande, et tout à voir avec les pêches.

[83] Dans une affaire qui concernait l'exécution d'une sentence arbitrale étrangère rendue à la suite de la violation d'une charte-partie, l'arrêt *Compania Maritima Villa Nova S.A. c. Northern Sales Co.*, [1992] 1 C.F. 550 (C.A.), le juge Stone, J.C.A. écrivait, à la page 567:

À mon avis, la création d'une cause d'action visant la reconnaissance et l'exécution de la sentence arbitrale étrangère en litige, découlant comme elle le fait de la violation de la charte-partie relativement au paiement des droits de surestaries, est une matière maritime ou si étroitement liée aux affaires maritimes qu'elle constitue légitimement du droit maritime canadien. La sentence découle indirectement de la charte-partie et se résume, en réalité, à une conclusion reconnaissant la validité et le montant approprié de la demande de droits de surestaries.

[84] Dans une affaire qui concernait de prétendues fausses déclarations de courtiers maritimes, l'arrêt *H. Smith Packing Corp. c. Gainvir Transport Ltd.* (1989), 61 D.L.R. (4th) 489 (C.A.F.), la juge Desjardins, J.C.A., écrivait, à la page 494:

La question centrale en l'espèce est donc celle de savoir si les règles du mandat et le contrat existant entre un expéditeur et son agent maritime, dans le cas de présentation inexacte des conditions auxquelles le transporteur devait transporter la cargaison à bord d'un navire et de l'étendue de l'assurance que possédaient le propriétaire et l'administrateur du navire, sont intimement liés au contrat même de transport par mer au point de relever de la catégorie «expéditions par eau», au sens où ce

term is understood under s. 91(10) of the *Constitution Act, 1867*, (*Agence Maritime Inc. v. Canada Labour Relations Board* (1969), 12 D.L.R. (3d) 722, [1969] S.C.R. 851 (S.C.C.)), or a matter necessary incidental to this class of subjects. In such cases, the law of agency would have a double aspect. Agency in its federal aspect would fall under federal jurisdiction.

In the case at bar, the representations by the shipping agents both with regard to the conditions of carriage of the cargo and its coverage by insurance arose because of the existence of the contract of carriage by sea. There would have been no occasion for them to occur had there not been such a contract. It would be hard not to concede that those representations were integrally connected with the contract of carriage by sea and with the shipping operation itself. In such circumstances, the law of agency becomes “a law of Canada” within the meaning of s. 101 of the *Constitution Act, 1867*.

[85] In *The CSL Group Inc. v. Canada*, [1998] 4 F.C. 140 (F.C.A.), several shipping companies had sued the Crown for reimbursement of revenue loss due to restrictions imposed by the St. Lawrence Seaway Authority and necessitated by Coast Guard Ships’ Crews being on strike, Marceau J.A. wrote, at paragraph 11:

It is true that one may have serious doubts about that view of the Judge, who seems to have taken for granted that the dispute was governed by maritime law. The wrongdoing alleged, it seems to me, has nothing to do with maritime law and the damages claimed, consisting solely of lost profits, are entirely unrelated to the appellants’ ships or their cargoes, since they are essentially economic. There is no connection, even indirect, with the carriage of goods by sea that the Supreme Court held, in *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*, [1986] 1 S.C.R. 752, at page 774 to be sufficient but essential if a situation is to fall under the heading of maritime law (because it is “integrally connected to maritime matters”).

[86] In *Ruby Trading S.A. v. Parsons*, [2001] 2 F.C. 174 (C.A.), Sexton J.A. found that the Federal Court has jurisdiction to entertain an action by a foreign shipowner against four of its foreign crew members and a Canadian union for inducing breach of contract between the shipowner and the crew members, and against the union’s representative and those crew members for

terme est employé au par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, [Note: *Agence Maritime c. Canada Labour Relations Board*, [1969] R.C.S. 851] ou d’une matière accessoire à cette catégorie. En pareil cas, le droit du mandat revêtirait un double aspect. Sous son aspect fédéral, le mandat relèverait de la compétence fédérale.

En l’espèce, c’est l’existence du contrat de transport par mer qui a donné lieu aux déclarations de l’agent maritime, tant à l’égard des conditions de transport de la cargaison qu’à l’égard de la couverture de celle-ci par une assurance. N’eût été de ce contrat, ces déclarations n’auraient jamais été faites. Il serait difficile de nier que ces déclarations étaient intimement liées au contrat de transport par mer et à l’opération d’expédition elle-même. Dans ces circonstances, le droit du mandat devient une «loi du Canada» au sens de l’article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

[85] Dans l’arrêt *Le Groupe CSL Inc. c. Canada*, [1998] 4 C.F. 140 (C.A.F.), plusieurs compagnies de navigation avaient poursuivi la Couronne pour être remboursées d’un manque à gagner qui avait résulté de restrictions imposées par l’Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et rendues nécessaires par le fait que les équipages de la Garde côtière étaient en grève. Le juge Marceau, J.C.A. écrivait, au paragraphe 11:

Il est vrai que l’on peut douter sérieusement de l’approche du juge qui semble tenir pour acquis que le litige en est un de droit maritime. La faute reprochée, il me semble, n’a rien à voir avec le droit maritime et les dommages réclamés formés uniquement de pertes de profit ne concernent aucunement les navires des appelantes ou leurs cargaisons puisqu’il s’agit de dommages essentiellement économiques. On ne retrouve pas le lien, même indirect, avec les opérations de transport de marchandises par eau que la Cour suprême, dans l’arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*, [1986] 1 R.C.S. 752, à la page 774, déclarait suffisant mais essentiel pour faire entrer une situation sous la bannière du droit maritime parce que «entièrement liée aux affaires maritimes».

[86] Dans l’arrêt *Ruby Trading S.A. c. Parsons*, [2001] 2 C.F. 174 (C.A.), le juge Sexton, J.C.A. estimait que la Cour fédérale avait compétence pour statuer sur une action engagée par un armateur étranger contre quatre de ses membres d’équipage étrangers et contre un syndicat canadien, à qui il imputait la rupture du contrat conclu entre l’armateur et les membres d’équipage, et

conspiracy to cause economic harm. He wrote, at paragraph 28:

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

[87] In *Pakistan National Shipping Corp. v. Canada*, [1997] 3 F.C. 601 (C.A.), losses had been incurred by reason of the collapse of cargo in stow during a sea voyage. Stone J.A. wrote, at paragraph 23:

It would thus appear that the root of the claims in the main action for losses incurred by reason of the collapse of the plastic drums in stow during the voyage to Pakistan was the sufficiency of the drums themselves to withstand the conditions experienced by the ship. It should be noted that the third party claim is based on the negligent misrepresentation by the respondent that the plastic drums manufactured by it would be sufficient for sea transport. It is not based on the mere supplying of defective drums by the third party to the vendors of goods that were later carried in those drums on the ship. In my view, the third party claim is integrally connected to the Court's admiralty and maritime jurisdiction.

[88] That decision was distinguished in *Garfield Container Transport Inc. v. Uniroyal Goodrich Canada Inc.* (1998), 229 N.R. 201 (F.C.A.), a case relating to unpaid charges claimed by a trucking company for road transportation of goods, where Denault J.A. found, at paragraph 4, that:

contre le représentant du syndicat et les mêmes membres d'équipage, qu'il accusait d'avoir comploté pour causer un préjudice économique. Le juge Sexton s'est exprimé ainsi, au paragraphe 28:

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

[87] Dans l'arrêt *Pakistan National Shipping Corp. c. Canada*, [1997] 3 C.F. 601 (C.A.), des pertes avaient été essuyées à la suite de l'affaissement d'une cargaison durant son transport par mer. Le juge Stone, J.C.A. s'est exprimé ainsi, au paragraphe 23:

Il semble donc que le fondement des réclamations de l'action principale pour les pertes subies du fait de l'affaissement des fûts de plastique arrimés dans la cale pendant le voyage au Pakistan était la capacité des fûts de supporter les conditions auxquelles serait soumis le navire. Il convient de noter que la demande en garantie se fonde sur les déclarations inexactes faites avec négligence par l'intimée selon lesquelles les fûts de plastique qu'elle avait fabriqués étaient suffisamment robustes pour supporter un voyage en mer. Elle ne se fonde pas sur la simple fourniture de fûts défectueux par le tiers aux fournisseurs des marchandises qui ont par la suite été transportées dans ces fûts à bord du navire. À mon avis, la demande en garantie est entièrement liée à la compétence de la Cour en matière maritime et d'amirauté.

[88] Cette décision a fait l'objet d'une distinction dans l'arrêt *Garfield Container Transport Inc. c. Uniroyal Goodrich Canada Inc.* (1998), 229 N.R. 201 (C.A.F.) qui concernait des frais impayés réclamés par une société de camionnage pour le transport routier de marchandises. Au paragraphe 4 de cet arrêt, le juge Denault, J.C.A. s'était exprimé ainsi:

. . . the Appellant's action is not integrally connected to a maritime matter as it relates only to unpaid charges claimed by a trucking company for road transportation of goods.

[89] In *Matsuura Machiner Corp. v. Hapag Lloyd A.G.* (1997), 211 N.R. 156 (F.C.A.), Pratte J.A. held that a claim by the shipper and the receiver of cargo which was found upon delivery to be damaged, could be made in the Federal Court against the ocean carrier, but not against the truck carrier who had carried the container from Port Elizabeth to Mississauga and, then, to Oakville.

[90] In *Caterpillar Overseas S.A. v. Canmar Victory (The)* (1999), 250 N.R. 192 (F.C.A.), where a company had undertaken to stuff goods in an ocean-going container, Létourneau J.A. found as follows, at paragraphs 2-3:

The evidence filed reveals that the Third Party, Industrial Crating Inc., undertook to stuff goods in an ocean-going container, knowing that the container would be placed on board a ship in Montreal for passage across the Atlantic ocean. Indeed, it is alleged that the Third Party presented itself as a specialist in the loading and securing of cargoes in containers to be transported by sea (Affidavit of Ame Norsk, Appeal Book, Tab 8, page 2, paragraph 7). Such an undertaking is of maritime nature (*McGregor Cory Cargo Services B.V. and Peter Cremer Befrachtungskontor GMBH et al.*, [1990] F.C.J. No. 850, F.C.A. no. A-279-89, September 11, 1990). It is integrally connected to maritime matters and intimately connected to the carriage of goods by sea.

The same can be said of the claims since the contract between the Third Party and Dan Transport Corporation was, as the Third Party notice alleges, for the loading, blocking and bracing of cargo in an Ocean Container.

[91] In *Newterm*, a ship was being spray painted by her crew while moored at the dock and damage was caused onto 400 cars stored nearby by drifting paint, Reed J. found that "the activity which allegedly gave rise to damage is an integral part of the activity of shipping and has a close, practical relationship to the navigation of the vessel and shipping" (at paragraph 267). She had

[. . .] l'action de l'appelante dans la présente affaire n'est pas entièrement liée à une affaire maritime, étant donné qu'elle se rapporte uniquement à des frais impayés réclamés par une entreprise de camionnage pour le transport par route de marchandises.

[89] Dans l'arrêt *Matsuura Machiner Corp. c. Hapag Lloyd A.G.* (1997), 211 N.R. 156 (C.A.F.), le juge Pratte, J.C.A. a considéré que le chargeur et le receveur d'une cargaison dont on avait constaté la détérioration au moment de sa livraison pouvaient assigner devant la Cour fédérale le transporteur maritime, mais non le transporteur routier qui avait transporté le conteneur de Port Elizabeth à Mississauga, puis à Oakville.

[90] Dans l'arrêt *Caterpillar Overseas S.A. c. Canmar Victory (Le)* (1999), 250 N.R. 192 (C.A.F.), où il s'agissait d'une entreprise qui s'était engagée à placer des marchandises dans un conteneur qui devait être transporté par mer, le juge Létourneau, J.C.A. s'était exprimé ainsi, aux paragraphes 2 et 3:

Il ressort des preuves et témoignages produits que la tierce partie Industrial Crating Inc. s'était chargée d'emballer des marchandises dans un conteneur maritime, sachant qu'il serait embarqué à bord d'un navire à Montréal pour un transport transatlantique. En effet, il est allégué que la tierce partie se disait spécialiste du chargement et de l'arrimage de marchandises dans les conteneurs maritimes (Affidavit d'Anne Norsk, Dossier d'appel, languette 8, page 2, paragraphe 7). Pareille entreprise est une entreprise de nature maritime (*McGregor Cory Cargo Services B.V. c. Peter Cremer Befrachtungskontor GMBH et al.*, [1990] A.C.F. n° 850, C.A.F. n° A-279-89, 11 septembre 1990). Elle fait partie intégrante des choses maritimes et est intimement liée au transport de marchandises par mer.

La même conclusion s'applique aux réclamations puisque le contrat entre la tierce partie et Dan Transport Corporation portait, ainsi que le fait valoir l'avis de mise en cause, sur le chargement, le blocage et le calage de marchandises dans un conteneur maritime.

[91] Dans l'affaire *Newterm*, un navire était peint au pistolet par son équipage alors qu'il était amarré au quai, et des dommages avaient été causés par les nuages de peinture à 400 voitures entreposées à proximité. La juge Reed a considéré que «l'activité qui aurait donné lieu au dommage fait partie intégrante des transports maritimes et a un rapport étroit avec la conduite du

earlier suggested the following test, at page 266:

In any event, it seems to me that counsel for the plaintiff and the second defendant are right in suggesting that one should adopt a functional or operational test in determining when damage can be said to be “caused by a ship” for maritime law purposes. When the ship is afloat, the damage is the result of actions of the crew acting under directions of its master and those actions are integrally related to the operation of the ship, then the damage should be classified as “damage caused by a ship”. This is an attractive formulation of the appropriate distinction.

[92] In *Kusugak*, an action for damages arising from the sinking of a vessel laden with a cargo of propane and building materials was commenced against, amongst others, the Commissioner of Nunavut. It was pleaded that the Emergency Measures Organization set up by Nunavut had failed to inform the appropriate authorities, including the Canadian Coast Guard, of the situation to ensure a timely search and rescue operation. Nunavut filed a motion to strike the proceeding against it on the basis that the Federal Court had no jurisdiction. In granting the motion and striking the proceeding, Heneghan J. held as follows, at paragraphs 35, 36, 37 and 41:

The prevailing jurisprudence requires that there be an integral connection between the allegations raised in a statement of claim and Canadian maritime law. I refer again to the decision in *Radil*, *supra*, where the Federal Court of Appeal said the following at page 242:

These principles apply in the present case. The Plaintiffs’ claim against the Nunavut Defendants has nothing to do with the subject of navigation and shipping. These Defendants had nothing to do with the ship “Avataq”. They were not engaged with the operation of that ship in any of the capacities identified in s. 22(2)(g) of the Act. The claim against them is grounded solely in the common law principles of negligence, independent of the principles of Canadian maritime law, and is beyond the jurisdiction of the Court.

I do not accept the Plaintiffs’ argument that the land-based activities of the Nunavut Defendants, that is for the provision of emergency aid, constitutes an integral link with maritime

navire et le transport maritime» (à la page 267). Elle avait auparavant proposé le critère suivant, à la page 266:

Quoi qu’il en soit, il me semble que l’avocat de la demanderesse et celui de la seconde défenderesse ont raison de préconiser l’adoption d’un critère fonctionnel afin de décider si des dommages ont été, aux fins du droit maritime, «causés par un navire». Lorsqu’un navire est sur l’eau et que le dommage résulte du fait de l’équipage agissant sur les instructions du capitaine, lesquels agissements sont entièrement liés au fonctionnement du navire, le dommage doit alors être considéré comme ayant été «causé [. . .] par un navire». Voilà une formulation intéressante de la distinction qu’il convient d’établir.

[92] Dans l’affaire *Kusugak*, une action en dommages-intérêts avait été engagée contre notamment le commissaire du Nunavut après qu’eut sombré un navire chargé d’une cargaison de propane et de matériaux de construction. On avait fait valoir que l’Organisation des mesures d’urgence établie par le Nunavut n’avait pas informé de la situation les autorités compétentes, dont la Garde côtière canadienne, afin de permettre une opération rapide de recherche et de sauvetage. Le Nunavut a déposé une requête en radiation de la procédure introduite contre lui, en alléguant l’incompétence de la Cour fédérale. La juge Heneghan a accueilli la requête et radié la procédure. Elle s’est exprimée ainsi, aux paragraphes 35, 36, 37 et 41:

La jurisprudence prédominante exige la présence d’un lien étroit entre les allégations figurant dans la déclaration et le droit maritime canadien. Je cite à nouveau l’arrêt *Radil*, précité, dans lequel la Cour d’appel fédérale a déclaré ce qui suit à la page 242: [. . .]

Ces principes trouvent application en l’espèce. La demande présentée par les demandeurs contre les défendeurs du Nunavut n’a rien à voir avec le domaine de la navigation et de la marine marchande. Ces défendeurs n’ont aucun lien avec le navire «Avataq». Ils ne participaient pas à l’exploitation de ce navire dans une des capacités mentionnées à l’alinéa 22(2)(g) de la Loi. La demande présentée contre eux est uniquement fondée sur les principes de common law en matière de faute, indépendamment des principes du droit maritime canadien, et ne relève donc pas de la compétence de la Cour.

Je ne peux retenir l’argument des demandeurs selon lequel les activités terrestres des défendeurs du Nunavut, c’est-à-dire la fourniture d’une aide d’urgence, constituent un lien essentiel

activities and Canadian maritime law. The primary role of the Nunavut Defendants is to administer their respective duties in the governance of Nunavut. The involvement of the Nunavut Defendants with maritime matters or shipping and navigation is merely incidental. The incidental connection is insufficient to support a finding that the Plaintiffs' claim arises from Canadian maritime law.

...

In my opinion, the maritime element of the Plaintiffs' claim *vis-à-vis* the Nunavut Defendants is the fact that the underlying incident involved the operation of a ship. That is insufficient to find that this fact gives rise to a claim in Canadian maritime law in the absence of any allegation that any of the Nunavut Defendants had any involvement with, or responsibility for, the operation, control or possession of that ship.

[93] In *Dreifelds v. Burton* (1998), 156 D.L.R. (4th) 662 (Ont. C.A.), a person had died of an embolism while scuba diving from a boat. The claims of negligence were based on the preparation and conduct of the dive and not the operation of the charter boat. The Ontario Court of Appeal found that the dive was not integrally connected with navigation and shipping *per* Goudge J.A., at page 669:

In my view, the jurisprudence I have referred to yields the conclusion that not every tortious activity engaged in on Canada's waterways is subject to Canadian maritime law. Only if the activity sued about is sufficiently connected with navigation or shipping that the case meets the test set out by McIntyre J. in *I.T.O.* which I have quoted above, will it fall to be resolved under Canadian maritime law.

As the pleadings reveal, the issues to be resolved in this case focus almost exclusively on the alleged negligence in the preparation for and conduct of the dive in which Peter Dreifelds died. No negligence is alleged in the operation of the charter boat. Indeed, at the time of the accident, Mr. Dreifelds was not connected to it in any way. Its use as a means of transportation to the dive site is of no relevance to the negligent acts alleged. Nor it is asserted that the negligent activities pleaded interfered with navigation in any way or affected the navigability of any waterway.

avec les activités maritimes et le droit maritime canadien. Les défendeurs du Nunavut ont pour rôle principal d'exercer leurs fonctions respectives dans la gouvernance du Nunavut. La participation des défendeurs du Nunavut aux affaires maritimes, à la marine marchande et à la navigation est simplement accessoire. Ce lien accessoire ne permet pas de conclure que la demande des demandeurs découle du droit maritime canadien.

[. . .]

À mon avis, l'aspect maritime de la demande présentée par les demandeurs contre les défendeurs du Nunavut est le fait que l'accident à l'origine de la demande concernait l'exploitation d'un navire. Cela n'est pas suffisant pour conclure que ce fait donne naissance à une demande fondée sur le droit maritime canadien en l'absence d'allégations indiquant que les défendeurs du Nunavut étaient reliés d'une manière ou d'une autre à l'exploitation, au contrôle ou à la possession du navire, ou qu'ils en étaient responsables.

[93] Dans l'arrêt *Dreifelds v. Burton* (1998), 156 D.L.R. (4th) 662 (C.A. Ont.), il s'agissait d'une personne qui avait succombé à la suite d'une embolie alors qu'elle se livrait à la plongée sous-marine à partir d'un bateau. La faute alléguée reposait sur les préparatifs et la conduite des opérations de plongée, et non sur l'exploitation du bateau sous affrètement. La Cour d'appel de l'Ontario a estimé que les opérations de plongée n'étaient pas entièrement rattachées à la navigation et à la marine marchande, le juge Goudge, J.C.A., à la page 669:

[TRADUCTION] À mon avis, la jurisprudence que j'ai mentionnée permet de conclure que les activités dommageables exercées dans les cours d'eau du Canada ne relèvent pas toutes du droit maritime canadien. L'activité mise en cause dans la procédure ne relèvera du droit maritime canadien que si elle est suffisamment rattachée à la navigation ou à la marine marchande pour répondre au critère exposé par le juge McIntyre dans l'arrêt *I.T.O.*, que j'ai cité plus haut.

Ainsi que le révèlent les actes de procédure, les points à décider dans la présente affaire portent presque uniquement sur la prétendue faute commise dans les préparatifs et la conduite des opérations de plongée au cours desquelles Peter Dreifelds a perdu la vie. Aucune faute n'est alléguée dans l'exploitation du bateau affrété. D'ailleurs, au moment de l'accident, M. Dreifelds n'était en aucune façon rattaché au bateau. L'utilisation du bateau comme moyen de transport jusqu'à l'emplacement des opérations de plongée est sans aucun rapport avec les actes fautifs allégués. Nul n'affirme non plus

It is therefore my opinion that the subject-matter of this case is not integrally connected with maritime matters and, as a consequence, it does not fall to be resolved under Canadian maritime law. It is a case about a scuba-diving accident, an activity which, in my view, is not sufficiently connected to navigation and shipping that maritime law extends to it. Rather, the “pith and substance” of this action is a matter of local concern requiring, therefore, that it be resolved pursuant to the relevant provincial legislation, the Family Law Act.

[94] In *Shulman (Guardian Ad Litem of) v. McCallum* (1993), 105 D.L.R. (4th) 327, the British Columbia Court of Appeal found that Canadian maritime law applied where deaths had occurred as a result of a collision between a motorboat and part of a boom of logs placed in the waters of Comox Lake.

[95] Coming to the defence of the learned Federal Court Judge, I hasten to note, with some amazement, that most of the cases referred to in paragraphs 73-80 and none of those referred to in paragraphs 81-94 of these reasons were quoted to her. Neither were they quoted to us.

[96] The limitation of liability sought in this case is with respect to an incident which, in my respectful view, is clearly not “integrally connected with maritime matters” within the meaning of these words as they have been interpreted by the courts of this country. The fact that the incident involved a pleasure craft (*Whitbread*) does not transform this *prima facie* land incident into a maritime matter. One has to be careful not to confuse “shipping” (*marine marchande*) with “ship.” Many matters that relate to ships do not relate to shipping at all. *Whitbread* involved a pleasure craft striking rocks in tidal waters. La Forest J. referred to tortious liability “which arises in a maritime context” (page 1289) and “that arises as a result of the use of navigable waterways” (at page 1293). La Forest J. also refers to “the very nature of the activities of navigation and shipping . . . [that] makes a uniform maritime law which encompasses navigable inland waterways a practical necessity” (at page 1294). In *Ordon Estate*, the Supreme Court referred

que les actes fautifs allégués ont entravé de quelque façon la navigation ou réduit la navigabilité d’un cours d’eau.

Je suis donc d’avis que l’objet de la présente affaire n’est pas entièrement rattaché aux affaires maritimes et que par conséquent il ne relève pas du droit maritime canadien. Il s’agit d’un accident de plongée sous-marine, une activité qui, à mon avis, n’est pas suffisamment rattachée à la navigation et à la marine marchande pour que le droit maritime s’y applique. L’«essence» de cette action est plutôt une affaire de nature locale, qui requiert donc d’être résolue d’une manière conforme à la législation provinciale applicable, à savoir la Loi sur le droit de la famille.

[94] Dans l’arrêt *Shulman (Guardian Ad Litem of) v. McCallum* (1993), 105 D.L.R. (4th) 327, la Cour d’appel de la Colombie-Britannique a jugé que le droit maritime canadien était applicable à une affaire où des décès étaient survenus par suite d’une collision entre un bateau à moteur et un barrage de rondins qui se trouvait dans les eaux du lac Comox.

[95] Venant à la défense de la juge de la Cour fédérale, je m’empresse de noter, avec une certaine stupéfaction, que la plupart des décisions mentionnées dans les paragraphes 73 à 80 des présents motifs lui ont été signalées, mais aucune des décisions mentionnées dans les paragraphes 81 à 94. Elles ne nous ont pas été signalées non plus.

[96] La limitation de responsabilité qui est revendiquée ici se rapporte à un incident qui, à mon humble avis, n’est pas, à l’évidence, «entièrement relié aux affaires maritimes», tels que ces mots ont été interprétés par les tribunaux de ce pays. Le fait que l’incident impliquait un bateau de plaisance (arrêt *Whitbread*) ne transforme pas cet incident à première vue terrestre en un incident maritime. Il faut se garder de confondre l’expression «marine marchande» (*shipping*) avec le mot «navire». Certains aspects qui intéressent les navires sont sans rapport aucun avec la marine marchande. L’arrêt *Whitbread* concernait un bateau de plaisance qui avait heurté des rochers dans des eaux à marée. Le juge La Forest s’était référé à la responsabilité délictuelle «dont il est question dans un contexte maritime» (à la page 1289) et qui est «fondée sur l’utilisation des voies d’eau navigables» (à la page 1293). Le juge La Forest parle aussi de «la nature même des activités relatives à la navigation et aux expéditions

to “the specialized rules and principles of admiralty law [which] deal with negligence on the waters in a unique manner, focussing on concerns of ‘good seamanship’ and other peculiarly maritime issues” (at paragraph 84).

[97] The focus should be less on the fact that a “ship” was involved (of course pleasure crafts are less likely, on land, whether in storage, under repairs or during road transportation, to attract the application of maritime law principles), and more on the location where the incident occurred (of course, the further away from the navigable waters one gets the less likelihood of a maritime connection) and on the true essence of the incident.

[98] As in *Radil Bros. Fishing*, I fail, here, to see how the true essence of the incident can be described as being maritime. The accident occurred on land. The injury was caused on land by a person who was neither on the boat nor in the water. There is no contract for carriage of goods by sea. There are no goods at issue. Nothing has happened on water which could be said to be directly or even indirectly related to the accident. There is no issue as to the seaworthiness of the ship, the issue at best being one as to the roadworthiness of a boat being prepared on land for road transportation. There are no *in rem* proceedings. There are no concerns of good seamanship. There are no specialized admiralty laws, rules, principles or practices applicable. The accident has nothing to do with navigation nor with shipping. There is no practical necessity for a uniform federal law prescribing how to secure the engine cover from flapping in the wind when a pleasure craft is transported on land in a boat trailer. The sole factor possibly connected to maritime law is that the pleasure craft had just come out of the water and was still being secured on the trailer when the accident happened. This, clearly, is not enough to constitute an integral connection with navigation and shipping and an encroachment of civil rights and property.

par eau. . . [qui] fait que des règles de droit maritime uniformes s’appliquant aux voies navigables intérieures sont nécessaires en pratique» (à la page 1294). Dans l’arrêt *Succession Ordon*, la Cour suprême évoquait «les règles et principes spéciaux applicables en matière d’amirauté [qui] régissent la question de la négligence sur les eaux d’une façon particulière, s’attachant à la “bonne navigation” et à d’autres questions proprement maritimes» (au paragraphe 84).

[97] L’accent devrait porter moins sur le fait qu’un «navire» était impliqué (naturellement, les bateaux de plaisance sont moins susceptibles, sur terre, qu’ils soient entreposés, en cours de réparation ou transportés sur la route, de déclencher l’application des principes de droit maritime) et davantage sur l’endroit où l’incident s’est produit (naturellement, plus on est éloigné des eaux navigables, plus est tenu le lien possible avec les affaires maritimes) et sur la nature véritable de l’incident.

[98] Comme dans l’affaire *Radil Bros. Fishing*, il m’est difficile ici de voir comment la nature véritable de l’incident pourrait être qualifiée de maritime. Il s’est produit sur la terre ferme. Les lésions ont été causées sur la terre ferme par une personne qui n’était ni sur le bateau ni dans l’eau. Il n’y a aucun contrat de transport de marchandises par mer. Il n’y a pas de cargaison en cause. Rien ne s’est produit sur l’eau dont on pourrait dire qu’il est directement, voire indirectement, rattaché à l’accident. La navigabilité du navire n’est pas en cause, la question étant au mieux celle de savoir si un bateau préparé sur la terre ferme pour un transport par route était apte à un tel transport. Il n’y a aucune procédure *in rem*. Il n’y a aucun débat portant sur la bonne navigation. Il n’y a pas de lois, de règles, de principes ou de pratiques en matière d’amirauté qui soient applicables. L’accident est sans rapport avec la navigation, ou avec les expéditions par eau. Il n’y a aucune nécessité pratique d’une loi fédérale uniforme fixant la manière d’empêcher la bache d’un moteur de claquer au vent lorsqu’un bateau de plaisance est transporté sur la terre ferme dans une remorque. Le seul facteur pouvant établir un lien avec le droit maritime est le fait que le bateau de plaisance venait d’être sorti de l’eau et qu’on s’affairait à l’arrimer sur la remorque lorsque l’accident est arrivé. Cela ne suffit pas manifestement à constituer un lien intégral avec la navigation et la marine marchande et à justifier un empiètement sur la propriété et les droits civils.

[99] In the end, I reach the conclusion that the claim at issue is not a Canadian maritime law claim and that the claim in limitation of responsibility does not fall within the purview of the *Canada Shipping Act*.

[100] I would allow the appeal, set aside the decision of the Federal Court and answer the stated question as follows:

- Q. Do the facts and circumstances that gave rise to an incident which caused personal injury to Stephen Simms on August 1, 1999 constitute “claims arising on any distinct occasion involving a ship with a tonnage of less than 300 tons”, pursuant to subsection 577(1) of the *Canada Shipping Act*?
- A. No, as the facts and circumstances are not a maritime matter falling under the realm of Canadian maritime law.

The appellants should have their costs before this Court and before the Federal Court.

[99] Finalement, j’arrive à la conclusion que la demande en cause n’est pas une demande ressortissant au droit maritime canadien et que la demande de limitation de la responsabilité n’entre pas dans le champ de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

[100] J’accueillerais l’appel, j’annulerais le jugement de la Cour fédérale et je répondrais ainsi à la question posée:

- Q. Les faits et les circonstances qui ont donné lieu à un événement ayant causé une lésion corporelle à Stephen Simms le 1^{er} août 1999 forment-ils des créances nées d’un même événement impliquant un navire jaugeant moins de 300 tonneaux pour l’application du paragraphe 577(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*?
- R. Non, puisque les faits et les circonstances ne forment pas une question maritime entrant dans le domaine du droit maritime canadien.

Les appelants ont droit aux dépens devant la Cour d’appel fédérale et devant la Cour fédérale.