

**Christopher Hogarth, Murray Hogarth and
Diana Ruth Hogarth** *Appellants*

and

Josephine Perry and John Haller *Appellants*

v.

**John Emmett Hall, Frances Norma Hall,
Susan Frances Hall, E. Bruce Hall, John
Peter Hall by his Committee Maureen Hall,
Maureen Hall as Executrix of the Estate of
Yvonne Louise Carroll, Maureen Hall in her
personal capacity, Martha Isabel Hall,
Thomas James Hall, David Robert Hall,
Richard Lawrence Carroll, Marie Helena
Carroll, John Gregory Carroll, Margaret
Jane Carroll, Marie Suzanne Carroll, Joan
Shelagh Carroll and Laing Douglas
Carroll** *Respondents*

and

**Ontario Holidays Corporation carrying on
business as The Edenvale Inn** *Respondent*

and between

**Christopher Hogarth, Murray Hogarth and
Diana Ruth Hogarth** *Appellants*

and

**The Edenvale Inn or Edenvale and Ontario
Holidays Corporation carrying on business
as The Edenvale Inn or Edenvale** *Appellants*

**Christopher Hogarth, Murray Hogarth et
Diana Ruth Hogarth** *Appellants*

et

Josephine Perry et John Haller *Appellants*

c.

**John Emmett Hall, Frances Norma Hall,
Susan Frances Hall, E. Bruce Hall, John
Peter Hall, représenté par sa curatrice
Maureen Hall, Maureen Hall en sa qualité
d'exécutrice de la succession d'Yvonne
Louise Carroll et en sa qualité personnelle,
Martha Isabel Hall, Thomas James Hall,
David Robert Hall, Richard Lawrence
Carroll, Marie Helena Carroll, John
Gregory Carroll, Margaret Jane Carroll,
Marie Suzanne Carroll, Joan Shelagh
Carroll et Laing Douglas Carroll** *Intimés*

et

**Ontario Holidays Corporation exploitant
une entreprise sous la raison sociale The
Edenvale Inn** *Intimée*

et entre

**Christopher Hogarth, Murray Hogarth et
Diana Ruth Hogarth** *Appellants*

et

**The Edenvale Inn ou Edenvale et Ontario
Holidays Corporation exploitant une
entreprise sous la raison sociale The
Edenvale Inn ou Edenvale** *Appellants*

v.

Josephine Perry *Respondent*

and between

**Christopher Hogarth, Murray Hogarth and
Diana Ruth Hogarth** *Appellants*

and

**Ontario Holidays Corporation carrying on
business as The Edenvale Inn** *Appellant*

and

Josephine Perry and John Haller *Appellants*

v.

**Joanne Maude Perry, William George
Perry, William Harold Perry, Janet Ellen
MacPhee, Ian Forbes Perry, Susan Joanne
Perry, Leslie Carol Perry, Tara Colleen
Boyle, Lindsay Patrick Perry, Roberta
Joanne Perry, an infant, by her Litigation
Guardian Joanne Maude Perry and
Josephine Perry, in her capacity as
Administratrix of the Estate of Grant Kevin
Perry** *Respondents*

and between

Larry Grail *Appellant*

v.

**Deborah Ordon, the Executrix of the Estate
of Bernard Myron Ordon and the said
Deborah Ordon, personally, Jeffrey Michael
Ordon, a Minor, by his Litigation Guardian
Deborah Ordon, Stephanie Ordon, a Minor,**

c.

Josephine Perry *Intimée*

et entre

**Christopher Hogarth, Murray Hogarth et
Diana Ruth Hogarth** *Appelants*

et

**Ontario Holidays Corporation exploitant
une entreprise sous la raison sociale The
Edenvale Inn** *Appelante*

et

Josephine Perry et John Haller *Appellants*

c.

**Joanne Maude Perry, William George
Perry, William Harold Perry, Janet Ellen
MacPhee, Ian Forbes Perry, Susan Joanne
Perry, Leslie Carol Perry, Tara Colleen
Boyle, Lindsay Patrick Perry, Roberta
Joanne Perry, mineure représentée par sa
tutrice à l'instance Joanne Maude Perry, et
Josephine Perry, en sa qualité
d'administratrice de la succession de Grant
Kevin Perry** *Intimés*

et entre

Larry Grail *Appelant*

c.

**Deborah Ordon en sa qualité d'exécutrice
de la succession de Bernard Myron Ordon
et en sa qualité personnelle, Jeffrey Michael
Ordon, mineur représenté par sa tutrice à
l'instance Deborah Ordon, Stephanie**

by her **Litigation Guardian Deborah Ordon,**
and **Bessie Ordon** *Respondents*

and

The Attorney General of Quebec *Intervener*

INDEXED AS: **ORDON ESTATE v. GRAIL**

File No.: 25702.

1998: June 22; 1998: November 26.

Present: L'Heureux-Dubé, Gonthier, Cory, McLachlin, Iacobucci, Major and Bastarache JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR ONTARIO

Maritime law — Negligence actions — Negligence actions brought following two boating accidents which resulted in deaths and serious injuries — Actions including claims for loss of guidance, care and companionship — Whether provincial legislation constitutionally applicable to maritime negligence claims — Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9, s. 646 — Family Law Act, R.S.O. 1990, c. F.3, s. 61(2)(e) — Trustee Act, R.S.O. 1990, c. T.23, s. 38(1) — Negligence Act, R.S.O. 1990, c. N.1.

Courts — Jurisdiction — Maritime negligence claims — Negligence actions brought in provincial superior court following two boating accidents which resulted in deaths and serious injuries — Whether Federal Court, Trial Division has exclusive jurisdiction over in personam maritime fatal accident claims by dependants — Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9, s. 646 — Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, s. 22.

Limitation of actions — Maritime negligence claims — Negligence actions brought following two boating accidents which resulted in deaths and serious injuries — Whether applicable limitation period for bringing dependant's fatal accident claim under s. 646 of Canada Shipping Act is one-year period or two-year

Ordon, mineure représentée par sa tutrice à l'instance Deborah Ordon, et Bessie Ordon *Intimés*

et

Le procureur général du Québec *Intervenant*

RÉPERTORIÉ: **SUCCESSION ORDON c. GRAIL**

N° du greffe: 25702.

1998: 22 juin; 1998: 26 novembre.

Présents: Les juges L'Heureux-Dubé, Gonthier, Cory, McLachlin, Iacobucci, Major et Bastarache.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DE L'ONTARIO

Droit maritime — Actions pour négligence — Actions pour négligence intentées à la suite de deux accidents de navigation de plaisance ayant entraîné des morts et des blessures graves — Actions incluant des réclamations pour perte de conseils, de soins et de compagnie — Les lois provinciales sont-elles constitutionnellement applicables aux actions pour négligence en matière maritime? — Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), ch. S-9, art. 646 — Loi sur le droit de la famille, L.R.O. 1990, ch. F.3, art. 61(2)e) — Loi sur les fiduciaires, L.R.O. 1990, ch. T.23, art. 38(1) — Loi sur le partage de la responsabilité, L.R.O. 1990, ch. N.1.

Tribunaux — Compétence — Actions pour négligence en matière maritime — Actions pour négligence intentées en cour supérieure provinciale à la suite de deux accidents de navigation de plaisance ayant entraîné des morts et des blessures graves — La Cour fédérale, Section de première instance, a-t-elle compétence exclusive quant aux demandes in personam en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel formées par les personnes à charge des victimes? — Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), ch. S-9, art. 646 — Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 22.

Prescription des actions — Actions pour négligence en matière maritime — Actions pour négligence intentées à la suite de deux accidents de navigation de plaisance ayant entraîné des morts et des blessures graves — Le délai dans lequel une personne à charge doit intenter une demande en réparation du préjudice résultant

period — *Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9, ss. 572(1), 649.*

These appeals and cross-appeals arise out of four negligence actions in relation to two boating accidents which occurred on navigable waters within Ontario. In the first accident, which occurred on Lake Erie, Bernard Ordon drowned after a pleasure boat owned and operated by Larry Grail sank. His widow brought claims for damages pursuant to the *Trustee Act* and the *Family Law Act*. Her *Family Law Act* claim included a claim for compensation for loss of guidance, care and companionship under s. 61(2)(e). The deceased's two children and his mother made similar claims under the *Family Law Act*. Before trial, Grail brought a motion for an order striking out several paragraphs of the plaintiffs' statement of claim on the basis that they disclosed no reasonable cause of action. The plaintiffs brought a cross-motion for an order amending certain paragraphs *nunc pro tunc* so as to allow them to plead their action under the *Canada Shipping Act*. Both the motion and the cross-motion were granted. Grail was granted leave to appeal the motions judge's decision to permit the plaintiffs to amend their statement of claim, in part on the basis that the motions judge's order permitting the action to proceed in the Ontario Court (General Division) under the *Canada Shipping Act* may have usurped exclusive Federal Court, Trial Division jurisdiction over maritime wrongful death claims under that Act. The plaintiffs cross-appealed the order striking portions of their statement of claim.

Four other maritime negligence actions were subsequently joined together into a special case to be heard in the first instance by the Court of Appeal. The special case was heard at the same time as the appeal in the Lake Erie action. Three of the special case actions related to a boating collision which occurred on Lake Joseph and resulted in deaths and serious injuries. All of the defendants in those actions took the position that the Ontario *Family Law Act*, *Trustee Act*, and the contributory negligence provisions of the *Negligence Act* do not form part of Canadian maritime law, and that all of the

tant d'un accident mortel en vertu de l'art. 646 de la Loi sur la marine marchande du Canada est-il d'un an ou de deux ans? — Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), ch. S-9, art. 572(1), 649.

Les présents pourvois et pourvois incidents découlent de quatre actions pour négligence intentées par suite de deux accidents de navigation de plaisance survenus dans les eaux navigables de l'Ontario. Dans le premier accident, qui s'est produit sur le lac Érié, Bernard Ordon s'est noyé lorsqu'une embarcation de plaisance pilotée par Larry Grail, le propriétaire, a coulé. Sa veuve a intenté une action en dommages-intérêts sous le régime de la *Loi sur les fiduciaires* et de la *Loi sur le droit de la famille*. Sa demande fondée sur la *Loi sur le droit de la famille* comprenait une demande en réparation au titre de la perte de conseils, de soins et de compagnie sous le régime de l'al. 61(2)e). Les deux enfants de la victime ainsi que sa mère ont présenté des demandes similaires en vertu de la *Loi sur le droit de la famille*. Avant l'instruction, Grail a déposé une requête en vue de faire radier plusieurs paragraphes de la déclaration des demandeurs pour le motif qu'ils ne révélaient aucune cause raisonnable d'action. Les demandeurs ont présenté une requête incidente tendant à obtenir une ordonnance modifiant *nunc pro tunc* certains paragraphes pour leur permettre d'invoquer la *Loi sur la marine marchande du Canada* au soutien de leur action. Les deux requêtes ont été accueillies. Grail a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision du juge des requêtes de permettre aux demandeurs de modifier leur déclaration, notamment parce que l'ordonnance du juge permettant que l'action soit entendue par la Cour de l'Ontario (Division générale) sous le régime de la *Loi sur la marine marchande du Canada* pouvait avoir empiété sur la compétence exclusive de la Cour fédérale, Section de première instance, de connaître, en matière maritime, des demandes en réparation du préjudice résultant d'un décès causé par la faute d'autrui présentées en application de cette Loi. Les demandeurs ont formé un appel incident à l'encontre de l'ordonnance de radiation visant certaines parties de leur déclaration.

Par la suite, les quatre autres actions fondées sur la négligence en matière maritime ont été réunies pour instruction sous forme d'exposé de cause par la Cour d'appel siégeant en première instance. L'exposé de cause a été entendu en même temps que l'appel interjeté dans l'action du lac Érié. Trois des actions soumises sous forme d'exposé de cause avaient trait à une collision d'embarcations de plaisance survenue sur le lac Joseph et qui a entraîné des morts et des blessures graves. Tous les défendeurs à ces actions ont soutenu que la *Loi sur le droit de la famille* et la *Loi sur les fiduciaires* de l'Onta-

plaintiffs' claims should have been brought pursuant to the *Canada Shipping Act*. With respect to the wrongful death claims, the defendants took the position that the claims were statute-barred by the one-year limitation period contained in s. 649 of the *Canada Shipping Act*. They also maintained that maritime wrongful death claims cannot be brought in the Ontario Court (General Division) in light of the exclusive jurisdiction granted to the Federal Court, Trial Division over such matters by s. 646 of the *Canada Shipping Act*. The fourth action is not at issue here. The Court of Appeal concluded that the Ontario Court (General Division) was properly vested with jurisdiction over the claims. It held that a maritime negligence claim by the estate of the deceased may properly be brought under s. 38(1) of the *Trustee Act*. It also held that the contributory negligence provisions of the *Negligence Act* were applicable to maritime negligence actions. It found that a claim for loss of guidance, care and companionship may be brought under the *Canada Shipping Act*, even if the word "damages" in s. 647 did not originally refer to damages for this variety of non-pecuniary loss. It similarly held that dependants of a person injured but not killed in a boating accident could recover damages for loss of guidance, care and companionship, although such a claim is not provided for in the Act. It decided that siblings may not bring a dependants' fatal accident claim. Finally, the Court of Appeal held that a one-year limitation period applied to the action, but that the circumstances justified a discretionary extension of the limitation period.

Held: The appeals and cross-appeals should be dismissed.

The Ontario Court (General Division) shares concurrent jurisdiction with the Federal Court, Trial Division over maritime fatal accident claims by dependants under s. 646 of the *Canada Shipping Act*. In light of the inherent general jurisdiction of the provincial superior courts, Parliament must use express statutory language where it intends to assign jurisdiction to the Federal Court. In

rio de même que les dispositions relatives à la négligence contributive de la *Loi sur le partage de la responsabilité* ne font pas partie du droit maritime canadien, et que les demandeurs auraient dû fonder toutes leurs demandes sur la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Relativement aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un décès causé par la faute d'autrui, les défendeurs ont affirmé qu'elles étaient prescrites puisque l'art. 649 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* prévoyait un délai de prescription d'un an. Ils ont également soutenu que la Cour de l'Ontario (Division générale) ne pouvait connaître de ces demandes en matière maritime, car elles ressortissaient à la compétence exclusive de la Cour fédérale, Section de première instance, en vertu de l'art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. La quatrième action n'est pas en litige en l'espèce. La Cour d'appel a conclu que la Cour de l'Ontario (Division générale) avait compétence pour connaître des demandes dont elle était saisie. Elle a statué que la succession pouvait intenter une action pour négligence en matière maritime sous le régime du par. 38(1) de la *Loi sur les fiduciaires*. Elle a également jugé que les dispositions relatives à la négligence contributive de la *Loi sur le partage de la responsabilité* étaient applicables aux actions pour négligence en matière maritime. Elle a conclu que la *Loi sur la marine marchande du Canada* permettait de former une demande en réparation au titre de la perte de conseils, de soins et de compagnie, même si le mot «dommages-intérêts» employé à l'art. 647 ne visait pas initialement l'indemnisation de ce type de perte non pécuniaire. Elle a statué, de la même façon, que les personnes à charge de la victime d'un accident de navigation de plaisance, qui ne succombe pas aux blessures qui lui sont infligées, pouvaient obtenir des dommages-intérêts pour la perte de conseils, de soins et de compagnie, même si la Loi ne prévoyait pas ce recours. Elle a décidé que les frères et sœurs ne pouvaient former une demande en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel à titre de personnes à charge. Enfin, la Cour d'appel a statué que l'action était assujettie au délai de prescription d'un an mais que les circonstances justifiaient la prorogation discrétionnaire du délai de prescription.

Arrêt: Les pourvois et pourvois incidents sont rejetés.

La Cour de l'Ontario (Division générale) a compétence concurrente avec la Cour fédérale, Section de première instance, sur les demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel formées par des personnes à charge en vertu de l'art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Compte tenu du principe de la compétence générale

particular, the complete ouster of jurisdiction from the provincial superior courts in favour of vesting exclusive jurisdiction in a statutory court requires clear and explicit statutory wording to this effect. In accordance with the inherent jurisdiction of the superior courts, it has long been held that the provincial superior courts have jurisdiction over matters involving maritime law, including negligence actions resulting from collisions or other accidents involving vessels on inland waters. The *Federal Court Act* confirms the jurisdiction of the provincial superior courts over matters involving Canadian maritime law, by recognizing the Federal Court, Trial Division's concurrent jurisdiction over such matters. Part XIV of the *Canada Shipping Act* sets out a statutory regime whereby dependants of a person killed in a maritime accident may bring a claim, either *in personam* or *in rem*, for relief. Under s. 646, the dependants of the deceased may maintain an action for damages in the Admiralty Court, which is defined in s. 2 as the Federal Court. When Parliament intended the Federal Court to have exclusive jurisdiction to adjudicate a particular matter in the *Canada Shipping Act*, it set this intention out in clear language in the Act. By contrast, s. 646 makes no express reference to exclusivity of jurisdiction in the Admiralty Court. Rather, the focus of s. 646 appears to be remedial — its purpose was to extend an already existing remedy to allow for claims *in rem*, and not to restrict that remedy by confining jurisdiction to a specific court. The lack of any express language in s. 646 of the *Canada Shipping Act* excluding superior court jurisdiction, or vesting sole jurisdiction in the Admiralty Court, is sufficient by itself to justify interpreting s. 646 as conferring on the Admiralty Court only concurrent jurisdiction over fatal accident claims by dependants.

“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

inhérente des cours supérieures provinciales, le Parlement doit, pour attribuer compétence à la Cour fédérale, exprimer explicitement cette intention. En particulier, la dévolution d'une compétence exclusive à un tribunal créé par loi et la perte corrélative de cette compétence par les cours supérieures provinciales doit être énoncée expressément en termes clairs dans la loi. Conformément au principe de la compétence inhérente des cours supérieures, il est reconnu depuis longtemps que les cours supérieures provinciales peuvent connaître des affaires faisant intervenir le droit maritime, y compris les actions pour négligence découlant de collisions ou d'autres accidents de navigation survenus dans les eaux intérieures. La *Loi sur la Cour fédérale* confirme la compétence des cours supérieures provinciales à l'égard des affaires faisant intervenir le droit maritime canadien, en reconnaissant la compétence concurrente de la Cour fédérale, Section de première instance, sur ces affaires. La partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* crée un régime permettant aux personnes à charge des victimes tuées dans un accident de navigation de formuler une demande *in personam* ou *in rem*. En vertu de l'art. 646, les personnes à charge du défunt peuvent soutenir une action pour dommages-intérêts devant la Cour d'Amirauté, laquelle est définie à l'art. 2 comme la Cour fédérale. Lorsque le Parlement a voulu que la Cour fédérale soit seule compétente pour statuer sur des objets déterminés régis par la *Loi sur la marine marchande du Canada*, il a exprimé son intention en termes explicites dans la loi. Or l'article 646 ne renferme aucune mention expresse quant à l'exclusivité de la compétence de la Cour d'Amirauté; son objet semble plutôt de nature remédiate. Il visait à élargir un recours déjà existant en permettant les actions *in rem*, et non à le restreindre en habilitant un seul tribunal à en connaître. L'absence, à l'art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de termes explicites écartant la compétence des cours supérieures ou attribuant compétence exclusive à la Cour d'Amirauté suffit en soi pour justifier qu'on interprète l'art. 646 comme ne conférant à la Cour d'Amirauté qu'une compétence concurrente sur les demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel présentées par les personnes à charge.

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 inter-

ambit of Canadian maritime law should be considered limited only by the constitutional division of powers in the *Constitution Act, 1867*. Canadian maritime law is uniform throughout Canada, and it is not the law of any province of Canada. All of its principles constitute federal law and not an incidental application of provincial law. The nature of navigation and shipping activities as they are practised in Canada makes a uniform maritime law a practical necessity. Much of maritime law is the product of international conventions, and the legal rights and obligations of those engaged in navigation and shipping should not arbitrarily change according to jurisdiction. The need for legal uniformity is particularly pressing in the area of tortious liability for collisions and other accidents that occur in the course of navigation. In those instances where Parliament has not passed legislation dealing with a maritime matter, the inherited non-statutory principles embodied in Canadian maritime law as developed by Canadian courts remain applicable, and resort should be had to these principles before considering whether to apply provincial law to resolve an issue in a maritime action. Canadian maritime law is not static or frozen. The general principles established by this Court with respect to judicial reform of the common law apply with some modifications to the reform of Canadian maritime law, allowing development in the law where the appropriate criteria are met.

The determination of whether a provincial statute is constitutionally applicable in the context of a maritime negligence law action occurs according to a four-part test. First, prior to engaging in constitutional analysis, a court must determine whether the subject matter affected by the statute falls within the exclusive federal competence over navigation and shipping. If it does, the second step is to determine whether a counterpart to the statutory provision upon which the party seeks to rely is present within existing Canadian maritime law. If no such counterpart exists, the third step involves the court in determining whether or not it is appropriate for Canadian non-statutory maritime law to be altered in accordance with the principles for judicial reform of the law developed by this Court. When applying these principles in the maritime law context, a court should be careful to ensure that it considers not only the social, moral and economic fabric of Canadian society, but also the

prété 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 droit maritime canadien est uniforme partout au Canada, et ce n'est pas le droit d'une province canadienne. Tous les principes qu'il comprend constituent du droit fédéral et non une application accessoire du droit provincial. L'existence de règles de droit maritime uniformes est nécessaire en pratique à cause de la nature même des activités relatives à la navigation et aux expéditions par eau, telles qu'elles sont exercées au Canada. Bon nombre des règles de droit maritime sont le produit de conventions internationales et les droits et obligations juridiques de ceux qui se livrent à la navigation et aux expéditions par eau ne devraient pas changer de façon arbitraire suivant le ressort. La nécessité de règles juridiques uniformes est particulièrement pressante dans le domaine de la responsabilité délictuelle pour abordages et autres accidents de navigation. Dans les cas où le Parlement n'a pas adopté de dispositions législatives pour régir une question de droit maritime, les principes non législatifs qui ont été incorporés au droit maritime canadien et formulés par les tribunaux canadiens restent applicables, et il faudrait recourir à ces principes avant d'examiner s'il y a lieu d'appliquer le droit provincial à la solution d'un point litigieux dans une action en matière maritime. Le droit maritime canadien n'est ni statique ni figé. Les principes généraux formulés par notre Cour relativement à la réforme de la common law par les tribunaux s'appliquent, sous réserve de certaines modifications, à la réforme du droit maritime canadien, permettant ainsi l'évolution du droit lorsque les critères applicables sont respectés.

C'est en fonction d'un critère en quatre volets qu'il faut déterminer si une loi provinciale est constitutionnellement applicable à une action fondée sur la négligence relevant du droit maritime. Premièrement, avant de s'engager dans une analyse constitutionnelle, le tribunal doit déterminer si la question visée par la loi relève de la compétence fédérale exclusive sur la navigation et les expéditions par eau. Dans l'affirmative, le deuxième volet consiste à déterminer si la disposition législative dont la partie cherche à se prévaloir a un pendant en droit maritime canadien. S'il n'y en a pas, le troisième volet consiste pour le tribunal à déterminer s'il convient de modifier le droit maritime canadien non législatif conformément aux principes applicables à la réforme du droit par les tribunaux qui ont été élaborés par notre Cour. Lorsqu'il applique ces principes dans un contexte de droit maritime, le tribunal doit s'assurer de tenir compte non seulement du tissu social, moral et écono-

fabric of the broader international community of maritime states, including the desirability of achieving uniformity between jurisdictions in maritime law matters. Similarly, in evaluating whether a change in Canadian maritime law would have complex ramifications, a court must consider not only the ramifications within Canada, but also the effects of the change upon Canada's treaty obligations and international relations, as well as upon the state of international maritime law. Fourth, if judicial reform of the law is inappropriate, the court must determine whether the particular provincial statutory provision is constitutionally applicable. A provincial statute of general application will be inapplicable in a maritime negligence law context where this application would have the effect of regulating indirectly federal maritime negligence law, whether by supplementing existing rules of maritime negligence law in such a manner that the provincial law effectively alters rules within the exclusive competence of Parliament to amend, or otherwise. The inapplicability of provincial law in the context of a maritime negligence action stems from an application of the doctrine of interjurisdictional immunity. Maritime negligence law is part of the unassailable core of Parliament's exclusive jurisdiction over navigation and shipping. In the context of an action arising from a collision between boats or some other accident, maritime negligence law encompasses the range of possible claimants, the scope of available damages, and the availability of a regime of apportionment of liability according to fault. A provincial statute of general application dealing with such matters within the scope of the province's legitimate powers cannot apply to a maritime law negligence action, and must be read down to achieve this end. The attribution to Parliament of exclusive legislative jurisdiction over navigation and shipping stems in large part from the national and international dimensions of maritime law, and the corresponding requirement for uniformity in maritime law principles. If matters of maritime law were regulated by the various provincial legislatures, this would drastically confuse the day-to-day reality of navigation and shipping in Canadian waters, and would make it impossible for Canada as a country to abide by its international treaty obligations relating to maritime matters. Moreover, unlike most other areas of exclusive federal jurisdiction, maritime law has historically been a specialized area of law, adjudicated within separate courts through the application of principles and rules of law which do not derive solely from traditional common law and statutory sources. The multiplicity of legal sources, including international sources, which nourish Canadian maritime law render it a body of law in which uniformity is especially appropriate. The interference of provincial stat-

mique de la société canadienne, mais aussi du tissu de la collectivité internationale plus large que constituent les États maritimes et notamment de l'opportunité d'uniformiser les règles appliquées par les différentes autorités législatives aux affaires relevant du droit maritime. De même, en appréciant si une modification du droit maritime canadien aurait des conséquences complexes, le tribunal doit examiner non seulement les conséquences qui en résulteraient au Canada, mais aussi les effets de ce changement sur les obligations qui incombent au Canada en vertu de traités, sur ses relations internationales de même que sur l'état du droit maritime international. Quatrièmement, si une réforme du droit par les tribunaux n'est pas justifiée, le tribunal doit déterminer si la disposition législative provinciale est constitutionnellement applicable. La loi provinciale de portée générale sera inapplicable dans un contexte faisant intervenir les règles relatives à la négligence du droit maritime si son application a pour effet de régir indirectement le droit maritime fédéral en matière de négligence, soit en ajoutant aux règles existantes de ce droit de telle sorte que la loi provinciale modifie effectivement des règles que le Parlement est seul compétent à modifier, ou autrement. L'inapplicabilité du droit provincial dans le contexte d'une action pour négligence en matière maritime découle du principe de l'exclusivité des compétences. Les règles relatives à la négligence du droit maritime sont un élément du contenu essentiel de la compétence exclusive du Parlement sur la navigation et les expéditions par eau. Dans le cadre d'une action intentée à la suite d'une collision entre embarcations ou d'un autre accident, les règles relatives à la négligence du droit maritime visent notamment l'éventail des demandeurs éventuels, la portée des dommages-intérêts qui peuvent être obtenus et l'existence d'un régime de partage de la responsabilité selon la faute. La loi provinciale de portée générale qui régit de telles questions dans le cadre des compétences légitimes de la province ne saurait être invoquée dans une action pour négligence fondée sur le droit maritime et doit faire l'objet d'une interprétation atténuée. L'attribution au Parlement de la compétence législative exclusive en matière de navigation et d'expéditions par eau est liée en grande partie aux dimensions nationales et internationales du droit maritime ainsi qu'à l'exigence corrélatrice d'uniformité dans les principes de droit maritime. Si les questions de droit maritime étaient réglementées par les diverses législatures provinciales, cela provoquerait la confusion la plus totale dans le fonctionnement quotidien des expéditions par eau et de la navigation dans les eaux canadiennes, et il deviendrait impossible pour le Canada, en tant que pays, de se conformer aux obligations que lui imposent les traités internationaux en

utes with core areas of Canadian maritime law, such as the law of maritime negligence, would interfere with its historical roots and with its appropriately unique character.

Section 647(2) of the *Canada Shipping Act*, which provides for the awarding of damages in relation to a dependant's fatal accident claim, is silent as to the nature of the compensable loss. Historically, damages in relation to fatal accidents were restricted to compensation for pecuniary loss only, with damages for lost guidance, care and companionship considered to be non-pecuniary in nature and therefore not recoverable. The *Canada Shipping Act* is also silent as to whether damages may be awarded to a dependant of a person injured but not killed in a boating accident. At common law, a person injured in a boating accident can sue for damages for his or her own injuries, but the dependants of the injured person are generally permitted to recover only in limited circumstances. The common law rules barring recovery in both instances should be judicially reformed to allow claims for damages for loss of guidance, care and companionship and to allow such claims to be brought by dependants of a person injured but not killed in a boating accident. Contemporary conceptions of loss include the idea that it is truly a harm for a dependant to lose the guidance, care and companionship of a spouse, parent or child. Changing the definition of "damages" within the context of maritime accident claims is required to keep non-statutory maritime law in step with modern understandings of fairness and justice, as well as with the dynamic and evolving fabric of our society. Given the finding that dependants' claims for loss of guidance, care and companionship may be brought under Canadian maritime law without resort to provincial statutes, it is unnecessary to address the constitutional applicability of Part V of the *Family Law Act*

matière maritime. De plus, à la différence de la plupart des autres champs de compétence fédérale exclusive, le droit maritime est historiquement un domaine de droit spécialisé, ressortissant de tribunaux distincts qui appliquent des principes et des règles de droit ne découlant pas uniquement des sources législatives et de common law traditionnelles. La multiplicité des sources juridiques, dont les sources internationales, qui constituent le fondement du droit maritime canadien, en font un ensemble de règles de droit dont il convient tout spécialement d'assurer l'uniformité. Permettre que les lois provinciales empiètent sur des aspects essentiels du droit maritime canadien, telles les règles relatives à la négligence, serait nier ses racines historiques et son caractère tenu, à juste titre, pour particulier.

Le paragraphe 647(2) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui prévoit l'octroi de dommages-intérêts à la personne à charge qui forme une demande en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel, est muet quant à la nature de la perte indemnisable. Historiquement, il appert que les dommages-intérêts accordés à la suite d'accidents mortels ne visaient que les pertes pécuniaires, le préjudice résultant de la perte de conseils, de soins et de compagnie étant considéré comme non pécuniaire et donc non réparable. La *Loi sur la marine marchande du Canada* ne précise pas non plus si des dommages-intérêts peuvent être accordés à la personne à charge d'une personne qui a été blessée dans un accident de navigation, mais n'est pas morte. Suivant la common law, une personne blessée dans un accident de navigation peut intenter une poursuite en dommages-intérêts pour les blessures qu'elle a subies, mais les personnes à sa charge ne peuvent en règle générale obtenir réparation que dans des circonstances limitées. Il convient que les tribunaux modifient les règles de common law qui empêchent l'indemnisation dans les deux cas afin de permettre les actions en dommages-intérêts pour perte de conseils, de soins et de compagnie, et de permettre aux personnes à charge d'une personne qui a été blessée dans un accident de navigation mais a survécu de réclamer à ce titre. Les conceptions modernes du dommage comportent l'idée que pour une personne à charge le fait de perdre les conseils, les soins et la compagnie d'un conjoint, d'un père ou d'une mère, ou d'un enfant constitue un véritable préjudice. Il est nécessaire de modifier la définition des «dommages-intérêts» dans le contexte des demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation pour que les règles non législatives du droit maritime concordent avec les conceptions modernes d'équité et de justice et suivent en outre l'évolution et le dynamisme de la société. Étant donné la conclusion qu'il est possible pour des per-

to a maritime law claim for loss of guidance, care and companionship.

Dependants' fatal accident claims are a creature of statute. In the maritime context, s. 645 of the *Canada Shipping Act* sets out the list of eligible plaintiffs in clear terms, and the list does not include siblings. While it may be desirable for Parliament to expand the list of eligible dependants, it would be inappropriate for the courts to undertake this task unilaterally by reforming non-statutory maritime law in order to supplement the statutory provision. The class of eligible plaintiffs with respect to dependants' personal injury claims is not prescribed by statute, but rather derives from the common law. It should be defined in the same manner as the class of dependants in fatal accident cases is defined in s. 645 of the *Canada Shipping Act*. Since the determination of the eligible class of plaintiffs with respect to maritime negligence actions is clearly an issue of maritime negligence law falling within the core of Parliament's exclusive competence over navigation and shipping, Part V of the *Family Law Act* is constitutionally inapplicable to allow for the bringing of dependants' claims by siblings, whether involving a fatal accident or personal injury.

It is appropriate for this Court to reform Canadian maritime law to allow a claim by an executor brought in the name of the deceased with respect to an action which the deceased could have brought had he or she lived. The anachronism and unfairness of applying the *actio personalis moritur cum persona* rule in maritime negligence actions is well illustrated by the fact that all common law jurisdictions in Canada have enacted legislation abolishing the rule, and now permit recovery by estates of deceased persons. Accordingly, the constitutional applicability of the *Trustee Act* to allow for such claims in the instant appeals need not be determined.

sonnes à charge d'intenter, en vertu du droit maritime canadien, des demandes en réparation au titre de la perte de conseils, de soins et de compagnie sans avoir à invoquer les lois provinciales, il est inutile d'examiner l'applicabilité constitutionnelle de la partie V de la *Loi sur le droit de la famille* à une demande en réparation de la perte de conseils, de soins et de compagnie relevant du droit maritime.

La demande en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel formulée par une personne à charge est une création de la loi. En matière maritime, l'art. 645 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* indique clairement qui sont les personnes admises à demander réparation, et la liste ne comprend pas les frères et sœurs. Même s'il est peut-être souhaitable que le Parlement ajoute à la liste des personnes à charge admises à agir en réparation, il ne conviendrait pas pour les tribunaux de se lancer unilatéralement dans cette tâche en modifiant les règles non législatives du droit maritime afin de compléter la disposition législative. La catégorie des personnes admises à demander réparation du préjudice corporel à titre de personnes à charge n'est pas prescrite par la loi, mais découle plutôt de la common law. Il convient de définir cette catégorie de personnes de la manière qui est prévue à l'art. 645 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* pour les cas d'accidents mortels. Étant donné que la détermination de la catégorie des demandeurs admis à intenter des actions pour négligence en matière maritime est clairement une question qui intéresse les règles relatives à la négligence du droit maritime et entre dans le domaine de la compétence exclusive du Parlement en matière de navigation et d'expéditions par eau, la partie V de la *Loi sur le droit de la famille* ne peut être constitutionnellement appliquée pour permettre aux frères et sœurs de demander réparation à titre de personnes à charge, qu'il s'agisse d'un accident mortel ou d'un préjudice corporel.

Il convient que notre Cour modifie le droit maritime canadien pour permettre la demande formée par un exécuteur testamentaire au nom du défunt relativement à toute action que ce dernier aurait pu exercer s'il avait survécu. Le fait que toutes les provinces de common law du Canada aient adopté des dispositions législatives abolissant la règle *actio personalis moritur cum persona* et autorisent dorénavant les successions à agir en réparation illustre bien l'anachronisme et l'iniquité que constitue l'application de cette règle dans les actions pour négligence en matière maritime. En conséquence, il n'est pas nécessaire de statuer sur l'applicabilité constitutionnelle de la *Loi sur les fiduciaires* à des actions de ce genre dans les présents pourvois.

A general regime of apportionment of liability according to fault, with joint and several liability among tortfeasors and contribution between tortfeasors, applies in Canadian maritime negligence actions. Accordingly, it is not necessary to consider the constitutional applicability of the *Negligence Act* in these appeals.

The dependants' fatal accident claims as well as all other claims in the three Lake Joseph actions are subject to the two-year limitation period set out in s. 572(1) of the *Canada Shipping Act* and are therefore not statute-barred. Section 572 is contained in Part IX of the Act, which deals with collisions between vessels. While in Part XIV, which deals with dependants' fatal accident claims, s. 649 provides for a one-year limitation period, Part XIV does not constitute a cohesive whole or a complete code with respect to dependants' fatal accident claims. The plaintiffs' fatal accident claims fall within the clear wording of s. 572(1). Moreover, statutory provisions creating a limitation period must be strictly construed in favour of the plaintiff. The ambiguity created by the existence of two distinct limitation periods in the *Canada Shipping Act* should thus be resolved by allowing the plaintiffs in the Lake Joseph actions to rely upon the longer period provided for in s. 572(1). Strongly buttressing the appropriateness of applying this general principle of strict construction of limitations statutes is the fact that applying the one-year limitation period in s. 649 to all fatal accident claims stemming from boating collisions would place Canada in breach of its international treaty obligations.

Cases Cited

Not followed: *Canadian National Steamships Co. v. Watson*, [1939] S.C.R. 11; *Stein v. The Ship "Kathy K"*, [1976] 2 S.C.R. 802; **applied:** *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. v. Saint John Shipbuilding Ltd.*, [1997] 3

Un régime général de partage de la responsabilité selon la faute, prévoyant la responsabilité solidaire ainsi que la contribution entre coauteurs de délits, s'applique aux actions pour négligence en matière maritime au Canada. En conséquence, il n'est pas nécessaire d'examiner l'applicabilité constitutionnelle de la *Loi sur le partage de la responsabilité* dans le cadre des présents pourvois.

Les demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel formées par des personnes à charge de même que toutes les autres demandes formulées dans les trois actions du lac Joseph sont assujetties au délai de prescription de deux ans prévu au par. 572(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et ne sont donc pas prescrites. L'article 572 figure à la partie IX de la Loi, qui traite des abordages entre bâtiments. Bien qu'à la partie XIV, qui traite des demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel présentées par des personnes à charge, l'art. 649 prévoit un délai de prescription d'un an, la partie XIV n'est pas un tout cohérent ni un code complet applicable aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel formulées par des personnes à charge. Les actions en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel intentées par les demandeurs sont visées par le libellé clair du par. 572(1). De plus, les dispositions législatives fixant un délai de prescription doivent être interprétées strictement en faveur du demandeur. L'ambiguïté résultant de l'existence de deux délais de prescription différents dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* doit être résolue en autorisant les demandeurs aux actions du lac Joseph à se prévaloir du délai plus long prévu au par. 572(1). L'application de ce principe général d'interprétation stricte des dispositions législatives concernant la prescription des actions est largement justifiée par le fait que l'application du délai de prescription d'un an prévu à l'art. 649 à toutes les demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel formées à la suite de collisions d'embarcations de plaisance entraînerait la violation par le Canada des obligations qui lui incombent en vertu de traités internationaux.

Jurisprudence

Arrêts non suivis: *Canadian National Steamships Co. c. Watson*, [1939] R.C.S. 11; *Stein c. Le navire «Kathy K»*, [1976] 2 R.C.S. 802; **arrêts appliqués:** *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. c. Saint John Shipbuilding*

S.C.R. 1210; **referred to:** *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752; *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273; *Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683; *Basarsky v. Quinlan*, [1972] S.C.R. 380; *Miron v. Trudel*, [1995] 2 S.C.R. 418; *Valin v. Langlois* (1879), 3 S.C.R. 1; *Ontario (Attorney General) v. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 S.C.R. 206; *Canada (Human Rights Commission) v. Canadian Liberty Net*, [1998] 1 S.C.R. 626; *R. v. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Ltd.*, [1980] 1 S.C.R. 695; *Peacock v. Bell* (1677), 1 Wms. Saund. 73, 85 E.R. 84; *Albon v. Pyke* (1842), 4 Man. & G. 421, 134 E.R. 172; *Board v. Board*, [1919] A.C. 956; *Re Minister of Social Welfare and Rehabilitation and Dube* (1963), 39 D.L.R. (2d) 302; *Shipman v. Phinn* (1914), 31 O.L.R. 113, aff'd (1914), 32 O.L.R. 329; *Pile Foundations Ltd. v. Selkirk Silica Co.* (1967), 59 W.W.R. 622; *Heath v. Kane* (1975), 10 O.R. (2d) 716; *Harvey v. Tarala* (1977), 6 Sask. R. 74; *Seward v. The "Vera Cruz"* (1884), 10 App. Cas. 59; *The Caliph*, [1912] P. 213; *The Ship Catala v. Dagsland*, [1928] Ex. C.R. 83; *Rogers v. S.S. Baron Carnegie*, [1943] Ex. C.R. 163; *Monk Corp. v. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 S.C.R. 779; *Porto Seguro Companhia De Seguros Gerais v. Belcan S.A.*, [1997] 3 S.C.R. 1278; *Watkins v. Olafson*, [1989] 2 S.C.R. 750; *R. v. Salituro*, [1991] 3 S.C.R. 654; *John Deere Plow Co. v. Wharton*, [1915] A.C. 330; *Attorney-General for Manitoba v. Attorney-General for Canada*, [1929] A.C. 260; *Commission du salaire minimum v. Bell Telephone Co. of Canada*, [1966] S.C.R. 767; *Registrar of Motor Vehicles v. Canadian American Transfer Ltd.*, [1972] S.C.R. 811; *Dick v. The Queen*, [1985] 2 S.C.R. 309; *Bell Canada v. Quebec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 S.C.R. 749; *Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec v. Canada (National Battlefields Commission)*, [1990] 2 S.C.R. 838; *Delgamuukw v. British Columbia*, [1997] 3 S.C.R. 1010; *Blake v. Midland Railway Co.* (1852), 18 Q.B. 93, 118 E.R. 35; *Mason v. Peters* (1982), 39 O.R. (2d) 27; *Baker v. Bolton* (1808), 1 Camp. 493, 170 E.R. 1033; *Admiralty Commissioners v. S.S. Amerika*, [1917] A.C. 38; *St. Lawrence & Ottawa Railway Co. v. Lett* (1885), 11 S.C.R. 422; *Vana v. Tosta*, [1968] S.C.R. 71; *Walpole v. Canadian Northern Railway Co.*, [1923] A.C. 113; *Toronto Transportation Commission v. The King*, [1949] S.C.R. 510; *Gartland Steamship Co. v. The Queen*, [1960] S.C.R. 315; *Fraser River Harbour Commission v. The "Hiro Maru"*, [1974] F.C. 490; *The Alnwick*, [1965] 2 All E.R. 569; *Berardinelli v. Ontario Housing Corp.*, [1979] 1 S.C.R. 275.

Ltd., [1997] 3 R.C.S. 1210; **arrêts mentionnés:** *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752; *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273; *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683; *Basarsky c. Quinlan*, [1972] R.C.S. 380; *Miron c. Trudel*, [1995] 2 R.C.S. 418; *Valin c. Langlois* (1879), 3 R.C.S. 1; *Ontario (Procureur général) c. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 R.C.S. 206; *Canada (Commission des droits de la personne) c. Canadian Liberty Net*, [1998] 1 R.C.S. 626; *R. c. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Ltd.*, [1980] 1 R.C.S. 695; *Peacock c. Bell* (1677), 1 Wms. Saund. 73, 85 E.R. 84; *Albon c. Pyke* (1842), 4 Man. & G. 421, 134 E.R. 172; *Board c. Board*, [1919] A.C. 956; *Re Minister of Social Welfare and Rehabilitation and Dube* (1963), 39 D.L.R. (2d) 302; *Shipman c. Phinn* (1914), 31 O.L.R. 113, conf. par (1914), 32 O.L.R. 329; *Pile Foundations Ltd. c. Selkirk Silica Co.* (1967), 59 W.W.R. 622; *Heath c. Kane* (1975), 10 O.R. (2d) 716; *Harvey c. Tarala* (1977), 6 Sask. R. 74; *Seward c. The "Vera Cruz"* (1884), 10 App. Cas. 59; *The Caliph*, [1912] P. 213; *The Ship Catala c. Dagsland*, [1928] R.C. de l'É. 83; *Rogers c. S.S. Baron Carnegie*, [1943] R.C. de l'É. 163; *Monk Corp. c. Island Fertilizers Ltd.*, [1991] 1 R.C.S. 779; *Porto Seguro Companhia De Seguros Gerais c. Belcan S.A.*, [1997] 3 R.C.S. 1278; *Watkins c. Olafson*, [1989] 2 R.C.S. 750; *R. c. Salituro*, [1991] 3 R.C.S. 654; *John Deere Plow Co. c. Wharton*, [1915] A.C. 330; *Attorney-General for Manitoba c. Attorney-General for Canada*, [1929] A.C. 260; *Commission du salaire minimum c. Bell Telephone Co. of Canada*, [1966] R.C.S. 767; *Registrar of Motor Vehicles c. Canadian American Transfer Ltd.*, [1972] R.C.S. 811; *Dick c. La Reine*, [1985] 2 R.C.S. 309; *Bell Canada c. Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 R.C.S. 749; *Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec c. Canada (Commission des champs de bataille nationaux)*, [1990] 2 R.C.S. 838; *Delgamuukw c. Colombie-Britannique*, [1997] 3 R.C.S. 1010; *Blake c. Midland Railway Co.* (1852), 18 Q.B. 93, 118 E.R. 35; *Mason c. Peters* (1982), 39 O.R. (2d) 27; *Baker c. Bolton* (1808), 1 Camp. 493, 170 E.R. 1033; *Admiralty Commissioners c. S.S. Amerika*, [1917] A.C. 38; *St. Lawrence & Ottawa Railway Co. c. Lett* (1885), 11 R.C.S. 422; *Vana c. Tosta*, [1968] R.C.S. 71; *Walpole c. Canadian Northern Railway Co.*, [1923] A.C. 113; *Toronto Transportation Commission c. The King*, [1949] R.C.S. 510; *Gartland Steamship Co. c. The Queen*, [1960] R.C.S. 315; *Commission de port du Fraser c. Le «Hiro Maru»*, [1974] C.F. 490; *The Alnwick*, [1965] 2 All E.R. 569; *Berardinelli c. Ontario Housing Corp.*, [1979] 1 R.C.S. 275.

Statutes and Regulations Cited

- Act to amend the Canada Shipping Act, 1934*, S.C. 1948, c. 35.
- Act to amend the Federal Court Act, the Crown Liability Act, the Supreme Court Act and other Acts in consequence thereof*, S.C. 1990, c. 8.
- Act respecting compensation to the Families of Persons killed by Accident, and in duels*, C.S.C. 1859, c. 78.
- Admiralty Act, 1934*, S.C. 1934, c. 31.
- Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9, ss. 2 “Admiralty Court”, 209(2), 453, Part IX, 571, 572(1), (3), 573, 580(1) [repl. 1998, c. 6, s. 2], Part XIV, 645, 646, 647, 649, 650.
- Canada Shipping Act, 1934*, S.C. 1934, c. 44, Part XII, s. 647.
- Civil Code of Lower Canada*, arts. 596, 607.
- Civil Code of Québec*, S.Q. 1991, c. 64, art. 625.
- Constitution Act, 1867*, ss. 91(10), 92, 101, 129.
- Family Law Act*, R.S.O. 1990, c. F.3, Part V, s. 61(1), (2)(e).
- Fatal Accidents Act*, R.S.A. 1980, c. F-5, s. 8(2) [rep. & sub. 1994, c. 16, s. 5].
- Fatal Accidents Act*, R.S.M. 1987, c. F50, s. 3(4).
- Fatal Accidents Act*, R.S.N.B. 1973, c. F-7, s. 3(4) [ad. 1986, c. 36, s. 1].
- Fatal Accidents Act*, R.S.P.E.I. 1988, c. F-5, s. 6(3)(c) [ad. 1992, c. 24, s. 1].
- Fatal Accidents Act*, S.O. 1911, c. 33, s. 11.
- Fatal Accidents Act, 1846* (U.K.), 9 & 10 Vict., c. 93 (*Lord Campbell’s Act*).
- Fatal Accidents Act, 1864* (U.K.), 27 & 28 Vict., c. 95.
- Fatal Accidents (Damages) Act, 1908* (U.K.), 8 Edw. 7, c. 7.
- Fatal Injuries Act*, R.S.N.S. 1989, c. 163, s. 5(2)(d).
- Federal Court Act*, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 2 “Canadian maritime law”, 17(1) [rep. & sub. 1990, c. 8, s. 3], 22(1), (2)(d), (g).
- International Convention for the Unification of certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels*, B.T.S. 1913 No. 4, art. 7.
- Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act, 1934* (U.K.), 24 & 25 Geo. 5, c. 41, s. 1(1).
- Maritime Conventions Act, 1911* (U.K.), 1 & 2 Geo. 5, c. 57, ss. 5, 8.
- Maritime Conventions Act, 1914*, S.C. 1914, c. 13, pre-
amble, ss. 6, 9.
- Negligence Act*, R.S.O. 1990, c. N.1.
- Occupiers’ Liability Act*, R.S.O. 1990, c. O.2.

Lois et règlements cités

- Acte concernant l’indemnité en faveur des parents de ceux qui sont tués par accident, ou en duel*, S.R.C. 1859, ch. 78.
- Code civil du Bas Canada*, art. 596, 607.
- Code civil du Québec*, L.Q. 1991, ch. 64, art. 625.
- Convention internationale pour l’Unification de certaines Règles en Matière d’Abordage*, B.T.S. 1913 n° 4, art. 7.
- Fatal Accidents Act*, R.S.A. 1980, ch. F-5, art. 8(2) [abr. & rempl. 1994, ch. 16, art. 5].
- Fatal Accidents Act*, R.S.P.E.I. 1988, ch. F-5, art. 6(3)(c) [aj. 1992, ch. 24, art. 1].
- Fatal Accidents Act*, S.O. 1911, ch. 33, art. 11.
- Fatal Accidents Act, 1846* (U.K.), 9 & 10 Vict., ch. 93 (*Lord Campbell’s Act*).
- Fatal Accidents Act, 1864* (U.K.), 27 & 28 Vict., ch. 95.
- Fatal Accidents (Damages) Act, 1908* (U.K.), 8 Edw. 7, ch. 7.
- Fatal Injuries Act*, R.S.N.S. 1989, ch. 163, art. 5(2)(d).
- Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act, 1934* (U.K.), 24 & 25 Geo. 5, ch. 41, art. 1(1).
- Loi constitutionnelle de 1867*, art. 91(10), 92, 101, 129.
- Loi d’amirauté, 1934*, S.C. 1934, ch. 31.
- Loi de la marine marchande du Canada, 1934*, S.C. 1934, ch. 44, partie XII, s. 647.
- Loi des conventions maritimes, 1914*, S.C. 1914, ch. 13, préambule, art. 6, 9.
- Loi modifiant la Loi sur la Cour fédérale, la Loi sur la responsabilité de l’État, la Loi sur la Cour suprême et d’autres lois en conséquence*, L.C. 1990, ch. 8.
- Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934*, S.C. 1948, ch. 35.
- Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 2 «droit maritime canadien», 17(1) [abr. & rempl. 1990, ch. 8, art. 3], 22(1), (2)(d), (g).
- Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985), ch. S-9, art. 2 «Cour d’Amirauté», 209(2), 453, partie IX, 571, 572(1), (3), 573, 580(1) [abr. 1998, ch. 6, art. 2], partie XIV, 645, 646, 647, 649, 650.
- Loi sur la responsabilité des occupants*, L.R.O. 1990, ch. O.2.
- Loi sur le droit de la famille*, L.R.O. 1990, ch. F.3, partie V, art. 61(1), (2)(e).
- Loi sur le partage de la responsabilité*, L.R.O. 1990, ch. N.1.
- Loi sur les accidents mortels*, L.R.M. 1987, ch. F50, art. 3(4).
- Loi sur les accidents mortels*, L.R.N.-B. 1973, ch. F-7, art. 3(4) [aj. 1986, ch. 36, art. 1].
- Loi sur les fiduciaires*, L.R.O. 1990, ch. T.23, art. 38(1).

Rules of Civil Procedure, O. Reg. 560/84, r. 21.01(1)(a).
Trustee Act, R.S.O. 1990, c. T.23, s. 38(1).

Authors Cited

Canada. *House of Commons Debates*, 4th Sess., 20th Parl., vol. IV, May 17, 1948, at p. 3994.
Cooper-Stephenson, Ken. *Personal Injury Damages in Canada*, 2nd ed. Scarborough, Ont.: Carswell, 1996.
Côté, Pierre-André. *The Interpretation of Legislation in Canada*, 2nd ed. Cowansville, Qué.: Yvon Blais, 1991.
Driedger on the Construction of Statutes, 3rd ed. By Ruth Sullivan. Toronto: Butterworths, 1994.
Feldthusen, Bruce. *Economic Negligence: The Recovery of Pure Economic Loss*, 3rd ed. Scarborough, Ont.: Carswell, 1994.
Hogg, Peter W. *Constitutional Law of Canada*, vol. 1, loose-leaf ed. Scarborough, Ont.: Carswell, 1992 (updated 1997, release 2).
Quebec Civil Law: An Introduction to Quebec Private Law. Under the general editorship of John E. C. Brierley and Roderick A. Macdonald. Toronto: Emond Montgomery, 1993.
Waddams, S. M. *The Law of Damages*, loose-leaf ed. Toronto: Canada Law Book, 1991 (updated December 1997, release 6).

APPEALS and CROSS-APPEALS from a judgment of the Ontario Court of Appeal (1996), 30 O.R. (3d) 643, 140 D.L.R. (4th) 52, 94 O.A.C. 241, [1996] O.J. No. 3659 (QL), affirming a decision of the Ontario Court (General Division) granting leave to file an amended statement of claim and determining a special case. Appeals and cross-appeals dismissed.

Mark Edwards, for the appellants Christopher Hogarth et al.

Rui M. Fernandes, for the appellants Josephine Perry et al.

Eric R. Murray, Q.C., and *Robin K. Basu*, for the respondents John Emmett Hall et al.

Peter A. Daley and *M. Jasmine Sweatman*, for Ontario Holidays Corporation.

Maritime Conventions Act, 1911 (U.K.), 1 & 2 Geo. 5, ch. 57, art. 5, 8.

Règles de procédure civile, Règl. de l'Ont. 560/84, règle 21.01(1)a).

Doctrine citée

Canada. *Débats de la Chambre des communes*, 4^e sess., 20^e lég., vol. IV, 17 mai 1948, à la p. 4100.
Cooper-Stephenson, Ken. *Personal Injury Damages in Canada*, 2nd ed. Scarborough, Ont.: Carswell, 1996.
Côté, Pierre-André. *Interprétation des lois au Canada*, 2^e éd. Cowansville, Qué.: Yvon Blais, 1990.
Driedger on the Construction of Statutes, 3rd ed. By Ruth Sullivan. Toronto: Butterworths, 1994.
Feldthusen, Bruce. *Economic Negligence: The Recovery of Pure Economic Loss*, 3rd ed. Scarborough, Ont.: Carswell, 1994.
Hogg, Peter W. *Constitutional Law of Canada*, vol. 1, loose-leaf ed. Scarborough, Ont.: Carswell, 1992 (updated 1997, release 2).
Quebec Civil Law: An Introduction to Quebec Private Law. Under the general editorship of John E. C. Brierley and Roderick A. Macdonald. Toronto: Emond Montgomery, 1993.
Waddams, S. M. *The Law of Damages*, loose-leaf ed. Toronto: Canada Law Book, 1991 (updated December 1997, release 6).

POURVOIS et POURVOIS INCIDENTS contre un arrêt de la Cour d'appel de l'Ontario (1996), 30 O.R. (3d) 643, 140 D.L.R. (4th) 52, 94 O.A.C. 241, [1996] O.J. No. 3659 (QL), qui a confirmé une décision de la Cour de l'Ontario (Division générale) accordant l'autorisation de déposer une déclaration modifiée et ordonnant l'instruction sous forme d'exposé de cause. Pourvois et pourvois incidents rejetés.

Mark Edwards, pour les appelants Christopher Hogarth et autres.

Rui M. Fernandes, pour les appelants Josephine Perry et autre.

Eric R. Murray, c.r., et *Robin K. Basu*, pour les intimés John Emmett Hall et autres.

Peter A. Daley et *M. Jasmine Sweatman*, pour Ontario Holidays Corporation.

Brendan O'Brien, Q.C., and Ismail Barmania, for the respondent Josephine Perry.

Mark J. Freiman and Geoff R. Hall, for the Perry Estate respondents.

Frederick W. Knight, Q.C., and Jean Leslie Marentette, for the appellant Larry Grail.

Nigel H. Frawley and William M. Sharpe, for the respondents Deborah Ordon et al.

Alain Gingras, for the intervener.

The judgment of the Court was delivered by

IACOBUCCI AND MAJOR JJ. — These appeals and cross-appeals arise out of four negligence actions that were commenced in the Ontario Court (General Division) in relation to two boating accidents which occurred on navigable waters within Ontario. The first action arose out of a boating accident that occurred on Lake Erie on July 1, 1990. Bernard Ordon drowned after a pleasure boat owned and operated by Larry Grail sank. The other three actions relate to a boating collision which occurred on Lake Joseph, near Port Carling, Ontario, on September 2, 1990, resulting in the death of two occupants of the boat that was hit and in serious injury to the other two occupants. The appeals and cross-appeals raise several important issues of maritime law.

As a preliminary jurisdictional matter, the Court is asked to determine whether the adjudication of maritime fatal accident claims brought by dependants of the deceased is a matter within the exclusive jurisdiction of the Federal Court, Trial Division, or whether jurisdiction over such claims is shared between that court and the provincial superior courts.

The central question in these appeals and cross-appeals concerns the constitutional applicability of provincial statutes of general application to maritime negligence claims. Five constitutional questions have been stated for the Court's considera-

Brendan O'Brien, c.r., et Ismail Barmania, pour l'intimée Josephine Perry.

Mark J. Freiman et Geoff R. Hall, pour les intimés de la succession Perry.

Frederick W. Knight, c.r., et Jean Leslie Marentette, pour l'appellant Larry Grail.

Nigel H. Frawley et William M. Sharpe, pour les intimés Deborah Ordon et autres.

Alain Gingras, pour l'intervenant.

Version française du jugement de la Cour rendu par

LES JUGES IACOBUCCI ET MAJOR — Les présents pourvois et pourvois incidents découlent de quatre actions pour négligence intentées devant la Cour de l'Ontario (Division générale) par suite de deux accidents de navigation de plaisance survenus dans les eaux navigables de l'Ontario. La première action résulte d'un accident qui s'est produit sur le lac Érié le 1^{er} juillet 1990. Bernard Ordon s'y est noyé lorsqu'une embarcation de plaisance pilotée par Larry Grail, le propriétaire, a coulé. Les trois autres actions se rapportent à une collision qui s'est produite sur le lac Joseph, près de Port Carling, le 2 septembre 1990, causant la mort de deux des occupants de l'embarcation heurtée et des blessures graves aux deux autres occupants. Les pourvois et pourvois incidents soulèvent plusieurs questions de droit maritime importantes.

La Cour doit statuer sur la question préliminaire de savoir si les demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel, intentées par les personnes à charge des victimes décédées, sont du ressort exclusif de la Cour fédérale, Section de première instance, ou si les cours supérieures provinciales sont également compétentes pour les entendre.

La principale question soulevée par les présents pourvois et pourvois incidents vise l'applicabilité constitutionnelle des lois provinciales de portée générale aux actions pour négligence en matière maritime. Cinq questions constitutionnelles sont

1

2

3

tion. Each question concerns the constitutionality and, more importantly, constitutional applicability of a provincial or (in one instance) pre-Confederation statute in relation to a negligence claim arising from a boating accident. The general question which this Court is called upon to answer is whether and how the provisions of a provincial statute may function to determine legal issues which arise incidentally as part of a negligence claim otherwise entirely governed by federal maritime law.

soumises à l'examen de la Cour; chacune d'elles porte sur la constitutionnalité et, de façon plus importante, sur l'applicabilité constitutionnelle d'une loi provinciale ou (dans un cas) d'une loi antérieure à la Confédération à une action pour négligence découlant d'un accident de navigation de plaisance. La Cour doit se prononcer sur une question générale, celle de savoir si les dispositions d'une loi provinciale peuvent être appliquées pour trancher les questions juridiques se greffant accessoirement à une action pour négligence relevant par ailleurs intégralement du droit maritime fédéral, et de quelle façon.

⁴ Related to the constitutional questions are various subsidiary questions regarding the eligibility of specific categories of negligence claimants in a maritime law action, and the availability of damages in the context of such an action for loss of guidance, care and companionship. These questions in turn raise issues regarding the appropriate scope of judicial reform of Canadian maritime law.

Aux questions constitutionnelles se rattachent divers points subsidiaires touchant les catégories de demandeurs admis à intenter une action pour négligence fondée sur le droit maritime et la possibilité d'obtenir des dommages-intérêts pour perte de conseils, de soins et de compagnie, dans le cadre d'une telle action. Ces points soulèvent à leur tour des questions touchant la mesure dans laquelle les tribunaux peuvent intervenir pour réformer le droit maritime canadien.

⁵ Finally, three of the appeals raise the issue of the applicable limitation period for fatal accident claims by dependants of a person killed in a boating collision.

Enfin, trois des pourvois posent la question de la prescription applicable aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel, intentées par les personnes à charge d'une personne tuée dans une collision maritime.

I. Facts

I. Les faits

A. *Ordon et al. v. Grail* (the "Lake Erie action")

A. *Ordon et al. c. Grail* (l'action du lac Érié)

⁶ Following Bernard Ordon's drowning on July 1, 1990, his widow Deborah Ordon made claims against Larry Grail, the owner and operator of the boat. She brought claims both in her capacity as the deceased's executrix and in her personal capacity, for damages pursuant to s. 38(1) of the *Trustee Act*, R.S.O. 1990, c. T.23, and s. 61 of the *Family Law Act*, R.S.O. 1990, c. F.3, respectively. Her *Family Law Act* claim included claims for lost income and support, lost services, out-of-pocket expenses, personal trauma and nervous shock caused by her husband's death, as well as a claim for compensation for loss of guidance, care and companionship under s. 61(2)(e) of the *Family*

À la suite de la noyade de Bernard Ordon, le 1^{er} juillet 1990, sa veuve, Deborah Ordon, a poursuivi Larry Grail qui pilotait le bateau et en était propriétaire. Elle a intenté une action en dommages-intérêts en qualité d'exécutrice de la succession et en sa qualité personnelle, sous le régime du par. 38(1) de la *Loi sur les fiduciaires*, L.R.O. 1990, ch. T.23, et de l'art. 61 de la *Loi sur le droit de la famille*, L.R.O. 1990, ch. F.3, respectivement. Sa demande selon la *Loi sur le droit de la famille* visait notamment le manque à gagner, la perte de soutien, la perte de services, les débours, le traumatisme personnel et le choc nerveux causés par le décès de son mari ainsi que la perte de conseils, de

Law Act. The deceased's two children and his mother made similar claims pursuant to the *Family Law Act*, including claims for loss of guidance, care and companionship under s. 61(2)(e). The corporation of which Ordon was owner, president, and manager also brought a claim against Grail, although that claim has since been abandoned. The action was commenced on March 19, 1991, less than one year after the accident.

Before trial, Grail brought a motion in the Ontario Court (General Division) requesting determination of several questions of law prior to trial under Rule 21.01(1)(a) of the *Rules of Civil Procedure*, O. Reg. 560/84, and consequent to that, an order striking out several paragraphs of the plaintiffs' Statement of Claim (including the paragraphs pleading the *Family Law Act*) on the basis that they disclosed no reasonable cause of action. The plaintiffs brought a cross-motion for an order amending certain paragraphs of the Statement of Claim *nunc pro tunc* so as to allow them to plead their action under the *Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9. McMahon J. granted both the motion and the cross-motion.

Grail then sought and was granted leave to appeal the motions judge's decision to permit the plaintiffs to amend their Statement of Claim. Leave was granted in part on the basis that the motions judge's order permitting the action to proceed in the Ontario Court (General Division) under the *Canada Shipping Act* may have usurped exclusive Federal Court (Trial Division) jurisdiction over maritime wrongful death claims under that Act. The plaintiffs cross-appealed the order striking portions of their Statement of Claim.

Subsequently, by order of Dubin C.J.O., four other maritime negligence actions were joined

soins et de compagnie, sous le régime de l'al. 61(2)e) de cette loi. Les deux enfants de la victime ainsi que sa mère ont présenté des demandes similaires en vertu de cette loi, y compris une demande en réparation au titre de la perte de conseils, de soins et de compagnie sous le régime de l'al. 61(2)e). La société dont M. Ordon était le propriétaire, le président et le directeur a également poursuivi M. Grail, mais elle s'en est désistée depuis. L'action a été intentée le 19 mars 1991, soit moins d'un an après l'accident.

Avant l'instruction, M. Grail a déposé une requête devant la Cour de l'Ontario (Division générale), sous le régime de la règle 21.01(1)a) des *Règles de procédure civile*, Règl. de l'Ont. 560/84, demandant à celle-ci de trancher plusieurs questions préliminaires de droit et, par suite, de radier plusieurs paragraphes de la déclaration des demandeurs (dont les paragraphes invoquant la *Loi sur le droit de la famille*), pour le motif qu'ils ne révélaient aucune cause raisonnable d'action. Les demandeurs ont présenté une requête incidente tendant à obtenir une ordonnance modifiant *nunc pro tunc* certains paragraphes de la déclaration pour leur permettre d'invoquer la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985), ch. S-9, au soutien de leur action. Le juge McMahon a accueilli les deux requêtes.

Monsieur Grail a alors sollicité et obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision du juge des requêtes autorisant les demandeurs à modifier leur déclaration. L'appel a notamment été autorisé parce que l'ordonnance du juge permettant que l'action soit entendue par la Cour de l'Ontario (Division générale) sous le régime de la *Loi sur la marine marchande du Canada* pouvait avoir empiété sur la compétence exclusive de la Cour fédérale, Section de première instance, de connaître, en matière maritime, des demandes en réparation du préjudice résultant d'un décès causé par la faute d'autrui présentées en application de la Loi. Les demandeurs ont formé un appel incident à l'encontre de l'ordonnance de radiation visant certaines parties de leur déclaration.

Par la suite, le juge en chef Dubin a réuni quatre autres actions fondées sur la négligence en matière

7

8

9

together into a special case to be heard in the first instance by the Court of Appeal for Ontario. These four actions as well as the Lake Erie action were heard together by the Court of Appeal.

B. *Joanne Perry et al. v. Hogarth et al.* — *Hall et al. v. Hogarth et al.* — *Josephine Perry v. Hogarth et al.* (the “Lake Joseph actions”)

10 Three of the special case actions related to a boating collision which occurred on Lake Joseph, near Port Carling, Ontario, on September 2, 1990. The plaintiffs in these three Lake Joseph actions alleged that a “Charger” motorboat owned by Diana Hogarth and operated by her son Christopher Hogarth collided with a “Starcraft” motorboat owned by John Haller and operated by his daughter Josephine Perry. Also in the Starcraft boat with Josephine Perry were her husband Grant Perry as well as Peter Hall and his wife Louise Carroll. No one else was in the Charger boat with Christopher Hogarth. As a result of the collision, Grant Perry and Louise Carroll were killed. Peter Hall suffered serious and permanent brain injuries. Josephine Perry suffered serious personal injuries.

11 Following the accident, three actions were brought against Diana Hogarth, her husband Murray Hogarth, their son Christopher Hogarth, Pioneer Petroleums Inc. (the Hogarth family company), the Edenvale Inn (the bar where it is alleged Christopher Hogarth became intoxicated shortly prior to the accident) and Ontario Holidays Corporation, the owner of the bar. John Haller and Josephine Perry were also named as defendants in two of the actions. In the third action, Josephine Perry was the plaintiff. On consent, the actions against Pioneer Petroleums Inc. have since been discontinued.

12 The first Lake Joseph action, *Joanne Perry et al. v. Hogarth et al.*, was commenced on March 11, 1992. The action was brought by the parents, brothers, sisters and infant daughter of Grant Perry for loss of guidance, care and companionship and for pecuniary losses. The siblings of Grant Perry claimed damages under the *Family Law Act*. The

maritime pour instruction sous forme d’exposé de cause par la Cour d’appel de l’Ontario siégeant en première instance. La Cour d’appel a entendu ensemble ces quatre actions et l’action du lac Érié.

B. *Joanne Perry et al. c. Hogarth et al.* — *Hall et al. c. Hogarth et al.* — *Josephine Perry c. Hogarth et al.* (les actions du lac Joseph)

Trois des actions soumises sous forme d’exposé de cause ont trait à une collision d’embarcations de plaisance survenue sur le lac Joseph, près de Port Carling (Ontario), le 2 septembre 1990. Les demandeurs déclarent qu’une embarcation à moteur «Charger», propriété de Diana Hogarth, que pilotait le fils de cette dernière, Christopher Hogarth, est entrée en collision avec une embarcation à moteur «Starcraft» appartenant à John Haller et pilotée par sa fille Josephine Perry, dans laquelle prenaient également place l’époux de Josephine Perry, Grant Perry, ainsi que Peter Hall et son épouse, Louise Carroll. Christopher Hogarth était seul dans l’autre embarcation. La collision a causé la mort de Grant Perry et de Louise Carroll. Peter Hall a subi des lésions cérébrales graves laissant des séquelles permanentes. Josephine Perry a été gravement blessée.

Après l’accident, trois actions ont été intentées contre Diana Hogarth, son mari, Murray Hogarth, et leur fils Christopher, et contre Pioneer Petroleums Inc. (la société exploitée par la famille Hogarth), l’Edenvale Inn (le bar où Christopher Hogarth se serait enivré peu avant l’accident) et Ontario Holidays Corporation, la société propriétaire du bar. John Haller et Josephine Perry étaient également constitués défendeurs dans deux des actions. Josephine Perry était demanderesse dans la troisième action. Sur consentement, il y a eu depuis désistement des actions dirigées contre Pioneer Petroleums Inc.

La première action du lac Joseph, *Joanne Perry et al. c. Hogarth et al.*, a été intentée le 11 mars 1992. Les demandeurs, savoir les parents, les frères et sœurs et la fillette de Grant Perry, poursuivaient en dommages-intérêts pour perte de conseils, de soins et de compagnie et pour perte pécuniaire. Les frères et sœurs de Grant Perry ont

parents and daughter of Grant Perry claimed damages under the *Family Law Act* or, alternatively, through the administratrix of Grant Perry's estate under the *Canada Shipping Act*. As well, the estate of Grant Perry by his administratrix claimed expenses arising from his death under the *Trustee Act* or alternatively under the *Canada Shipping Act*.

The second Lake Joseph action, *Hall et al. v. Hogarth et al.*, was commenced on June 1, 1992 in relation to the death of Louise Carroll and the injuries sustained by Peter Hall. The action was brought by the parents, brothers and sisters of both Peter Hall and Louise Carroll under the *Family Law Act* or alternatively under the *Canada Shipping Act* for loss of guidance, care and companionship and for pecuniary losses. The estate of Louise Carroll, by her executrix, claimed expenses arising from her death under the *Trustee Act*. In addition, Peter Hall brought a claim for pecuniary losses relating to his injuries and for loss of guidance, care and companionship as a result of his wife's death under the *Family Law Act* or alternatively under the *Canada Shipping Act*.

The third Lake Joseph action, *Josephine Perry v. Hogarth et al.*, was commenced on August 31, 1992. Josephine Perry claimed damages under the *Family Law Act* or alternatively under the *Canada Shipping Act* for her own injuries including shock, as well as damages for loss of guidance, care and companionship and pecuniary losses resulting from the death of her husband, Grant Perry.

All of the defendants in the first two Lake Joseph actions pleaded contributory negligence on

invoqué la *Loi sur le droit de la famille*. Les parents et la fille de Grant Perry ont également invoqué cette loi mais, par l'intermédiaire de l'administratrice de la succession de Grant Perry, ils se sont aussi fondés subsidiairement sur la *Loi sur la marine marchande du Canada*. De plus, la succession de Grant Perry, représentée par son administratrice, a réclamé, sous le régime de la *Loi sur les fiduciaires* ou, subsidiairement, sous celui de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, les débours que lui a occasionnés le décès de Grant Perry.

La deuxième action du lac Joseph, *Hall et al. c. Hogarth et al.*, a été intentée le 1^{er} juin 1992; elle se rapportait au décès de Louise Carroll et au préjudice corporel subi par Peter Hall. Les demandeurs étaient les parents ainsi que les frères et sœurs de Peter Hall et de Louise Carroll, lesquels ont réclamé des dommages-intérêts pour perte de conseils, de soins et de compagnie et pour perte pécuniaire en vertu de la *Loi sur le droit de la famille* ou, subsidiairement, de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Par le truchement de son exécutrice, la succession de Louise Carroll a demandé, sous le régime de la *Loi sur les fiduciaires*, d'être indemnisée des débours occasionnés par le décès de Louise Carroll. Peter Hall a également intenté une poursuite pour la perte pécuniaire qu'il a subie en raison de ses blessures ainsi que pour la perte de conseils, de soins et de compagnie qui a résulté du décès de sa femme; il a fondé ses demandes sur la *Loi sur le droit de la famille* ou, subsidiairement, sur la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

La troisième action du lac Joseph, *Josephine Perry c. Hogarth et al.*, a été intentée le 31 août 1992. Josephine Perry y demandait des dommages-intérêts sous le régime de la *Loi sur le droit de la famille* ou, subsidiairement, sous celui de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, pour le préjudice corporel qu'elle a subi, notamment le choc dont elle a souffert, ainsi que pour la perte de conseils, de soins et de compagnie et pour la perte pécuniaire résultant du décès de son mari, Grant Perry.

Tous les défendeurs aux deux premières actions du lac Joseph ont plaidé qu'il y avait eu négligence

13

14

15

the part of Josephine Perry as operator of the boat that was struck and on the part of John Haller, Peter Hall, and the deceased Louise Carroll. Josephine Perry pleaded contributory negligence on the part of her co-defendants and on the part of Peter Hall and Louise Carroll. The defendant Ontario Holidays Corporation also pleaded contributory negligence on the part of the three Hogarth defendants.

contributive de la part de Josephine Perry, qui pilotait l'embarcation qui a été heurtée, et de la part de John Haller, de Peter Hall ainsi que de Louise Carroll qui est décédée. Josephine Perry a allégué la négligence contributive de ses co-défendeurs ainsi que de Peter Hall et de Louise Carroll. La défendresse Ontario Holidays Corporation a également invoqué la négligence contributive des trois défendeurs Hogarth.

16 All of the defendants in the Lake Joseph actions took the position that the Ontario *Family Law Act*, *Trustee Act*, and the contributory negligence provisions of the *Negligence Act*, R.S.O. 1990, c. N.1, do not form part of Canadian maritime law, and that all of the plaintiffs' claims should have been brought pursuant to the *Canada Shipping Act*. As a consequence, it was pleaded that none of the claims made pursuant to these provincial statutes disclosed a reasonable cause of action or defence. With respect to the wrongful death claims brought by the dependants of Grant Perry and Louise Carroll, the defendants took the position that the claims were statute-barred by the one-year limitation period contained in s. 649 of the *Canada Shipping Act*. Further, the defendants took the position that maritime wrongful death claims cannot be brought in the Ontario Court (General Division) in light of the exclusive jurisdiction granted to the Federal Court, Trial Division over such matters by s. 646 of the *Canada Shipping Act*.

Tous les défendeurs aux actions du lac Joseph ont soutenu que la *Loi sur le droit de la famille* et la *Loi sur les fiduciaires* de l'Ontario de même que les dispositions relatives à la négligence contributive de la *Loi sur le partage de la responsabilité*, L.R.O. 1990, ch. N.1, ne font pas partie du droit maritime canadien, et que les demandeurs auraient dû fonder toutes leurs demandes sur la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Ils ont plaidé que, par conséquent, aucune des demandes fondées sur ces lois provinciales ne révélait de cause d'action ni de moyen de défense raisonnable. Relativement aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un décès causé par la faute d'autrui, intentées par les personnes à charge de Grant Perry et de Louise Carroll, les défendeurs ont affirmé qu'elles étaient prescrites puisque l'art. 649 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* prévoyait un délai de prescription d'un an. Ils ont ajouté que la Cour de l'Ontario (Division générale) ne pouvait connaître de ces demandes en matière maritime, car elles ressortissaient à la compétence exclusive de la Cour fédérale, Section de première instance, en vertu de l'art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

C. *Van Duser et al. v. Knolmayer et al.* (the "Lac Seul action")

C. *Van Duser et al. c. Knolmayer et al.* (l'action du lac Seul)

17 The fourth action making up the special case that was heard by the Court of Appeal along with the Lake Erie action was an action in relation to a boating accident on Lac Seul on June 25, 1992 which resulted in the drowning of one of the occupants of the boat. Leave to appeal to this Court in the Lac Seul action was not sought, and consequently nothing more need be said about that action.

La quatrième action faisant partie du groupe d'actions entendues par la Cour d'appel par voie d'exposé de cause en même temps que l'action du lac Érié se rapportait à un accident de navigation de plaisance, survenu sur le lac Seul le 25 juin 1992, qui a causé la noyade de l'un des occupants de l'embarcation. Aucune demande d'autorisation de pourvoi n'ayant été soumise relativement à cette action, il n'y a pas lieu d'en traiter plus avant.

II. Relevant Constitutional and Statutory Provisions

Constitution Act, 1867

91. It shall be lawful for the Queen, by and with the Advice and Consent of the Senate and House of Commons, to make Laws for the Peace, Order, and good Government of Canada, in relation to all Matters not coming within the Classes of Subjects by this Act assigned exclusively to the Legislatures of the Provinces; and for greater Certainty, but not so as to restrict the Generality of the foregoing Terms of this Section, it is hereby declared that (notwithstanding anything in this Act) the exclusive Legislative Authority of the Parliament of Canada extends to all Matters coming within the Classes of Subjects next hereinafter enumerated; that is to say, —

. . . .

10. Navigation and Shipping.

Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7

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.

II. Les dispositions constitutionnelles et législatives pertinentes

Loi constitutionnelle de 1867

91. Il sera loisible à la Reine, sur l’avis et avec le consentement du Sénat et de la Chambre des communes, de faire des lois pour la paix, l’ordre et le bon gouvernement du Canada, relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets exclusivement assignés aux législatures des provinces par la présente loi mais, pour plus de certitude, sans toutefois restreindre la généralité des termes employés plus haut dans le présent article, il est par les présentes déclaré que (nonobstant toute disposition de la présente loi) l’autorité législative exclusive du Parlement du Canada s’étend à toutes les matières tombant dans les catégories de sujets énumérés ci-dessous, à savoir:

. . . .

10. la navigation et les expéditions par eau (*shipping*);

Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7

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) 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;

. . .

(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;

Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9

2. In this Act,

“Admiralty Court” means the Federal Court;

. . .

209. . . .

(2) Subject to this Part, no other court in Canada has jurisdiction to hear or determine any action, suit or proceeding instituted by or on behalf of any seaman or apprentice for the recovery of wages in any amount.

. . .

453. Disputes respecting salvage, whether of life or property, shall be heard and determined by and before

(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) 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 affréteurs 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;

Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), ch. S-9

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

«Cour d’Amirauté» La Cour fédérale.

. . .

209. . . .

(2) Sous réserve des autres dispositions de la présente partie, aucun autre tribunal au Canada n’a juridiction pour entendre ou juger une action, poursuite ou procédure intentée par un marin ou un apprenti, ou en leur nom, en recouvrement des gages d’un montant quelconque.

. . .

453. Les contestations relatives à l’indemnité de sauvetage, soit de vie humaine, soit de biens, sont enten-

the receiver of wrecks or the Admiralty Court, as provided for respectively by this Part, and not otherwise.

dues et décidées par et devant le receveur d'épaves ou la Cour d'Amirauté, ainsi que le prévoit respectivement la présente partie, et non autrement.

. . .

. . .

PART IX

PARTIE IX

NAVIGATION — COLLISIONS — LIMITATION OF LIABILITY

NAVIGATION — ABORDAGES — LIMITATION DE RESPONSABILITÉ

. . .

. . .

Provisions respecting Collisions, etc.

Dispositions relatives aux abordages, etc.

. . .

. . .

572. (1) No action is maintainable to enforce any claim or lien against a vessel or its owners in respect of any damage or loss to another vessel, its cargo or freight, or any property on board that vessel, or for damages for loss of life or personal injuries suffered by any person on board that vessel, caused by the fault of the former vessel, whether that vessel is wholly or partly at fault, unless proceedings therein are commenced within two years from the date when the damage or loss or injury was caused.

572. (1) Nulle action n'est soutenable aux fins d'exercer une réclamation ou un privilège contre un bâtiment ou contre ses propriétaires relativement à toute avarie ou perte causée à un autre bâtiment, sa cargaison ou son fret, ou à des biens à bord de ce bâtiment, ou relativement à des dommages-intérêts pour mort ou blessures d'une personne à bord du bâtiment, occasionnées par la faute du premier bâtiment, que ce bâtiment soit entièrement ou partiellement en faute, à moins que les procédures ne soient intentées dans un délai de deux ans à compter de la date à laquelle l'avarie ou la perte ou la mort ou les blessures ont été causées.

. . .

. . .

(3) Any court having jurisdiction to deal with an action to which this section relates may, in accordance with the rules of court, extend any period described in subsection (1) or (2) to such extent and on such conditions as it thinks fit, and shall, if satisfied that there has not during such period been any reasonable opportunity of arresting the defendant vessel within the jurisdiction of the court, or within the territorial waters of the country to which the plaintiff's ship belongs or in which the plaintiff resides or has his principal place of business, extend any period to an extent sufficient to give that reasonable opportunity.

(3) Tout tribunal compétent pour connaître d'une action à laquelle se rapporte le présent article peut, conformément aux règles du tribunal, proroger les délais prévus aux paragraphes (1) ou (2) dans la mesure et aux conditions qu'il juge convenables, et s'il est convaincu qu'il ne s'est présenté, au cours de ce délai, aucune occasion raisonnable de saisir le navire du défendeur dans les limites de la juridiction qui lui est attribuée ou dans les limites des eaux territoriales du pays auquel appartient le navire du demandeur ou dans lequel le demandeur réside ou a son principal lieu d'affaires, il doit proroger les délais d'une période suffisante pour procurer cette occasion raisonnable.

573. Sections 565 to 572 apply in respect of a vessel to any persons other than the owners responsible for the fault of the vessel as though the expression "owners" included those persons, and in any case where, by virtue of any charter or demise, or for any other reason, the owners are not responsible for the navigation and management of the vessel, those sections shall be read as though for references to the owners there were substi-

573. Les articles 565 à 572 s'appliquent à toutes personnes autres que les propriétaires responsables de la faute du bâtiment tout comme si ces personnes étaient assimilées aux propriétaires, et dans tout cas où, en vertu d'une charte-partie ou d'une charte coque-nue, ou pour toute autre raison, les propriétaires ne sont pas responsables de la navigation et de la gestion du bâtiment, ces articles doivent s'appliquer comme si, aux mentions

tuted references to the charterers or other persons for the time being so responsible.

580. (1) The Admiralty Court has exclusive jurisdiction with respect to any matter in relation to the constitution and distribution of a limitation fund pursuant to Articles 11 to 13 of the Convention.

PART XIV

FATAL ACCIDENTS

645. In this Part,

“child” includes a son, daughter, grandson, granddaughter, stepson, stepdaughter, adopted child and a person to whom a deceased person stood *in loco parentis*;

“dependants” means the wife, husband, parents and children of a deceased person;

“parent” includes a father, mother, grandfather, grandmother, stepfather, stepmother, a person who adopted a child, and a person who stood *in loco parentis* to a deceased person.

646. Where the death of a person has been caused by a wrongful act, neglect or default that, if death had not ensued, would have entitled the person injured to maintain an action in the Admiralty Court and recover damages in respect thereof, the dependants of the deceased may, notwithstanding his death, and although the death was caused under circumstances amounting in law to culpable homicide, maintain an action for damages in the Admiralty Court against the same defendants against whom the deceased would have been entitled to maintain an action in the Admiralty Court in respect of the wrongful act, neglect or default if death had not ensued.

649. Not more than one action lies for and in respect of the same subject-matter of complaint, and every action shall be commenced not later than twelve months after the death of a deceased.

650. (1) A plaintiff in an action shall, in his statement of claim, set forth the persons for whom and on whose behalf the action is brought.

des propriétaires, étaient substituées des mentions des affréteurs ou autres personnes ainsi responsables.

580. (1) La Cour d’Amirauté a compétence exclusive pour entendre toute question relative à la constitution et à la répartition du fonds de limitation régies par les articles 11 à 13 de la Convention.

PARTIE XIV

ACCIDENTS MORTELS

645. Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente partie.

«enfant» Fils, fille, petit-fils, petite-fille, beau-fils par remariage, belle-fille par remariage, enfant adopté et personne à qui le défunt tenait lieu de parent.

«parent» Le père, la mère, le grand-père, la grand-mère, le beau-père par remariage, la belle-mère par remariage, une personne qui a adopté un enfant, et une personne qui a tenu lieu de parent au défunt.

«personnes à charge» L’épouse, le mari, les parents et les enfants du défunt.

646. Si la mort d’une personne a été occasionnée par une faute, une négligence ou une prévarication qui, si la mort n’en était pas résultée, aurait donné droit à la personne blessée de soutenir une action devant la Cour d’Amirauté et de recouvrer des dommages-intérêts à cet égard, les personnes à charge du défunt peuvent, nonobstant son décès, et bien que sa mort ait été occasionnée dans des circonstances équivalant en droit à un homicide coupable, soutenir une action pour dommages-intérêts devant la Cour d’Amirauté contre les mêmes défendeurs à l’égard desquels le défunt aurait eu droit de soutenir une action devant la Cour d’Amirauté en ce qui concerne cette faute, cette négligence ou cette prévarication, si la mort n’en était pas résultée.

649. Une seule action est recevable à l’égard de la même plainte, et toute action de ce genre doit être intentée dans les douze mois qui suivent le décès du défunt.

650. (1) Dans son exposé de réclamation, le demandeur doit mentionner les personnes pour lesquelles et au nom desquelles l’action est intentée.

(2) There shall be filed with the statement of claim an affidavit by the plaintiff in which he shall state that to the best of his knowledge, information and belief the persons on whose behalf the action is brought as set forth in the statement of claim are the only persons entitled or who claim to be entitled to the benefit thereof.

(3) The Admiralty Court or a judge thereof, if of opinion that there is a sufficient reason for doing so, may dispense with the filing of the affidavit.

Family Law Act, R.S.O. 1990, c. F.3

61. — (1) If a person is injured or killed by the fault or neglect of another under circumstances where the person is entitled to recover damages, or would have been entitled if not killed, the spouse, as defined in Part III (Support Obligations), children, grandchildren, parents, grandparents, brothers and sisters of the person are entitled to recover their pecuniary loss resulting from the injury or death from the person from whom the person injured or killed is entitled to recover or would have been entitled if not killed, and to maintain an action for the purpose in a court of competent jurisdiction.

(2) The damages recoverable in a claim under subsection (1) may include,

. . . .

- (e) an amount to compensate for the loss of guidance, care and companionship that the claimant might reasonably have expected to receive from the person if the injury or death had not occurred.

Trustee Act, R.S.O. 1990, c. T.23

38. — (1) Except in cases of libel and slander, the executor or administrator of any deceased person may maintain an action for all torts or injuries to the person or to the property of the deceased in the same manner and with the same rights and remedies as the deceased would, if living, have been entitled to do, and the damages when recovered shall form part of the personal estate of the deceased but if death results from such injuries no damages shall be allowed for the death or for the loss of the expectation of life, but this proviso is not in derogation of any rights conferred by Part V of the *Family Law Act*.

(2) Le demandeur doit produire, avec l'exposé de réclamation, un affidavit dans lequel il déclare qu'au mieux de ses connaissances et croyances, les personnes au nom de qui l'action est intentée, comme en fait mention l'exposé de réclamation, sont les seules qui ont droit ou prétendent avoir droit à bénéficier en l'espèce.

(3) La Cour d'Amirauté ou un juge de ce tribunal, s'ils sont d'avis qu'il existe un motif suffisant d'agir ainsi, peuvent dispenser de la production de l'affidavit.

Loi sur le droit de la famille, L.R.O. 1990, ch. F.3

61 (1) Si une personne subit des lésions ou décède à cause de la faute ou de la négligence d'autrui dans des circonstances qui donnent à la victime le droit d'obtenir des dommages-intérêts, ou lui auraient donné ce droit si elle n'était pas décédée, le conjoint, au sens de la partie III (Obligations alimentaires), les enfants, les petits-enfants, les parents, les grands-parents, les frères et les sœurs de la victime ont le droit de recouvrer du tiers la perte pécuniaire qui résulte de la lésion ou du décès de la victime. Ils ont également le droit d'ester en justice à cette fin devant un tribunal compétent.

(2) Les dommages-intérêts recouvrables dans le cadre de la demande présentée en vertu du paragraphe (1) peuvent comprendre en outre:

. . . .

- e) un montant compensatoire au titre de la perte de conseils, de soins et de compagnie auxquels l'auteur de la demande aurait été raisonnablement en droit de s'attendre si la lésion ou le décès n'avait pas eu lieu.

Loi sur les fiduciaires, L.R.O. 1990, ch. T.23

38 (1) Sauf dans les cas de libelle diffamatoire et de diffamation verbale, l'exécuteur testamentaire ou l'administrateur successoral d'un défunt peut ester en justice pour tous les délits et préjudices touchant la personne ou les biens du défunt de la même manière que le défunt aurait pu le faire de son vivant et avec les mêmes droits et recours que ceux auxquels celui-ci aurait alors eu droit. Les dommages-intérêts, lorsqu'ils sont recouverts, font partie des biens meubles du défunt. Toutefois, si le décès résulte de tels préjudices, aucuns dommages-intérêts ne doivent être accordés pour le décès ni pour la perte de l'espérance de vie; la présente réserve n'est toutefois pas dérogoratoire aux droits conférés par la partie V de la *Loi sur le droit de la famille*.

International Convention for the Unification of certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, B.T.S. 1913 No. 4:

ARTICLE 7.

Actions for the recovery of damages [resulting from a collision] are barred after an interval of two years from the date of the casualty.

. . . .

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to provide, by legislation in their respective countries, that the said periods shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the defendant vessel in the territorial waters of the State in which the plaintiff has his domicile or principal place of business.

III. Judicial History

A. *Ontario Court (General Division) (Ordon et al. v. Grail)*

¹⁹ The motions judge in the *Ordon et al. v. Grail* action was asked to determine three preliminary points of law, only one of which is relevant to this appeal, namely, whether a plaintiff who alleges the negligent operation of a vessel may assert a claim for damages under the *Family Law Act*, i.e., under a provincial statute.

²⁰ McMahon J. reviewed two decisions of this Court which he believed to be determinative of the issue: *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752, and *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273. He found that these cases established that tortious liability for conduct arising in a maritime context is governed exclusively by Canadian maritime law, which is federal law that is uniform across Canada. He concluded that the *Family Law Act* therefore had no application to the immediate cause of action, and ordered that the portions of the Statement of Claim pleading the *Family Law Act* be struck out. McMahon J. granted the plaintiffs' cross-motion to amend the Statement of Claim

Convention internationale pour l'Unification de certaines Règles en Matière d'Abordage, B.T.S. 1913 n° 4:

ARTICLE 7.

Les actions en réparation de dommages [découlant d'une collision entre navires] se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

. . . .

Les hautes parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

III. Les décisions antérieures

A. *Cour de l'Ontario (Division générale) (Ordon et al. c. Grail)*

Dans l'affaire *Ordon et al. c. Grail*, le juge des requêtes devait trancher trois questions de droit préliminaires. Une seule d'entre elles est pertinente pour les fins du présent pourvoi, celle de savoir si le demandeur qui allègue la négligence dans le pilotage d'un bateau peut fonder une action en dommages-intérêts sur la *Loi sur le droit de la famille*, c'est-à-dire sur une loi provinciale.

Le juge McMahon a analysé deux arrêts de notre Cour qui, d'après lui, répondaient à cette question: *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752, et *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273. Il a conclu que ces arrêts établissaient que la responsabilité délictuelle en matière maritime relève exclusivement du droit maritime canadien, un domaine de droit fédéral d'application uniforme dans tout le Canada et que, par conséquent, la *Loi sur le droit de la famille* n'était pas applicable à la cause d'action immédiate. Il a donc ordonné la radiation des parties de la déclaration fondées sur cette loi. Il a toutefois accueilli la requête incidente présentée par les demandeurs qui souhaitaient modifier *nunc*

nunc pro tunc in order to plead their claims under the *Canada Shipping Act*.

B. *Court of Appeal for Ontario*

(1) Order of Dubin C.J.O.

On November 10, 1994, Dubin C.J.O. joined the three Lake Joseph actions and the Lac Seul action into a special case to be heard at first instance by the Court of Appeal for Ontario. Ten questions were stated for the court's consideration. The special case was heard at the same time as the appeal in the Lake Erie action. In addition to the issues with respect to the applicability of the *Family Law Act* and the jurisdiction of Ontario Court (General Division) which were raised by the Lake Erie action, the special case dealt with the following issues: (1) the applicability of the *Act respecting compensation to the Families of Persons killed by Accident, and in duels*, C.S.C. 1859, c. 78, and of the English *Fatal Accidents Acts, 1846 to 1908* to a maritime fatal accident claim; (2) the relevant limitation period with respect to a maritime fatal accident claim by a dependant; (3) the ability of dependants of a person injured but not killed in a maritime accident to bring an action for damages; (4) the ability of siblings of a person killed or injured in a maritime accident to bring a dependant's claim for damages; (5) the effect of contributory negligence upon a negligence claim in the maritime context; (6) the applicability of the Ontario *Trustee Act* to a maritime fatal accident claim; and (7) the applicability of the Ontario *Occupiers' Liability Act*, R.S.O. 1990, c. O.2 to a maritime fatal accident claim.

The Court of Appeal rendered a *per curiam* judgment in relation to the Lake Erie action and the stated case on October 22, 1996.

pro tunc leur déclaration afin de fonder leurs demandes sur la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

B. *Cour d'appel de l'Ontario*

(1) Ordonnance du juge en chef Dubin

Le 10 novembre 1994, le juge en chef Dubin a réuni les trois actions du lac Joseph et l'action du lac Seul pour instruction sous forme d'exposé de cause par la Cour d'appel de l'Ontario siégeant en première instance. Dix questions ont été soumises à la Cour d'appel, et celle-ci a entendu l'exposé de cause en même temps que l'appel interjeté dans l'action du lac Érié. En plus des questions ayant trait à l'applicabilité de la *Loi sur le droit de la famille* et à la compétence de la Cour de l'Ontario (Division générale), soulevées dans l'action du lac Érié, l'exposé de cause portait sur les questions suivantes: (1) l'applicabilité de l'*Acte concernant l'indemnité en faveur des parents de ceux qui sont tués par accident, ou en duel*, S.R.C. 1859, ch. 78, et des *Fatal Accidents Acts, 1846 to 1908* d'Angleterre à une demande en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel; (2) la prescription applicable à une demande en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel, formée par une personne à charge; (3) la qualité pour agir en dommages-intérêts des personnes à charge d'une personne blessée lors d'un accident de navigation, mais toujours vivante; (4) la qualité pour agir en dommages-intérêts à titre de personnes à charge des frères et sœurs d'une personne tuée ou blessée dans un accident de navigation; (5) l'effet, en matière maritime, de la négligence contributive sur une action fondée sur la négligence; (6) l'applicabilité de la *Loi sur les fiduciaires* de l'Ontario à une demande en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel; (7) l'applicabilité de la *Loi sur la responsabilité des occupants*, L.R.O. 1990, ch. O.2, à une demande en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel.

La Cour d'appel a rendu un jugement *per curiam* sur l'action du lac Érié et sur l'exposé de cause, le 22 octobre 1996.

(2) Judgment of the Court of Appeal for Ontario (1996), 30 O.R. (3d) 643

(2) Jugement de la Cour d'appel de l'Ontario (1996), 30 O.R. (3d) 643

23

The court dealt first with the jurisdictional issue of whether Part XIV of the *Canada Shipping Act* assigns exclusive jurisdiction over maritime fatal accident claims by dependants to the Federal Court, Trial Division. The court noted that the provincial superior courts have long exercised jurisdiction over maritime negligence actions relating to collisions on inland waters. Referring to other sections of the *Canada Shipping Act* which explicitly assign exclusive jurisdiction to the Federal Court over specific matters, the Court concluded that where Parliament intended the Federal Court to have exclusive jurisdiction, it said so in clear words. The Court found nothing in Part XIV of the Act that expressly or impliedly excluded provincial superior court jurisdiction over fatal accident claims by dependants, and therefore concluded that the Ontario Court (General Division) was properly vested with jurisdiction over the claims.

La cour s'est d'abord penchée sur la question de savoir si la partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* confère une compétence exclusive à la Cour fédérale, Section de première instance, relativement aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel formulées par des personnes à charge. Elle a fait remarquer que les cours supérieures provinciales exercent depuis longtemps une compétence à l'égard des actions pour négligence en matière maritime intentées relativement à une collision survenue dans les eaux intérieures. Invoquant d'autres dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui attribuent explicitement une compétence exclusive à la Cour fédérale à l'égard d'objets particuliers, la cour a conclu que lorsque le Parlement a voulu investir la Cour fédérale d'une compétence exclusive, il l'a fait en termes clairs. Comme elle n'a rien relevé dans la partie XIV de la Loi qui écarte expressément ou implicitement la compétence des cours supérieures provinciales à l'égard des demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel formées par des personnes à charge, elle a conclu que la Cour de l'Ontario (Division générale) avait compétence pour connaître des demandes dont elle était saisie.

24

Next, in order to deal with the questions regarding the applicability of provincial and British statutes to the various actions, the Court turned to consider more broadly the content of Canadian maritime law. Three decisions of this Court were considered on this point: *ITO*, *supra*, *Whitbread*, *supra*, and *Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683. The general principles drawn from these three cases by the Court of Appeal were the following: Canadian maritime law as defined in s. 2 of the *Federal Court Act*, R.S.C., 1985, c. F-7, should be understood within the modern context of commerce and shipping, and its content should not be considered frozen by *The Admiralty Act, 1934*, S.C. 1934, c. 31. It is the maritime law of England as it has been incorporated into Canadian law. It is a body of federal law that is uniform throughout Canada, and it is not the law

La cour, examinant ensuite l'applicabilité des lois provinciales et britanniques aux diverses actions, a abordé dans une perspective plus générale le contenu du droit maritime canadien. Elle a analysé trois arrêts de notre Cour: *ITO*, précité, *Whitbread*, précité, et *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683, dont elle a tiré les principes généraux suivants: le droit maritime canadien, tel qu'il est défini à l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), ch. F-7, doit être appréhendé dans le contexte moderne du commerce et de la navigation, et son contenu ne devrait pas être considéré comme figé par la *Loi d'amirauté, 1934*, S.C. 1934, ch. 31. Il s'agit du droit maritime d'Angleterre qui a été incorporé en droit canadien, formant un ensemble de règles de droit fédérales uniformes dans tout le Canada; ce n'est pas le droit d'une province canadienne. Le

of any province of Canada. In particular, Canadian maritime law governs all tortious liability arising in a maritime context, whether the impugned conduct occurred in a major shipping lane or on an inland lake. Finally, the Court of Appeal read this Court's decision in *ITO, supra*, as stating that a court adjudicating a maritime law matter may apply provincial law which is incidentally necessary to resolve the issues presented by the parties.

With respect to the application of provincial law to the maritime law actions on appeal, the Court of Appeal noted that this Court has applied provincial legislation to maritime accidents in the past, notably in *Stein v. The Ship "Kathy K"*, [1976] 2 S.C.R. 802. The Court of Appeal concluded that this Court in *ITO, Whitbread* and *Chartwell* had not overruled its earlier decision in *Stein*. The Court of Appeal stated as a guiding principle that when considering whether a particular provincial law should be applied to a maritime accident claim, a court should determine whether the provincial law would encroach upon or destroy the uniformity of federal maritime law so as to frustrate the exclusive, uniform federal jurisdiction relating to navigation and shipping. The court proceeded to apply this principle in considering the applicability of each provincial statute at issue in the appeals.

Family Law Act: The Court of Appeal found that Parliament has already defined the class of persons who may recover in a maritime wrongful death claim in Part XIV of the *Canada Shipping Act*, such that to apply the *Family Law Act* to supplement this class would conflict with federal maritime law.

An Act respecting compensation to the Families of Persons killed by Accident, and in duels and the *English Fatal Accidents Acts, 1846 to 1908*: The Court of Appeal found that any claims formerly available under these statutes for maritime wrongful death have been displaced by the provisions of

droit maritime canadien régit, plus particulièrement, toutes les questions de responsabilité délictuelle se posant en contexte maritime, que la conduite reprochée soit survenue sur une voie maritime importante ou un lac. Finalement, la Cour d'appel a interprété l'arrêt *ITO*, précité, comme établissant qu'un tribunal statuant en matière maritime peut appliquer les règles de droit provinciales accessoirement nécessaires pour résoudre les questions soumises par les parties.

La Cour d'appel a signalé, relativement à l'application des règles de droit provinciales aux actions relevant du droit maritime dont elle était saisie, que notre Cour a déjà appliqué des lois provinciales dans des affaires d'accidents de navigation, notamment dans l'arrêt *Stein c. Le navire «Kathy K»*, [1976] 2 R.C.S. 802, et elle a conclu que les arrêts *ITO, Whitbread* et *Chartwell* n'avaient pas infirmé la décision rendue dans l'arrêt *Stein*. Posant comme principe directeur que le tribunal appelé à statuer sur l'applicabilité d'une règle de droit provinciale à une demande en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation devait établir si cette règle pouvait porter atteinte à l'uniformité du droit maritime fédéral et empiéter ainsi sur la compétence fédérale exclusive et uniforme en matière de navigation et d'expéditions par eau, la cour a appliqué ce principe en examinant l'applicabilité de chaque loi provinciale en cause.

La Loi sur le droit de la famille: la Cour d'appel a conclu que le Parlement a déjà défini à la partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* la catégorie de personnes qui, en matière maritime, peuvent être indemnisées en formant une demande en réparation du préjudice résultant d'un décès causé par la faute d'autrui et que, par conséquent, l'application de la *Loi sur le droit de la famille* pour élargir cette catégorie entrerait en conflit avec le droit maritime fédéral.

L'Acte concernant l'indemnité en faveur des parents de ceux qui sont tués par accident, ou en duel et les *Fatal Accidents Acts, 1846 to 1908* d'Angleterre: la Cour d'appel a jugé que les dispositions de la partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ont remplacé les recours

25

26

27

Part XIV of the *Canada Shipping Act*. In addition, the court found that none of these statutes provided any benefit that was not already provided by Part XIV.

28 *Trustee Act*: The court noted that, whereas the *Canada Shipping Act* does not provide that the estate of the deceased can bring a claim for damages arising after an accident but prior to death, s. 38(1) of the *Trustee Act* expressly provides for such recovery. Applying the principles it had earlier set out, the court found that the *Trustee Act*, like the *Contributory Negligence Act* in the *Stein* case, could be called upon to fill the gap. The court concluded that applying the *Trustee Act* in this way would not compromise the fundamental principles of Canadian maritime law or the uniformity of that law.

29 *Occupiers' Liability Act*: The Court of Appeal found that there was no gap in federal maritime law which the *Occupiers' Liability Act* could be called upon to fill, in the sense that the liability of a defendant occupier of a boat can be determined by reference to basic principles of negligence law in their maritime context. The Court of Appeal concluded that the *Occupiers' Liability Act* cannot be applied to an accident which occurred on a body of inland water.

30 *Negligence Act*: On the authority of *Stein, supra*, the Court of Appeal concluded that the contributory negligence provisions of the *Negligence Act* may be applied to apportion liability.

31 Following its consideration of the applicability of the various provincial statutes, the Court of Appeal dealt with the classes of plaintiffs eligible to bring claims and the types of losses for which they could recover.

32 The court found that, although a claim for loss of guidance, care and companionship cannot be

auparavant prévus par ces lois à l'égard des décès causés par la faute d'autrui en matière maritime. En outre, la cour a conclu qu'aucune de ces lois ne prévoyait un avantage que n'accordait pas déjà la partie XIV.

La Loi sur les fiduciaires: la cour a signalé que si la *Loi sur la marine marchande du Canada* ne prévoit pas que la succession puisse réclamer pour des dommages subis après l'accident mais avant le décès, le par. 38(1) de la *Loi sur les fiduciaires*, lui, permet expressément un tel recours. Appliquant le principe qu'elle avait formulé plus tôt, la cour a conclu qu'on pouvait invoquer la *Loi sur les fiduciaires* pour remplir le vide, citant l'exemple du recours à la *Contributory Negligence Act* dans l'affaire *Stein*. Elle a statué qu'en appliquant la *Loi sur les fiduciaires* de cette façon, on ne compromettrait ni les principes fondamentaux du droit maritime canadien ni son uniformité.

La Loi sur la responsabilité des occupants: la Cour d'appel a jugé qu'il n'y avait en droit maritime fédéral aucun vide que la *Loi sur la responsabilité des occupants* aurait pu remplir, en ce sens que la responsabilité de l'occupant d'une embarcation, défendeur à une action, peut être déterminée au moyen des principes fondamentaux du droit de la négligence appliqués dans leur contexte maritime. La Cour d'appel a conclu que la *Loi sur la responsabilité des occupants* ne pouvait être appliquée à un accident survenu sur un plan d'eau intérieur.

La Loi sur le partage de la responsabilité: s'appuyant sur l'arrêt *Stein*, précité, la Cour d'appel a conclu qu'on pouvait appliquer les dispositions relatives à la négligence contributive de la *Loi sur le partage de la responsabilité* pour établir les parts respectives de responsabilité.

Après avoir examiné l'applicabilité des diverses lois provinciales, la Cour d'appel s'est tournée vers les catégories de demandeurs admis à agir en réparation et les types de pertes dont ils pouvaient être indemnisés.

La cour a conclu que même s'il n'était pas possible de former une demande en réparation au titre

brought under the *Family Law Act* (in light of the foregoing analysis), such a claim may be brought under the *Canada Shipping Act*. The Court held that, even if the word “damages” in s. 647 of the *Canada Shipping Act* did not originally refer to damages for this variety of non-pecuniary loss, Canadian maritime law is not frozen or static, and should develop to allow for such a claim in conformity with contemporary concepts of loss resulting from wrongful death.

The court similarly held that dependants of a person injured but not killed in a boating accident could recover damages for loss of guidance, care and companionship. The court found that, although such a claim is not provided for in the *Canada Shipping Act*, it would be anomalous to provide for such recovery in fatal accident cases but not in cases of personal injury, particularly cases of serious personal injury such as that suffered by Peter Hall in the Lake Joseph accident. The court accordingly allowed for the claim as part of the “continued appropriate growth of Canadian maritime law” (pp. 674-75).

With respect to eligible claimants, the Court of Appeal noted that those who may make a claim for wrongful death in the maritime context are specifically listed in the definition of “dependants” in s. 645 of the *Canada Shipping Act*. That definition lists the wife, husband, parents and children of the deceased, but not siblings or common law spouses. Since the *Canada Shipping Act* is the controlling legislation, the court found that siblings are not permitted to assert a claim. However, in accordance with the decision of this Court in *Miron v. Trudel*, [1995] 2 S.C.R. 418, the Court of Appeal held that it was necessary to interpret the words “husband” and “wife” in s. 645 of the *Canada Shipping Act* as including common law spouses, in

de la perte de conseils, de soins et de compagnie en vertu de la *Loi sur le droit de la famille* (compte tenu du raisonnement précédent), la *Loi sur la marine marchande du Canada* permettait de le faire. Elle a jugé que, même si le mot «dommages-intérêts» employé à l’art. 647 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ne visait pas initialement l’indemnisation de ce type de perte non pécuniaire, le droit maritime canadien n’était ni figé ni statique et devait évoluer pour permettre de tels recours conformément aux concepts contemporains de la perte résultant du décès causé par la faute d’autrui.

Elle a statué, de la même façon, que les personnes à charge de la victime d’un accident de navigation de plaisance, qui ne succombe pas aux blessures qui lui sont infligées, pouvaient obtenir des dommages-intérêts pour la perte de conseils, de soins et de compagnie. Tout en reconnaissant que la *Loi sur la marine marchande du Canada* ne prévoyait pas ce recours, elle a estimé qu’il serait anormal que les accidents mortels y donnent ouverture mais non les préjudices corporels, en particulier si les blessures sont graves comme celles qu’a subies Peter Hall dans l’accident du lac Joseph. La cour a donc permis la demande en conformité avec la règle de [TRADUCTION] «l’évolution nécessaire du droit maritime canadien» (aux pp. 674 et 675).

Relativement aux personnes admises à agir, la Cour d’appel a fait remarquer que ceux qui peuvent former une demande en réparation du préjudice résultant d’un décès causé par la faute d’autrui, en contexte maritime, sont expressément mentionnés dans la définition des termes «personnes à charge» énoncée à l’art. 645 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Sont inclus dans la liste l’épouse, le mari, les parents et les enfants du défunt, mais non les frères et sœurs ni le conjoint de fait. La cour, estimant que la *Loi sur la marine marchande du Canada* était la loi applicable, a jugé que les frères et sœurs ne pouvaient exercer un tel recours. Elle a toutefois conclu, conformément à l’arrêt de notre Cour dans *Miron v. Trudel*, [1995] 2 R.C.S. 418, qu’il fallait interpréter les mots «mari» et «épouse» de l’art. 645 comme

33

34

order to comply with constitutional equality requirements.

incluant les conjoints de fait, afin de respecter les exigences constitutionnelles en matière d'égalité.

35 The final issue considered by the Court of Appeal was the applicable limitation period in relation to the Lake Joseph claims. The issue was stated as whether only the one-year limitation period specified in s. 649 of the *Canada Shipping Act* could apply to the dependants' claims, or whether resort could be had to the two-year limitation period in s. 572(1) of the Act, or alternatively whether the court had jurisdiction to extend, and should extend, the limitation period in some other manner. The Court of Appeal held that where a dependant of a person killed in a boating accident brings a claim, that claim must be brought under Part XIV of the *Canada Shipping Act*, such that the limitation period in that Part must apply, notwithstanding the existence of a distinct and longer limitation period in s. 572(1) which expressly applies to collisions between boats resulting in loss of life. On the other hand, the dependants' claims relating to the injuries of Peter Hall were found to be governed by the two-year limitation period under s. 572(1).

La Cour d'appel a examiné, en dernier lieu, la question de la prescription applicable aux actions du lac Joseph. Il s'agissait de déterminer si le délai applicable aux demandes formulées par les personnes à charge était uniquement le délai d'un an prévu à l'art. 649 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ou si le délai de deux ans prévu au par. 572(1) de cette même loi pouvait être invoqué et, subsidiairement, si la cour avait compétence pour proroger de quelque façon le délai de prescription et si elle devait l'exercer. La cour a statué que la demande en réparation formée par la personne à charge d'une victime décédée au cours d'un accident de navigation doit être fondée sur la partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de sorte que c'est la prescription prévue dans cette partie qui s'applique, même si le par. 572(1), qui porte expressément sur les abordages causant des pertes de vie, prévoit un délai de prescription distinct et plus long. En revanche, elle a conclu que les demandes formées par les personnes à charge relativement aux blessures subies par Peter Hall sont assujetties à la prescription de deux ans prévue au par. 572(1).

36 Having found that the dependants' fatal accident claims were statute-barred, the court was of the opinion that to deny the plaintiffs their recourse under the circumstances would be extremely unfair and would result in a gross injustice. Relying upon the decision of this Court in *Basarsky v. Quinlan*, [1972] S.C.R. 380, the Court of Appeal found that special circumstances existed which justified a discretionary extension of the limitation period. It found these special circumstances in the fact that, at the time the Lake Joseph actions were commenced, it was generally thought that maritime wrongful death claims by dependants could be brought pursuant to provincial legislation, which in this case provided a longer limitation period. The court also noted that the defendants in this case were aware of the nature of the claims against

Après avoir conclu que les demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel présentées par les personnes à charge étaient prescrites, la cour a estimé que, dans les circonstances, les déclarer irrecevables serait contraire à l'équité et engendrerait une injustice flagrante. S'appuyant sur l'arrêt de notre Cour dans *Basarsky c. Quinlan*, [1972] R.C.S. 380, la Cour d'appel a jugé que la prorogation discrétionnaire du délai de prescription se justifiait du fait de l'existence de circonstances particulières, savoir qu'au moment où les actions du lac Joseph ont été intentées, il était généralement admis que les personnes agissant en réparation du préjudice résultant d'un décès causé par la faute d'autrui pouvaient fonder leur demande sur le droit provincial lequel, en l'occurrence, prévoyait des délais de prescription plus longs. La cour a également noté que les défendeurs en l'espèce connaissaient la nature des demandes et ne

them and would suffer no prejudice as a result of the exercise of the court's discretion.

C. *Supreme Court of Canada*

Defendants in the three Lake Joseph actions and the Lake Erie action applied for and were granted leave to appeal to this Court. Several plaintiffs also applied for and were granted leave to cross-appeal. On March 16, 1998, Iacobucci J. stated five constitutional questions for consideration by this Court in relation to the appeals and cross-appeals:

1. Whether the provisions of Part V of the *Family Law Act*, R.S.O. 1990, c. F.3, in whole or in part, allowing claims for loss of guidance, companionship and other losses, are constitutionally inapplicable to losses arising from a personal injury suffered by another arising out of the alleged negligent operation or ownership of a vessel on inland waters in Ontario, and/or *ultra vires* insofar as they purport to govern losses or damages arising out of a boating accident.
2. Whether the provisions of the *Act respecting compensation to the Families of Persons killed by Accident, and in duels*, C.S.C. 1859, c. 78, are constitutionally inapplicable in whole or in part to an action based on alleged negligent operation or ownership of a vessel on inland waters in Ontario resulting in a fatality, and/or *ultra vires* insofar as they purport to govern losses or damages arising out of a boating accident.
3. Whether the provisions of s. 38(1) of the *Trustee Act*, R.S.O. 1990, c. T.23, are constitutionally inapplicable in whole or in part to an action based on alleged negligent operation or ownership of a vessel on inland waters in Ontario resulting in a fatality, and/or *ultra vires* insofar as they purport to govern losses or damages arising out of a boating accident.
4. Whether the provisions of the *Negligence Act*, R.S.O. 1990, c. N.1, allowing the apportionment of liability in accordance with fault, are constitutionally inapplicable in whole or in part to an action based on the alleged negligent operation or ownership of a vessel on inland waters in Ontario resulting in personal

subiraient aucun préjudice du fait de l'exercice du pouvoir discrétionnaire de la cour.

C. *La Cour suprême du Canada*

Les défendeurs visés par les trois actions du lac Joseph et par l'action du lac Érié ont demandé et obtenu l'autorisation de se pourvoir devant notre Cour. Plusieurs demandeurs ont également demandé et obtenu l'autorisation de former un pourvoi incident. Le 16 mars 1998, le juge Iacobucci a formulé cinq questions constitutionnelles se rapportant aux pourvois et aux pourvois incidents:

1. Les dispositions de la partie V de la *Loi sur le droit de la famille*, L.R.O. 1990, ch. F.3, qui prévoient l'indemnisation notamment de la perte de conseils et de compagnie, sont-elles, en totalité ou en partie, constitutionnellement inapplicables aux pertes résultant des lésions corporelles subies par un tiers à la suite de la prétendue négligence de l'exploitant ou du propriétaire d'un navire dans les eaux internes de l'Ontario ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de la navigation, ou les deux?
2. Les dispositions de l'*Acte concernant l'indemnité en faveur des parents de ceux qui sont tués par accident, ou en duel*, S.R.C. 1859, ch. 78, sont-elles, en totalité ou en partie, constitutionnellement inapplicables à l'action exercée à la suite d'un décès qu'aurait causé la négligence de l'exploitant ou du propriétaire d'un navire dans les eaux internes de l'Ontario ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de la navigation, ou les deux?
3. Les dispositions du par. 38(1) de la *Loi sur les fiduciaires*, L.R.O. 1990, ch. T.23, sont-elles, en totalité ou en partie, constitutionnellement inapplicables à l'action intentée à la suite d'un décès qu'aurait causé la négligence de l'exploitant ou du propriétaire d'un navire dans les eaux internes de l'Ontario ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de la navigation, ou les deux?
4. Les dispositions de la *Loi sur le partage de la responsabilité*, L.R.O. 1990, ch. N.1, qui prévoient la répartition de la responsabilité selon la faute, sont-elles, en totalité ou en partie, constitutionnellement inapplicables à l'action intentée à la suite des lésions corporelles ou d'un décès qu'aurait causés la négli-

injury or death, and/or *ultra vires* insofar as they purport to govern losses or damages arising out of a boating accident.

5. Whether the provisions of the *Occupiers' Liability Act*, R.S.O. 1990, c. O.2, allowing claims for damages are constitutionally inapplicable in whole or in part in an action based on alleged negligent operation or ownership of a vessel on inland waters in Ontario resulting in a fatality, and/or *ultra vires* insofar as they purport to govern losses or damages arising out of a boating accident.

³⁸ The issue of the applicability of the *Occupiers' Liability Act* was raised only by the litigants in the Lac Seul action. As leave to appeal to this Court was not sought in the Lac Seul action, the issue is moot, and accordingly these reasons do not address constitutional question No. 5.

IV. Issues

³⁹ The issues in this appeal are the following:

A. *Jurisdiction*

- (1) Does the Ontario Court (General Division) have jurisdiction under Part XIV of the *Canada Shipping Act* to entertain an *in personam* fatal accident claim by a dependant of the deceased arising from the alleged negligent operation or ownership of a vessel on navigable waters within Ontario?

B. *Applicability of Provincial Statutes to a Maritime Law Claim*

- (2) Are the provisions of Part V of the Ontario *Family Law Act* constitutionally inapplicable and/or *ultra vires* insofar as they purport to govern damages for personal injury arising out of a boating accident?

gence de l'exploitant ou du propriétaire d'un navire dans les eaux internes de l'Ontario ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de la navigation, ou les deux?

5. Les dispositions de la *Loi sur la responsabilité des occupants*, L.R.O. 1990, ch. O.2, qui prévoient la présentation de demandes d'indemnisation sont-elles, en totalité ou en partie, constitutionnellement inapplicables à l'action intentée à la suite d'un décès qu'aurait causé la négligence de l'exploitant ou du propriétaire d'un navire dans les eaux internes de l'Ontario ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de la navigation, ou les deux?

Seule l'action du lac Seul soulevait la question de l'applicabilité de la *Loi sur la responsabilité des occupants* et, comme elle n'a donné lieu à aucune demande d'autorisation de pourvoi, la question est devenue théorique. En conséquence, il ne sera pas traité de la cinquième question constitutionnelle dans les présents motifs.

IV. Les questions en litige

Le pourvoi dont nous sommes saisis soulève les questions suivantes:

A. *La compétence*

- (1) La Cour de l'Ontario (Division générale) a-t-elle compétence, aux termes de la partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, pour connaître d'une demande *in personam* en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel, formée par une personne à charge du défunt et fondée sur la prétendue négligence de l'exploitant ou du propriétaire d'un navire dans les eaux navigables intérieures de l'Ontario?

B. *L'applicabilité des lois provinciales aux demandes relevant du droit maritime*

- (2) Les dispositions de la partie V de la *Loi sur le droit de la famille* de l'Ontario sont-elles constitutionnellement inapplicables ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir les dommages-intérêts dus pour les préjudices corporels résultant d'un accident de navigation?

- (3) Is the *Act respecting compensation to the Families of Persons killed by Accident, and in duels* constitutionally inapplicable and/or *ultra vires* insofar as it purports to govern losses or damages arising out of a boating accident?
- (4) Is s. 38(1) of the Ontario *Trustee Act* constitutionally inapplicable and/or *ultra vires* insofar as it purports to govern losses or damages arising out of a boating accident?
- (5) Are the contributory negligence provisions of the Ontario *Negligence Act* constitutionally inapplicable and/or *ultra vires* insofar as they purport to govern losses or damages arising out of a boating accident?

C. *Limitation Period*

- (6) What limitation period applies to the three Lake Joseph actions?

V. *Terminology*

Only some of the original defendants in these four actions have sought leave to appeal to this Court, and accordingly some defendants are appellants and some are respondents to the appeals brought by the other defendants. However, the defendants' submissions, whether made as appellant or respondent, tend to support one another and to be opposed to those of the plaintiff-respondents. In the interests of clarity and brevity, we shall use in these reasons the terms "plaintiffs" and "defendants" to refer to the original plaintiffs and defendants, whether they are appellants or respondents before this Court.

VI. *Analysis*

A. *Jurisdiction*

The defendants submit that s. 646 of the *Canada Shipping Act* assigns exclusive jurisdiction to the Federal Court, Trial Division to entertain *in personam* fatal accident claims by dependants of a deceased arising from the alleged negligent operation or ownership of a vessel on inland waters in

- (3) L'Acte concernant l'indemnité en faveur des parents de ceux qui sont tués par accident, ou en duel est-il constitutionnellement inapplicable ou est-il *ultra vires* dans la mesure où il vise à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de navigation?
- (4) Le paragraphe 38(1) de la *Loi sur les fiduciaires* est-il constitutionnellement inapplicable ou est-il *ultra vires* dans la mesure où il vise à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de navigation?
- (5) Les dispositions de la *Loi sur le partage de la responsabilité* de l'Ontario sont-elles constitutionnellement inapplicables ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de navigation?

C. *La prescription*

- (6) Quelle est la prescription applicable aux trois actions du lac Joseph?

V. *Désignation des parties*

Seuls quelques-uns des défendeurs originaires dans ces quatre actions ont demandé l'autorisation de se pourvoir devant notre Cour, par conséquent certains défendeurs sont appelants et d'autres sont intimés dans les pourvois déposés par les autres défendeurs. Que les défendeurs soient appelants ou intimés, toutefois, leurs arguments tendent à s'appuyer les uns les autres et à contredire ceux des demandeurs-intimés. C'est pourquoi, nous emploierons, pour plus de clarté et de concision, les mots «demandeurs» et «défendeurs» pour désigner les demandeurs et défendeurs originaires, sans égard à leur qualité d'appelant ou d'intimé devant notre Cour.

VI. *Analyse*

A. *La compétence*

Les défendeurs soutiennent que l'art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* confère à la Cour fédérale, Section de première instance, une compétence exclusive quant aux demandes *in personam* en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel, intentées par les personnes à

Ontario. They argue that the Ontario Court (General Division) is therefore without jurisdiction to hear such claims, and that the claims by the dependants of the deceased in these appeals were brought in the wrong court.

charge du défunt et fondées sur la négligence de l'exploitant ou du propriétaire d'un bâtiment dans les eaux intérieures de l'Ontario. Ils font valoir, par conséquent, que la Cour de l'Ontario (Division générale) est incompétente et que les personnes à charge des défunts, en l'espèce, se sont adressées au mauvais tribunal.

42

At the outset, it is important to identify the precise type of claim with respect to which the jurisdiction of the Ontario Court (General Division) is disputed. None of the parties in these appeals disputes the jurisdiction of a provincial superior court to hear claims for personal injury (whether by the injured party or, assuming such a claim may be brought, by his or her dependants) arising out of a boating accident. It is only claims by dependants of a person killed in a boating accident which are at issue. As well, none of the parties disputes that, if it is found that the estate of a person killed in a boating accident is entitled to maintain an action to pursue the claims of the deceased him- or herself, the provincial superior courts possess jurisdiction to entertain the action. Finally, it is relevant to note (although it is not determinative of the issue of jurisdiction) that all of the claims at issue in these appeals have been brought *in personam* (i.e., against the owners and those allegedly responsible for the operation of the boat) and not *in rem* (i.e., against the boat itself). The issue presented for this Court's consideration is, therefore, specifically, whether the Ontario Court (General Division) has jurisdiction to entertain an *in personam* fatal accident claim by a dependant of the deceased arising out of a boating accident which occurred on navigable waters within Ontario, or whether such jurisdiction has been ousted by s. 646 of the *Canada Shipping Act*.

Il importe d'abord de préciser la nature des demandes à l'égard desquelles la compétence de la Cour de l'Ontario (Division générale) est contestée. Aucune des parties aux présents pourvois ne prétend que les cours supérieures provinciales sont incompétentes pour instruire les demandes en réparation du préjudice corporel résultant d'un accident de navigation (intentées par les personnes ayant subi le préjudice ou par leurs personnes à charge, en supposant que ces dernières puissent exercer une telle poursuite). Seules les demandes formées par les personnes à charge d'une personne ayant péri dans un accident de navigation sont en cause. Personne ne conteste, non plus, que si la Cour conclut que la succession d'une personne tuée dans un accident de navigation est fondée à exercer les demandes que la victime aurait pu former, les cours supérieures provinciales sont compétentes pour connaître de ces actions. Finalement, il faut également signaler (bien que cela ne soit pas déterminant quant à la question de la compétence) que toutes les demandes en cause sont des actions *in personam* (c.-à-d. dirigées contre les propriétaires des embarcations et contre les personnes qui les auraient pilotées) et non des actions *in rem* (c.-à-d. dirigées contre l'embarcation elle-même). Notre Cour doit donc statuer sur la question précise de savoir si la Cour de l'Ontario (Division générale) a compétence à l'égard des demandes *in personam* en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel survenu dans les eaux navigables de l'Ontario, intentées par les personnes à charge des défunts, ou si l'art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* écarte cette compétence.

43

We agree with the Court of Appeal for Ontario that s. 646 of the *Canada Shipping Act* does not assign exclusive jurisdiction over dependants' maritime fatal accident claims to the Federal

Nous convenons avec la Cour d'appel de l'Ontario que l'art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ne confère pas à la Cour fédérale, Section de première instance, une compétence

Court, Trial Division. Rather, the Federal Court, Trial Division and the provincial superior courts have concurrent jurisdiction over such claims. We arrived at this conclusion for many reasons. They include a consideration of the intended meaning and purpose of s. 646 of the *Canada Shipping Act* in light of the history of maritime fatal accident claims in Canadian law, the wording of s. 646, its statutory context, previous jurisprudence, and policy considerations regarding the jurisdiction of the Federal Court.

(1) The Jurisdiction of Provincial Superior Courts

It is well settled, and the defendants do not dispute, that as a general rule provincial superior courts have plenary and inherent jurisdiction to hear and decide all cases that come before them, regardless of whether the law applicable to a particular case is provincial, federal or constitutional: *Valin v. Langlois* (1879), 3 S.C.R. 1, at pp. 19-20; *Ontario (Attorney General) v. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 S.C.R. 206, at p. 217; *Canada (Human Rights Commission) v. Canadian Liberty Net*, [1998] 1 S.C.R. 626, at paras. 26-32.

This general rule is subject to important exceptions. In particular with reference to these appeals, Parliament may, within constitutional limits, derogate from the jurisdiction of the provincial courts by conferring jurisdiction upon federal courts constituted by statute pursuant to s. 101 of the *Constitution Act, 1867*. This exception was acknowledged by Pigeon J., writing for the majority of the Court in *R. v. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Ltd.*, [1980] 1 S.C.R. 695, at p. 713, where he stated:

It must be considered that the basic principle governing the Canadian system of judicature is the jurisdiction of the superior courts of the provinces in all matters federal and provincial. The federal Parliament is empowered to

exclusive quant aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel formées par les personnes à charge des défunts. Relativement à ces actions, la Cour fédérale, Section de première instance, et les cours supérieures provinciales exercent plutôt une compétence concurrente. Nous parvenons à cette conclusion pour plusieurs raisons parmi lesquelles le sens et l'objet que le législateur a voulu donner à l'art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, tels qu'ils ressortent de l'historique des demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel en droit canadien, du libellé de l'art. 646, du contexte législatif dans lequel s'inscrit la disposition, de la jurisprudence antérieure et des considérations de principe concernant la compétence de la Cour fédérale.

(1) La compétence des cours supérieures provinciales

Les défendeurs ne contestent pas que, règle générale, les cours supérieures provinciales exercent une compétence inhérente et entière, que les affaires dont elles sont saisies relèvent du droit fédéral, provincial ou constitutionnel: *Valin c. Langlois* (1879), 3 R.C.S. 1, aux pp. 19 et 20; *Ontario (Procureur général) c. Pembina Exploration Canada Ltd.*, [1989] 1 R.C.S. 206, à la p. 217; *Canada (Commission des droits de la personne) c. Canadian Liberty Net*, [1998] 1 R.C.S. 626, aux par. 26 à 32.

Cette règle générale, toutefois, comporte d'importantes exceptions, dont l'une concerne plus particulièrement les présents pourvois: le Parlement peut, dans les limites de la Constitution, déroger au principe de la compétence des cours provinciales et attribuer compétence à des tribunaux fédéraux créés par loi sous le régime de l'art. 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Le juge Pigeon a reconnu cette exception dans l'arrêt *R. c. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Ltd.*, [1980] 1 R.C.S. 695, à la p. 713, où s'exprimant pour la majorité de la Cour, il a écrit:

Il faut tenir compte de ce que le principe fondamental régissant le système judiciaire canadien est la compétence des cours supérieures des provinces sur toutes questions de droit fédéral et provincial. Le Parlement

44

45

derogate from this principle by establishing additional courts only for the better administration of the laws of Canada. [Emphasis added.]

fédéral a le pouvoir de déroger à ce principe en établissant des tribunaux additionnels seulement «pour la meilleure administration des lois du Canada». [Nous soulignons.]

46

As a statutory court, the Federal Court of Canada has no jurisdiction except that assigned to it by statute. In light of the inherent general jurisdiction of the provincial superior courts, Parliament must use express statutory language where it intends to assign jurisdiction to the Federal Court. In particular, it is well established that the complete ouster of jurisdiction from the provincial superior courts in favour of vesting exclusive jurisdiction in a statutory court (rather than simply concurrent jurisdiction with the superior courts) requires clear and explicit statutory wording to this effect. This latter principle finds early expression in the judgment in *Peacock v. Bell* (1677), 1 Wms. Saund. 73, 85 E.R. 84, at pp. 87-88:

And the rule for jurisdiction is, that nothing shall be intended to be out of the jurisdiction of a Superior Court, but that which specially appears to be so; and, on the contrary, nothing shall be intended to be within the jurisdiction of an Inferior Court but that which is so expressly alleged.

This basic principle continues to be applied up to the present day: see *Albon v. Pyke* (1842), 4 Man. & G. 421, 134 E.R. 172, at p. 174; *Board v. Board*, [1919] A.C. 956 (P.C.), at pp. 962-63; *Re Minister of Social Welfare and Rehabilitation and Dube* (1963), 39 D.L.R. (2d) 302 (Sask. C.A.), at p. 307; *Canada (Human Rights Commission) v. Canadian Liberty Net, supra*, at paras. 29-32; P.-A. Côté, *The Interpretation of Legislation in Canada* (2nd ed. 1991), at pp. 417-20.

(2) The Concurrent Jurisdiction of Provincial Superior Courts and the Federal Court, Trial Division with Respect to Maritime Matters

Comme tribunal d'origine législative, la Cour fédérale du Canada ne peut exercer que les compétences qui lui sont attribuées par la loi et, compte tenu du principe de la compétence générale inhérente des cours supérieures provinciales, le Parlement doit, pour attribuer compétence à la Cour fédérale, exprimer explicitement cette intention. Il est reconnu, en particulier, que la dévolution d'une compétence exclusive à un tribunal créé par loi et la perte corrélative de cette compétence par les cours supérieures provinciales (plutôt que l'exercice d'une compétence concurrente) doit être énoncée expressément en termes clairs dans la loi. Ce dernier principe a été exprimé très tôt, dans la décision *Peacock c. Bell* (1677), 1 Wms. Saund. 73, 85 E.R. 84, aux pp. 87 et 88:

[TRADUCTION] Et la règle en matière de compétence, c'est que rien n'est censé échapper à la compétence d'une cour supérieure sauf ce qui semble y échapper spécialement; et, inversement, rien n'est censé relever de la compétence d'une cour d'instance inférieure sauf ce qui est expressément allégué.

Ce principe fondamental a continué d'être appliqué jusqu'à maintenant: *Albon c. Pyke* (1842), 4 Man. & G. 421, 134 E.R. 172, à la p. 174; *Board c. Board*, [1919] A.C. 956 (C.P.), aux pp. 962 et 963; *Re Minister of Social Welfare and Rehabilitation and Dube* (1963), 39 D.L.R. (2d) 302 (C.A. Sask.), à la p. 307; *Canada (Commission des droits de la personne) c. Canadian Liberty Net*, précité, aux par. 29 à 32; P.-A. Côté, *Interprétation des lois* (2^e éd. 1990), aux pp. 477 à 481.

(2) La compétence concurrente des cours supérieures provinciales et de la Cour fédérale, Section de première instance, en matière maritime

47

In accordance with the inherent jurisdiction of the superior courts, it has long been held that the provincial superior courts have jurisdiction over matters involving maritime law, including negligence actions resulting from collisions or other accidents involving vessels on inland waters: *Ship-*

Conformément au principe de la compétence inhérente des cours supérieures, il est reconnu depuis longtemps que les cours supérieures provinciales peuvent connaître des affaires faisant intervenir le droit maritime, y compris les actions pour négligence découlant de collisions ou d'autres

man v. Phinn (1914), 31 O.L.R. 113 (H.C.), aff'd (1914), 32 O.L.R. 329 (C.A.); *Pile Foundations Ltd. v. Selkirk Silica Co.* (1967), 59 W.W.R. 622 (Man. Q.B.); *Heath v. Kane* (1975), 10 O.R. (2d) 716 (C.A.); *Harvey v. Tarala* (1977), 6 Sask. R. 74 (Q.B.); *Ontario (Attorney General) v. Pembina Exploration Canada Ltd.*, *supra*.

The *Federal Court Act* confirms the jurisdiction of the provincial superior courts over matters involving Canadian maritime law, by recognizing (in s. 22 of the Act) the Federal Court, Trial Division's concurrent jurisdiction over such matters. Section 22 of the *Federal Court Act* states in relevant part:

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;

. . .

(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

accidents de navigation survenus dans les eaux intérieures: *Shipman c. Phinn* (1914), 31 O.L.R. 113 (H.C.), conf. par (1914), 32 O.L.R. 329 (C.A.); *Pile Foundations Ltd. c. Selkirk Silica Co.* (1967), 59 W.W.R. 622 (C.B.R. Man.); *Heath c. Kane* (1975), 10 O.R. (2d) 716 (C.A.); *Harvey c. Tarala* (1977), 6 Sask. R. 74 (B.R.); *Ontario (Procureur général) c. Pembina Exploration Canada Ltd.*, précité.

La *Loi sur la Cour fédérale* confirme la compétence des cours supérieures provinciales à l'égard des affaires faisant intervenir le droit maritime canadien, en reconnaissant (à l'art. 22 de la Loi) la compétence concurrente de la Cour fédérale, Section de première instance, sur ces affaires. Voici les extraits pertinents de cette disposition:

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) 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 affréteurs 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 transborde-

discharge of goods on, in or from the ship or in the embarkation, carriage or disembarkation of persons on, in or from the ship; [Emphasis added.]

ment de personnes ou de marchandises; [Nous soulignons.]

49 The defendants do not contest the general proposition that the Federal Court, Trial Division shares concurrent jurisdiction over maritime matters with the provincial superior courts. Rather, they submit that jurisdiction to adjudicate a specific variety of maritime matter, namely *in personam* fatal accident claims brought by dependants of the deceased, has, in the language of s. 22(1) of the *Federal Court Act*, “been otherwise specially assigned” by statute. They argue that s. 646 of the *Canada Shipping Act* specially assigns jurisdiction over such claims to the Federal Court, Trial Division, to the exclusion of the provincial superior courts.

Les défendeurs ne contestent pas l’affirmation générale voulant que la Cour fédérale, Section de première instance, et les cours supérieures provinciales exercent une compétence concurrente en matière maritime. Ils soutiennent plutôt qu’il y a eu «attribution expresse contraire» par loi, pour reprendre les termes employés au par. 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, de la compétence relative à un type déterminé d’action en matière maritime, savoir les demandes *in personam* en réparation du préjudice résultant d’un accident mortel, formulées par les personnes à charge du défunt. Selon eux, l’art. 646 de la *Loi sur la marine marchande* attribue expressément compétence à la Cour fédérale, Section de première instance, sur ce type d’action à l’exclusion des cours supérieures provinciales.

(3) The Defendants’ Position

(3) La position des défendeurs

50 The defendants’ argument in favour of exclusive jurisdiction in the Federal Court, Trial Division may be summarized as follows: (a) Part XIV of the *Canada Shipping Act* is the only basis at law whereby dependants of a person killed in a maritime accident may seek relief; (b) s. 646 of the *Canada Shipping Act* specifies an exclusive forum for such claims by providing that a dependant may “maintain an action for damages in the Admiralty Court”; and (c) the “Admiralty Court” is defined in s. 2 of the *Canada Shipping Act* as the Federal Court. The jurisdiction argument is most elaborately advanced by the appellant Grail who, in support of his interpretation of s. 646 of the *Canada Shipping Act*, relies upon the wording of ss. 646 and 650 of the Act, the judgment of this Court in *Stein, supra*, as well as Hansard and other sources with respect to the original legislative purpose underlying what is now s. 646. Throughout his submissions on this issue, the appellant Grail also emphasizes what he perceives (wrongly in our view) as a distinction between the Federal Court’s jurisdiction over maritime accidents involving a

L’argument des défendeurs au soutien de l’exclusivité de la compétence dévolue à la Cour fédérale, Section de première instance, peut se résumer ainsi: a) le seul fondement en droit du recours ouvert aux personnes à charge d’une personne ayant péri dans un accident de navigation se trouve à la partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*; b) l’art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* précise que ces demandes ressortissent à une juridiction exclusive lorsqu’il énonce que les personnes à charge peuvent «soutenir une action pour dommages-intérêts devant la Cour d’Amirauté»; c) l’art. 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* définit la «Cour d’Amirauté» comme la Cour fédérale. C’est l’appellant Grail qui a soumis l’argumentation la plus étoffée relativement à la compétence. À l’appui de son interprétation de l’art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, il invoque le libellé de cet article et de l’art. 650 de la Loi, l’arrêt de notre Cour *Stein*, précité, ainsi que le Hansard et d’autres sources expliquant l’intention que poursuivait le législateur en édictant ce qui est maintenant l’art. 646. Tout au long de son argumentation, il a aussi insisté sur ce qu’il perçoit (à tort selon nous) comme une distinction entre la compétence

collision and its jurisdiction over accidents not involving a collision.

(4) The History of Fatal Accident Claims Under Canadian Maritime Law

The history of maritime fatal accident claims in the United Kingdom and Canada was thoroughly reviewed by the Court of Appeal for Ontario in the judgment below. A review of this history is of assistance in determining the intended effect of Part XIV of the *Canada Shipping Act*. A brief summary of that history follows here.

Prior to the enactment of the *Fatal Accidents Act, 1846* (U.K.), 9 & 10 Vict., c. 93 (“*Lord Campbell’s Act*”), all claims which might have been brought by a person killed by the wrongful act or omission of another (whether in the maritime context or otherwise) died with the victim, in accordance with the common law maxim *actio personalis moritur cum persona*. *Lord Campbell’s Act* remedied this gap in the law by creating a statutory right in dependants of the deceased to bring an action against the person whose wrongful act or omission had caused the death.

In *Seward v. The “Vera Cruz”* (1884), 10 App. Cas. 59, however, the House of Lords limited the applicability of *Lord Campbell’s Act* in the maritime context. The Lords held that a dependant was entitled to bring only an action *in personam* against the person or persons at fault, and was precluded from bringing an action *in rem* against the ship itself. The effect of this ruling was that any meaningful recourse by a dependant for wrongful death caused by a foreign ship was largely precluded, given the difficulty involved in bringing the owners and crew of a foreign ship before British courts.

To remedy this deficiency, the British Parliament enacted s. 5 of the *Maritime Conventions Act, 1911* (U.K.), 1 & 2 Geo. 5, c. 57, which provided:

de la Cour fédérale relativement aux collisions maritimes et sa compétence à l’égard des accidents de navigation où il n’y a pas eu collision.

(4) L’historique des demandes en réparation du préjudice résultant d’un accident mortel en droit maritime canadien

En rendant son jugement, la Cour d’appel a dressé l’historique détaillé de ce type d’actions au Royaume-Uni et au Canada. L’examen de cet historique peut nous aider à établir le but que le législateur poursuivait en édictant la partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. En voici donc un bref résumé.

Avant l’adoption de la *Fatal Accidents Act, 1846* (U.K.), 9 & 10 Vict., ch. 93 (la «*Lord Campbell’s Act*»), toutes les demandes qu’aurait pu former la victime dont le décès avait été causé par l’omission ou l’acte fautif d’autrui (en contexte maritime ou autre) s’éteignaient avec elle, conformément à la maxime de common law *actio personalis moritur cum persona*. La *Lord Campbell’s Act* remédiait à cette lacune en conférant aux personnes à charge de la victime décédée le droit de poursuivre l’auteur de l’omission ou de l’acte fautif ayant causé sa mort.

Dans l’affaire *Seward c. The «Vera Cruz»* (1884), 10 App. Cas. 59, toutefois, la Chambre des lords a limité l’applicabilité de la *Lord Campbell’s Act* en matière maritime. Elle a jugé qu’une personne à charge ne pouvait intenter qu’une action *in personam* contre l’auteur de la faute et qu’aucun recours *in rem* contre le navire lui-même ne lui était ouvert. Cet arrêt a eu pour effet d’écarter, dans la plupart des cas, toute possibilité réelle pour une personne à charge de poursuivre pour décès causé par la faute d’un navire étranger, compte tenu de la difficulté qu’il y avait à en traduire les propriétaires et l’équipage devant les tribunaux britanniques.

Pour remédier à cette lacune, le Parlement britannique a édicté l’art. 5 de la *Maritime Conventions Act, 1911* (U.K.), 1 & 2 Geo. 5, ch. 57, lequel prévoyait ce qui suit:

51

52

53

54

5. Any enactment which confers on any court Admiralty jurisdiction in respect of damage shall have effect as though references to such damage included references to damages for loss of life or personal injury, and accordingly proceedings in respect of such damages may be brought in rem or in personam.

Following this enactment, admiralty courts in the United Kingdom assumed jurisdiction to hear *in rem* actions in fatal accident cases: see *The Caliph*, [1912] P. 213.

[TRANSLATION] 5. Toute disposition législative qui attribue compétence à une cour d'Amirauté en matière d'avaries s'applique comme si les avaries comprenaient les dommages-intérêts pour décès ou préjudice corporel et, en conséquence, toute action relative à ces dommages-intérêts peut être intentée *in rem* ou *in personam*.

Par suite de cette intervention législative, les cours d'Amirauté du Royaume-Uni se sont reconnues compétentes pour entendre les actions *in rem* dans les affaires d'accidents mortels: voir *The Caliph*, [1912] P. 213.

55 In Canada, Parliament adopted a virtually identical provision in s. 6 of the *Maritime Conventions Act, 1914*, S.C. 1914, c. 13. However, in *The Ship Catala v. Dagsland*, [1928] Ex. C.R. 83, the Exchequer Court concluded that the governing rule with respect to *in rem* fatal accident claims was that established by the House of Lords in *Seward v. The "Vera Cruz"*, which the Exchequer Court found had not been affected by the enactment of the *Maritime Conventions Act, 1914*. Consequently, as a matter of Canadian law after 1928, a dependant of a person killed in a maritime accident did not have the right to bring an *in rem* claim against the ship responsible for the death: see *Rogers v. S.S. Baron Carnegie*, [1943] Ex. C.R. 163. We note that the modern version of s. 6 of the *Maritime Conventions Act, 1914* is now s. 571 of the *Canada Shipping Act*.

Au Canada, le Parlement a adopté une disposition presque identique, l'art. 6 de la *Loi des conventions maritimes, 1914*, S.C. 1914, ch. 13. Toutefois, la Cour de l'Échiquier a statué, dans la décision *The Ship Catala c. Dagsland*, [1928] R.C. de l'É. 83, que les demandes *in rem* en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel étaient régies par la règle formulée par la Chambre des lords dans l'arrêt *Seward c. The «Vera Cruz»*, que la Cour de l'Échiquier a jugé n'avoir pas été touchée par la *Loi des conventions maritimes, 1914*. Il s'ensuit qu'en droit canadien, après 1928, les personnes à charge des victimes tuées dans un accident de navigation n'avaient pas le droit de formuler une demande *in rem* contre le navire responsable du décès: voir *Rogers c. S.S. Baron Carnegie*, [1943] R.C. de l'É. 163. Signalons que la version moderne de l'art. 6 de la *Loi des conventions maritimes, 1914* se trouve maintenant à l'art. 571 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

56 In 1948, Parliament passed the *Act to amend the Canada Shipping Act, 1934*, S.C. 1948, c. 35, which contained several amendments to the *Canada Shipping Act*, including the introduction of what is now Part XIV dealing with fatal accidents. In moving second reading of the amending legislation in the House of Commons, the Minister of Transport introduced the new fatal accidents provisions in the following terms (*House of Commons Debates*, 4th Sess., 20th Parl., vol. IV, May 17, 1948, at p. 3994):

En 1948, le Parlement a adopté la *Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934*, S.C. 1948, ch. 35. Au nombre des modifications figurait l'introduction de ce qui est maintenant la partie XIV relative aux accidents mortels. Le ministre des Transports de l'époque a présenté ainsi ces nouvelles dispositions lors de l'examen du projet de loi en deuxième lecture par la Chambre des communes (*Débats de la Chambre des communes*, 4^e sess., 20^e lég., vol. IV, 17 mai 1948, à la p. 4100):

Then I come to the next part with which the bill deals, and that has to do with fatal accidents. It is a new part altogether. It is introduced under the heading "Fatal

J'arrive maintenant à une autre partie du bill où il est question d'accidents mortels. Ce passage, entièrement nouveau, a pour titre «accidents mortels». À l'heure

Accidents.” At present there is no provision in the act that entitles the dependents of deceased persons killed as a result of an injury caused by a ship to take proceedings *in rem* against the ship. A seaman can always go into the admiralty court and sue the ship or elect to take compensation under the provincial workmen’s compensation acts or under the dominion act which was passed recently in this House of Commons. But heretofore the dependents have not had the right to take action against the ship, what is called an action *in rem*. This new section will entitle the dependents of a deceased seaman to institute such an action, or to elect to take compensation, whichever is the higher or whichever they prefer. It has been held that the exchequer court on its admiralty side has no jurisdiction to entertain an action *in rem* in respect of fatal accidents; and the provisions of this part are intended to remedy this defect in the law and to enable dependents of deceased persons to take proceedings in the court of admiralty in any case where the deceased person would have had the right to maintain an action if death had not ensued. The provisions and terms of this new part are very similar to those contained in the fatal accidents acts of the provinces, particularly the act in Ontario.

We agree with the Court of Appeal for Ontario that the above passage summarizes the effect of the enactment of what is now Part XIV of the *Canada Shipping Act* with respect to *in rem* actions by dependants. The Court of Appeal noted that this review of the history of Part XIV of the Act, and of s. 646 in particular, does not yield an answer to the specific question as to whether s. 646 was intended by Parliament to oust the jurisdiction of the superior courts over fatal accident claims by dependants. However, in our view, the history underlying the enactment of Part XIV, including especially the lack of an indication that Part XIV was designed in any way to restrict the remedies already available to aggrieved dependants, does assist a court in determining that s. 646 does not assign exclusive jurisdiction. In addition, the wording of s. 646, which is admittedly unclear, uses permissive language regarding Federal Court jurisdiction and in this respect is consistent with the historical purpose of adding *in rem* actions to the Federal Court and not exclusively assigning that jurisdiction to the Federal Court. Given the remedial purpose of Part XIV of the *Canada Shipping*

actuelle, aucune disposition de la loi permet (*sic*) aux personnes à la charge de marins victimes d’accidents maritimes d’intenter des procédures *in rem* contre le navire. Un marin peut toujours s’adresser au Tribunal maritime et intenter une poursuite au navire, sinon opter pour une indemnité en vertu des lois provinciales touchant les accidents du travail ou encore de la loi fédérale adoptée dernièrement par la Chambre des communes. Jusqu’à présent, les ayants droit n’étaient pas autorisés à intenter une action au navire, c’est-à-dire à intenter des procédures dites *in rem*. Le nouvel article permet aux personnes à la charge d’un matelot décédé d’entamer de telles poursuites ou d’opter en faveur de l’indemnisation, selon le mode de règlement qu’elles préfèrent ou qui leur est plus avantageux. On a prétendu que les procédures *in rem* en cas d’accidents mortels ne sont pas du ressort de la division de l’Amirauté de la Cour d’échiquier. Les dispositions de la présente partie de la mesure visent donc à remédier à cette lacune de la loi et à permettre aux ayants droit du défunt de recourir au Tribunal maritime dans les cas où le matelot aurait eu le droit d’intenter une action s’il n’avait pas trépassé. Les dispositions de la nouvelle partie sont analogues à celles que renferment les mesures provinciales et surtout la loi ontarienne concernant les accidents mortels.

Nous convenons avec la Cour d’appel de l’Ontario que l’extrait précité résume les effets de l’adoption de ce qui est maintenant la partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* relativement à l’exercice d’actions *in rem* par les personnes à charge. La Cour d’appel a signalé que l’historique de la partie XIV de la Loi et, plus particulièrement, de l’art. 646 n’apportait pas de réponse à la question précise de savoir si le Parlement avait voulu, par cette dernière disposition, écarter la compétence des cours supérieures provinciales à l’égard des demandes en réparation du préjudice résultant d’un accident mortel formées par les personnes à charge. À notre avis, toutefois, le contexte historique entourant l’adoption de la partie XIV, notamment l’absence de toute mention indiquant que cette partie visait de quelque façon à limiter les recours déjà ouverts aux personnes à charge lésées, nous aide bel et bien à conclure que l’art. 646 n’attribue pas de concurrence exclusive. En outre, le libellé de cette disposition, qui manque sans contredit de clarté, crée une faculté plutôt qu’une obligation relativement à la compétence de la Cour fédérale, ce qui cadre avec l’intention his-

Act, the defendants' submission that the new provisions ousted the jurisdiction of the superior courts to try maritime fatal accident claims (to the clear detriment of claimants) is somewhat illogical.

(5) Section 646 of the *Canada Shipping Act* and its Statutory Context

58

The current Part XIV (ss. 645 to 653) of the *Canada Shipping Act*, then, sets out a statutory regime whereby dependants of a person killed in a maritime accident may bring a claim, either *in personam* or *in rem*, for relief. Section 646 of the Act reads as follows:

646. Where the death of a person has been caused by a wrongful act, neglect or default that, if death had not ensued, would have entitled the person injured to maintain an action in the Admiralty Court and recover damages in respect thereof, the dependants of the deceased may, notwithstanding his death, and although the death was caused under circumstances amounting in law to culpable homicide, maintain an action for damages in the Admiralty Court against the same defendants against whom the deceased would have been entitled to maintain an action in the Admiralty Court in respect of the wrongful act, neglect or default if death had not ensued. [Emphasis added.]

As stated, s. 2 of the *Canada Shipping Act* defines "Admiralty Court" as "Federal Court". Section 650 of the Act, which sets out certain procedural requirements for bringing a fatal accident claim, reads:

650. (1) A plaintiff in an action shall, in his statement of claim, set forth the persons for whom and on whose behalf the action is brought.

(2) There shall be filed with the statement of claim an affidavit by the plaintiff in which he shall state that to the best of his knowledge, information and belief the

torique sous-jacente d'ajouter les actions *in rem* à la compétence de la Cour fédérale et non de lui attribuer l'exclusivité juridictionnelle en cette matière. Étant donné que la partie XIV visait à remédier à des lacunes, il y a un certain illogisme de la part des défendeurs à soutenir que les nouvelles dispositions ont écarté la compétence des cours supérieures de connaître des demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel (au détriment indéniable des réclamants).

(5) L'article 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et son contexte législatif

La partie XIV actuelle (les art. 645 à 653) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* crée donc un régime permettant aux personnes à charge des victimes tuées dans un accident de navigation de formuler une demande *in personam* ou *in rem*. L'article 646 est ainsi conçu:

646. Si la mort d'une personne a été occasionnée par une faute, une négligence ou une prévarication qui, si la mort n'en était pas résultée, aurait donné droit à la personne blessée de soutenir une action devant la Cour d'Amirauté et de recouvrer des dommages-intérêts à cet égard, les personnes à charge du défunt peuvent, nonobstant son décès, et bien que sa mort ait été occasionnée dans des circonstances équivalant en droit à un homicide coupable, soutenir une action pour dommages-intérêts devant la Cour d'Amirauté contre les mêmes défendeurs à l'égard desquels le défunt aurait eu droit de soutenir une action devant la Cour d'Amirauté en ce qui concerne cette faute, cette négligence ou cette prévarication, si la mort n'en était pas résultée. [Nous soulignons.]

Comme nous l'avons déjà dit, la «Cour d'Amirauté» est définie à l'art. 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* comme la Cour fédérale. L'article 650 de la Loi, qui établit des exigences procédurales applicables à l'exercice d'une demande en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel, est libellé de la façon suivante:

650. (1) Dans son exposé de réclamation, le demandeur doit mentionner les personnes pour lesquelles et au nom desquelles l'action est intentée.

(2) Le demandeur doit produire, avec l'exposé de réclamation, un affidavit dans lequel il déclare qu'au mieux de ses connaissances et croyances, les personnes au

persons on whose behalf the action is brought as set forth in the statement of claim are the only persons entitled or who claim to be entitled to the benefit thereof.

(3) The Admiralty Court or a judge thereof, if of opinion that there is a sufficient reason for doing so, may dispense with the filing of the affidavit. [Emphasis added.]

The wording of Part XIV of the *Canada Shipping Act* leaves something to be desired. While s. 646 does not expressly exclude the jurisdiction of the provincial superior courts, the provision does appear to confer jurisdiction, and in so doing refers only to the Admiralty Court. Further, s. 650 of the Act confers a dispensing power only on “[t]he Admiralty Court or a judge thereof”. While on its face, the wording of these provisions lends a certain logic to the defendants’ proposition that only the Federal Court has jurisdiction to entertain maritime fatal accident claims by dependants, Parliament’s omission to acknowledge the jurisdiction of the provincial superior courts over dependants’ fatal accident claims in ss. 646 and 650 falls short of evincing an intention either to create a new cause of action with exclusive jurisdiction in the Federal Court, or to oust completely the jurisdiction of the superior courts over an existing cause of action in favour of the Federal Court.

As noted by the Court of Appeal below, when Parliament intended the Federal Court to have exclusive jurisdiction to adjudicate a particular matter in the *Canada Shipping Act*, it set this intention out in clear language in the Act. For example, ss. 209(2) and 453, as well as the newly enacted s. 580(1) (see S.C. 1998, c. 6, s. 2), state:

209. . . .

(2) Subject to this Part, no other court in Canada [referring to the Admiralty Court] has jurisdiction to hear or determine any action, suit or proceeding insti-

nom de qui l’action est intentée, comme en fait mention l’exposé de réclamation, sont les seules qui ont droit ou prétendent avoir droit à bénéficier en l’espèce.

(3) La Cour d’Amirauté ou un juge de ce tribunal, s’ils sont d’avis qu’il existe un motif suffisant d’agir ainsi, peuvent dispenser de la production de l’affidavit. [Nous soulignons.]

Le libellé de la partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* laisse quelque peu à désirer. Bien que l’art. 646 n’exclue pas expressément la compétence des cours supérieures provinciales, il se présente bien comme une disposition attributive de compétence et il ne mentionne que la Cour d’Amirauté. De plus, le pouvoir d’accorder une dispense énoncé à l’art. 650 de la Loi n’est conféré qu’à «[l]a Cour d’Amirauté ou un juge de ce tribunal». Bien qu’à première vue, le libellé de cette disposition prête une certaine logique à l’argument des défendeurs voulant que la Cour fédérale soit seule habilitée à entendre les demandes en réparation du préjudice résultant d’un accident de navigation mortel formées par des personnes à charge, l’omission du Parlement de mentionner, aux art. 646 et 650, la compétence des cours supérieures provinciales quant aux demandes en réparation du préjudice résultant d’un accident mortel exercées par des personnes à charge n’établit pas qu’il avait l’intention de créer une nouvelle cause d’action ressortissant à la compétence exclusive de la Cour fédérale ou d’écarter complètement, en faveur de la Cour fédérale, la compétence des cours supérieures relativement à une cause d’action existante.

Comme la Cour d’appel l’a mentionné, lorsque le Parlement a voulu que la Cour fédérale soit seule compétente pour statuer sur des objets déterminés régis par la *Loi sur la marine marchande du Canada*, il a exprimé son intention en termes explicites dans la Loi. Citons, par exemple, le par. 209(2), l’art. 453 ainsi que le tout nouveau par. 580(1) (édicte par L.C. 1998, ch. 6, art. 2):

209. . . .

(2) Sous réserve des autres dispositions de la présente partie, aucun autre tribunal au Canada n’a juridiction pour entendre ou juger une action, poursuite ou procé-

tuted by or on behalf of any seaman or apprentice for the recovery of wages in any amount.

. . .

453. Disputes respecting salvage, whether of life or property, shall be heard and determined by and before the receiver of wrecks or the Admiralty Court, as provided for respectively by this Part, and not otherwise.

. . .

580. (1) The Admiralty Court has exclusive jurisdiction with respect to any matter in relation to the constitution and distribution of a limitation fund pursuant to Articles 11 to 13 of the Convention.

By contrast, s. 646 makes no express reference to exclusivity of jurisdiction in the Admiralty Court. Rather, the focus of s. 646 appears to be, and this is borne out by the above examination of the history of the provision, remedial — its purpose was to extend an already existing remedy to allow for claims *in rem*, and not to restrict that remedy by confining jurisdiction to a specific court. In our opinion, if it was intended that s. 646 should grant exclusive jurisdiction to the Admiralty Court in maritime fatal accident claims, language similar to that in ss. 209(2), 453 and 580(1) would have been used.

61

The lack of any express language in s. 646 of the *Canada Shipping Act* excluding superior court jurisdiction, or vesting sole jurisdiction in the Admiralty Court, is sufficient by itself to justify interpreting s. 646 as conferring on the Admiralty Court only concurrent jurisdiction over fatal accident claims by dependants. This finding accords with the basic principle of statutory construction that a statute should not be interpreted as abrogating the inherent jurisdiction of the superior courts unless it employs clear language to this effect: *Peacock v. Bell*, *supra*; *Board v. Board*, *supra*; *Re Minister of Social Welfare and Rehabilitation and Dube*, *supra*; *Canada (Human Rights Commission) v. Canadian Liberty Net*, *supra*.

dure intentée par un marin ou un apprenti, ou en leur nom, en recouvrement des gages d'un montant quelconque.

. . .

453. Les contestations relatives à l'indemnité de sauvetage, soit de vie humaine, soit de biens, sont entendues et décidées par et devant le receveur d'épaves ou la Cour d'Amirauté, ainsi que le prévoit respectivement la présente partie, et non autrement.

. . .

580. (1) La Cour d'Amirauté a compétence exclusive pour entendre toute question relative à la constitution et à la répartition du fonds de limitation régies par les articles 11 à 13 de la Convention.

Or l'article 646 ne renferme aucune mention expresse quant à l'exclusivité de la compétence de la Cour d'Amirauté; son objet semble plutôt de nature remédiate, comme le démontre notre précédent examen de l'historique de la disposition. Il visait à élargir un recours déjà existant en permettant les actions *in rem*, et non à le restreindre en habilitant un seul tribunal à en connaître. À notre avis, si le législateur avait voulu par l'art. 646 attribuer à la Cour d'Amirauté la compétence exclusive quant aux demandes de réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel, il aurait employé un libellé analogue à celui qu'il a utilisé aux par. 209(2) et 580(1) et à l'art. 453.

L'absence, à l'art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de termes explicites écartant la compétence des cours supérieures ou attribuant compétence exclusive à la Cour d'Amirauté suffit en soi pour justifier qu'on interprète l'art. 646 comme ne conférant à la Cour d'Amirauté qu'une compétence concurrente sur les demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel présentées par les personnes à charge. Cette conclusion est conforme au principe fondamental d'interprétation des lois voulant qu'une loi n'est pas censée abolir la compétence inhérente des cours supérieures si elle ne l'énonce pas clairement: *Peacock c. Bell*; *Board c. Board*; *Re Minister of Social Welfare and Rehabilitation and Dube*; *Canada (Commission des droits de la personne) c. Canadian Liberty Net*, précités.

Some support for this approach to the interpretation of jurisdictional provisions relating to the Federal Court is provided by recent amendments to the *Federal Court Act* with respect to proceedings against the Crown. Prior to 1992, s. 17(1) of the *Federal Court Act* assigned exclusive jurisdiction to the Federal Court, Trial Division in all cases in which relief was claimed against the federal Crown. The exclusion of provincial superior court jurisdiction had the undesirable result that civil claims against both the federal government and another party (private persons, corporations, or other governments) could not be dealt with by a single court. Instead, costly and burdensome parallel proceedings had to be launched in both the Federal Court, Trial Division and the relevant provincial court. With the passage of the *Act to amend the Federal Court Act, the Crown Liability Act, the Supreme Court Act and other Acts in consequence thereof*, S.C. 1990, c. 8, which came into force on February 1, 1992, s. 17(1) of the *Federal Court Act* was amended so that it now assigns the Federal Court, Trial Division only concurrent jurisdiction over civil claims against the federal Crown. We are of the view that it accords with Parliament's general objective of avoiding unnecessary parallel proceedings to apply an interpretive principle which has the same beneficial effect. Parliament must be assumed not to have intended to impair or defeat the remedies it has made available to maritime fatal accident claimants by imposing costly and useless procedural hurdles to the bringing of an action. We can think of no reason as a matter of policy or principle to confine jurisdiction over maritime fatal accident claims to the Federal Court alone. This ground of appeal therefore fails.

Before moving on to consider the remaining grounds of appeal, three issues should be briefly addressed. First, the appellant Grail relies upon the decision of this Court in *Stein, supra*, in support of his submission that s. 646 of the *Canada Shipping*

Des modifications apportées récemment aux dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale* relatives aux demandes contre la Couronne appuient d'une certaine façon cette conception de l'interprétation des dispositions attributives de compétence à la Cour fédérale. Avant 1992, le par. 17(1) de cette loi conférait à la Cour fédérale, Section de première instance, le pouvoir exclusif d'entendre les demandes en réparation intentées contre la Couronne fédérale. L'exclusion de la compétence des cours supérieures provinciales entraînait la conséquence indésirable que les demandes civiles formées contre le gouvernement fédéral et une autre partie (une personne physique, une personne morale ou un autre gouvernement) ne pouvaient être portées devant un tribunal unique. Il fallait plutôt entamer de coûteuses et lourdes poursuites parallèles devant la Cour fédérale, Section de première instance, et devant le tribunal provincial compétent. La *Loi modifiant la Loi sur la Cour fédérale, la Loi sur la responsabilité de l'État, la Loi sur la Cour suprême et d'autres lois en conséquence*, L.C. 1990, ch. 8, entrée en vigueur le 1^{er} février 1992, a transformé en compétence concurrente la compétence prévue par le par. 17(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* en matière de poursuites civiles contre la Couronne fédérale. Nous estimons qu'il est conforme à l'objectif général du Parlement visant à éviter les actions parallèles inutiles d'appliquer un principe d'interprétation qui produit les mêmes effets bénéfiques. Il y a lieu de présumer que le Parlement n'a pas eu l'intention de restreindre ni de neutraliser les recours qu'il a ouverts à ceux qui demandent réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel en dressant des obstacles procéduraux coûteux et inutiles à l'institution d'une action. Il n'existe pas de considération ni de raison de principe qui justifie, selon nous, de conférer à la seule Cour fédérale la compétence relative aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel. Par conséquent, ce moyen d'appel échoue.

Avant de passer aux autres moyens d'appel, il faut examiner brièvement trois questions. Premièrement, l'appellant Grail invoque l'arrêt de notre Cour *Stein*, précité, à l'appui de son argument voulant que l'art. 646 de la *Loi sur la marine mar-*

Act should be interpreted as assigning exclusive jurisdiction to the Federal Court. In particular, he relies upon the following passage from the judgment of Ritchie J., writing for the Court (at pp. 820-21):

As I said at the outset, the present action is brought pursuant to s. 719 [now s. 646] of the *Canada Shipping Act*, which confines the appellants to the maintaining of an action for damages in the Admiralty Court, the jurisdiction of which is now vested in the Federal Court of Canada and, as I have indicated, includes jurisdiction with respect to “any claim for damage or for loss of life or personal injury caused by a ship either in collision or otherwise”. (See *Federal Court Act*, *supra*, s. 22(2)).

The issue of whether the provincial superior courts have jurisdiction to entertain a maritime fatal accident claim was not before the Court in the *Stein* case, as the action was brought in the Federal Court, Trial Division. We do not interpret the comments of Ritchie J., read in context, as asserting the exclusive jurisdiction of the Federal Court over such matters. In any event, we do not agree that s. 646 assigns exclusive jurisdiction to the Federal Court.

64

Second, we consider it appropriate to address briefly the appellant Grail’s submission that fatal accident claims by dependants are subject to different statutory regimes within the *Canada Shipping Act* depending upon whether or not the accident involved a collision between ships. The *Canada Shipping Act* contains numerous provisions dealing with fatal accident claims. Most of these provisions are contained in Part XIV of the Act. Several others are contained in Part IX of the Act, dealing with collisions, whose focus is primarily upon apportionment of liability, limitation periods, and the reporting of collisions. Where a fatal accident claim does not stem from a collision between vessels, of course, the collisions provisions of the Act will not come into play. Where a claim does relate to a collision, the relevant provisions of Part IX must be read in conjunction with Part XIV and, as

chande du Canada doit être interprété comme attribuant compétence exclusive à la Cour fédérale. Il cite, en particulier, le passage suivant des motifs du juge Ritchie, rendant jugement pour la Cour (aux pp. 820 et 821):

Comme je l’ai précisé au début, la présente poursuite est intentée en vertu de l’art. 719 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* [maintenant l’art. 646], qui ne permet aux appelants d’intenter une poursuite en dommages-intérêts que devant la Cour d’Amirauté, dont la juridiction a récemment été transmise à la Cour fédérale du Canada. Comme je l’ai déjà souligné, cette dernière Cour a juridiction relativement à «toute demande pour avaries ou pour perte de vie ou pour blessures corporelles causées directement ou indirectement par un navire soit par collision soit autrement». (Voir le par. (2) de l’art. 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, précité.)

Dans l’affaire *Stein*, la Cour n’avait pas à déterminer si les cours supérieures provinciales pouvaient connaître des demandes en réparation du préjudice résultant d’un accident de navigation mortel, puisque la poursuite avait été intentée devant la Cour fédérale, Section de première instance. Dans un tel contexte, nous ne voyons pas dans les propos du juge Ritchie la reconnaissance d’une compétence exclusive de la Cour fédérale sur ces objets. De toute façon, nous ne sommes pas d’avis que l’art. 646 confère une compétence exclusive à la Cour fédérale.

Deuxièmement, il convient d’examiner brièvement l’argument de l’appellant Grail voulant que la *Loi sur la marine marchande du Canada* prévoit des régimes différents pour les demandes en réparation du préjudice résultant d’un accident mortel intentées par les personnes à charge, selon qu’il y a eu ou non collision entre deux navires. Cette loi comporte un grand nombre de dispositions concernant les demandes en réparation du préjudice résultant d’un accident mortel. La plupart d’entre elles se trouvent à la partie XIV de la Loi, mais plusieurs autres sont regroupées à la partie IX, laquelle traite des collisions et porte principalement sur la répartition de la responsabilité, la prescription et la déclaration des collisions. Lorsque ce n’est pas une collision qui a donné lieu à la demande en réparation du préjudice résultant d’un accident mortel, il va sans dire que les dispositions

is discussed below, with other sources of Canadian maritime law, as interrelated components of a single larger regime dealing with maritime fatal accidents. We will return to a discussion of the interplay between Parts IX and XIV of the *Canada Shipping Act* later on in these reasons, when discussing the relevant limitation period with respect to the three Lake Joseph actions.

Third, several of the parties have asked this Court, in the event that s. 646 of the *Canada Shipping Act* is found to confer exclusive jurisdiction upon the Federal Court, to decide whether the Ontario Court (General Division) nonetheless has jurisdiction to grant them relief under any of the following three potential sources of maritime law: (1) the *Act respecting compensation to the Families of Persons killed by Accident, and in duels*; (2) the English *Fatal Accidents Acts, 1846 to 1908*; or (3) non-statutory principles of Canadian maritime law. In light of our finding that s. 646 does not establish an exception to the concurrent jurisdiction of the Ontario Court (General Division) over maritime law claims under the *Canada Shipping Act*, it is not necessary to answer this jurisdictional question.

B. Applicability of Provincial Statutes to a Maritime Law Claim

(1) Nature of the Constitutional Issue

The constitutional issue raised by the present appeals is whether a validly enacted provincial statute of general application may be applied to deal with incidental aspects of a maritime negligence claim that is otherwise governed entirely by federal maritime law. The issue has never been directly addressed by this Court in constitutional form.

relatives aux collisions ne s'appliquent pas. Lorsque la demande se rapporte à une collision, il faut considérer les dispositions pertinentes de la partie IX, celles de la partie XIV et, comme il en sera question plus loin, les autres sources du droit maritime canadien comme des éléments interreliés d'un régime unique plus général régissant les accidents de navigation mortels. Nous reviendrons à l'analyse de l'interaction des parties IX et XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* lorsque nous examinerons la question de la prescription applicable aux trois actions du lac Joseph.

Troisièmement, plusieurs parties ont demandé à notre Cour, pour le cas où elle conclurait que l'art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* attribue une compétence exclusive à la Cour fédérale, de déterminer si la Cour de l'Ontario (Division générale) n'a pas néanmoins compétence pour statuer sur leur recours en vertu de l'une ou l'autre des trois sources potentielles suivantes du droit maritime: (1) l'*Acte concernant l'indemnité en faveur des parents de ceux qui sont tués par accident, ou en duel*; (2) les *Fatal Accidents Acts, 1846 to 1908* d'Angleterre; (3) les principes non législatifs du droit maritime canadien. Il n'y a pas lieu, toutefois, de répondre à cette question puisque nous avons conclu que l'art. 646 n'a pas pour effet de créer une exception à la compétence concurrente de la Cour de l'Ontario (Division générale) à l'égard des actions relevant du droit maritime intentées en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

B. L'applicabilité des lois provinciales à une action relevant du droit maritime

(1) La nature de la question constitutionnelle

Les présents pourvois posent la question constitutionnelle suivante: une loi provinciale de portée générale, valablement édictée, peut-elle être invoquée pour statuer sur des aspects accessoires d'une action pour négligence en matière maritime qui relève par ailleurs intégralement du droit maritime fédéral. Notre Cour ne s'est jamais penchée directement sur la question posée dans un cadre constitutionnel.

65

66

67

The issue arises because the plaintiffs in these actions wish to have the advantage of certain causes of action created by the Ontario *Family Law Act* and *Trustee Act*, and of the contributory negligence provisions of the Ontario *Negligence Act*. The *Canada Shipping Act* does not expressly provide for dependants' fatal accident claims by siblings of the deceased, for damage claims by the deceased's executor in the name of the deceased, for claims for loss of guidance, care and companionship, or for a general regime of apportionment according to fault. The provincial statutes do. The plaintiffs submit that the application of these provincial statutes to permit such claims is merely incidental to the maritime law character of the actions themselves, which are otherwise governed by the common law of negligence as embodied in federal maritime law.

La question se pose parce que les demandeurs souhaitent se prévaloir de causes d'action prévues par la *Loi sur le droit de la famille* et par la *Loi sur les fiduciaires* de l'Ontario ainsi que des dispositions relatives à la négligence contributive de la *Loi sur le partage de la responsabilité* de l'Ontario. La *Loi sur la marine marchande du Canada* ne prévoit pas expressément les demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel intentées par les frères et sœurs de la victime, à titre de personnes à charge, les demandes en réparation par l'exécuteur de la succession de la victime au nom de cette dernière, les demandes en réparation au titre de la perte de conseils, de soins et de compagnie ni l'application d'un régime général de partage de la responsabilité selon la faute. Or les lois provinciales ouvrent de tels recours. Les demandeurs plaident que l'application des lois provinciales permettant ces poursuites est purement accessoire en raison du caractère maritime des actions elles-mêmes qui obéissent par ailleurs aux règles relatives à la négligence de la common law telles qu'elles ont été incorporées en droit maritime fédéral.

68

This Court's recent maritime law jurisprudence makes clear that Canadian maritime law is a body of federal law, uniform across the country, within which there is no room for the application of provincial statutes. What the case law does not explicitly address, however, is whether and when it is contrary to the division of powers as set out in the *Constitution Act, 1867* for provincial statutes of general application to apply on their own terms as provincial law within a factual context which is otherwise governed by federal maritime law. The plaintiffs in these appeals submit that, although provincial statutes are not usually applicable to resolve maritime matters, they should nevertheless be applied as incidentally necessary to fill gaps which may exist in federal maritime negligence law. The defendants, for their part, submit that provincial statutes can have no incidental application to any matter within the scope of Parliament's exclusive jurisdiction over maritime law (i.e., navi-

La jurisprudence récente de notre Cour, en matière maritime, établit clairement que le droit maritime canadien est un ensemble de règles de droit fédérales, uniformes dans tout le pays, qui ne laisse place à l'application d'aucune loi provinciale. La jurisprudence, toutefois, ne traite pas expressément de la question de savoir si le recours aux lois provinciales de portée générale, appliquées conformément à leurs propres termes à titre de lois provinciales et dans un contexte factuel par ailleurs régi par le droit maritime fédéral, est contraire au partage des compétences établi par la *Loi constitutionnelle de 1867*, et dans quels cas. Les demandeurs font valoir que même si les lois provinciales ne sont pas applicables d'ordinaire en matière maritime, il y a néanmoins lieu d'y faire appel lorsqu'elles sont accessoirement nécessaires pour remplir les «vides» qui peuvent exister dans les règles relatives à la négligence du droit maritime fédéral. Les défendeurs, quant à eux, soutiennent qu'il ne saurait y avoir application accessoire de lois provinciales dans un domaine ressortissant à la compétence exclusive du Parlement en droit

gation and shipping) under s. 91(10) of the *Constitution Act, 1867*.

Counsel for the plaintiffs rely in particular upon two cases in which provincial statutes of general application have been applied by this Court in a maritime negligence law context. In *Canadian National Steamships Co. v. Watson*, [1939] S.C.R. 11, a crew member of a ship owned by the appellant company successfully brought an action in negligence against the company following an accident at sea in which he suffered personal injury. At issue in the appeal to this Court was, *inter alia*, whether the trial judge had applied the wrong law of negligence in awarding damages to the seaman. The majority judgment of the Court on this point was delivered by Duff C.J., whose reasons read in relevant part, at pp. 15-16:

In this Court the appellants contended that the field of jurisprudence concerned with the responsibility of ship owners for the negligent acts of the ship's officers in the management of the ship is within the exclusive jurisdiction of the Dominion Parliament in respect of Navigation and Shipping and, there being no Dominion legislation dealing with the matter, the common law applies and British Columbia legislation is irrelevant. I am unable to agree with this view. It is inconsistent with the judgment in *Workmen's Compensation Board v. Canadian Pacific Railway Co.* [[1920] A.C. 184].

In the absence of Dominion or Imperial legislation on the subject or of some special rule of law relating to navigation and shipping prevailing at the date of Confederation, the general rules of the law of British Columbia applicable to the responsibility of masters for the acts of their servants govern the liability of shipowners to whom such rules apply.

Similarly, in *Stein, supra*, an action was brought by the widow and executors (on behalf of dependants) of Charles Stein, a crew member on a small sailboat who died when the boat collided with a barge near Vancouver. The trial judge found that the crew of the sailboat was contributorily

maritime (c'est-à-dire la navigation et les expéditions par eau) en vertu du par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

Les avocats des demandeurs invoquent, en particulier, deux arrêts où notre Cour a appliqué des lois provinciales de portée générale dans un contexte faisant intervenir les règles relatives à la négligence du droit maritime. Dans l'arrêt *Canadian National Steamships Co. c. Watson*, [1939] R.C.S. 11, notre Cour a accueilli l'action pour négligence qu'un membre de l'équipage d'un navire appartenant à la société appelante avait intentée contre cette dernière par suite des blessures qu'il avait subies au cours d'un accident en mer. Notre Cour devait déterminer, notamment, si le juge de première instance avait appliqué les mauvaises règles de droit en matière de négligence en accordant des dommages-intérêts au marin. Rendant jugement au nom de la majorité de la Cour, le juge en chef Duff a notamment écrit ce qui suit, aux pp. 15 et 16:

[TRADUCTION] Les appelants ont soutenu que le domaine du droit ayant pour objet la responsabilité des propriétaires de navires pour la négligence des officiers d'un bâtiment dans la manœuvre de celui-ci relève de la compétence exclusive du Parlement du Dominion relative à la navigation et aux expéditions par eau; en l'absence de disposition législative du Dominion sur la question, elle est régie par la common law, et les lois de la Colombie-Britannique sont inapplicables. Je ne saurais me rendre à cet argument, qui est contraire à l'arrêt rendu dans *Workmen's Compensation Board c. Canadian Pacific Railway Co.* [[1920] A.C. 184].

Les règles générales du droit de la Colombie-Britannique concernant la responsabilité des maîtres pour les actes de leurs commettants s'appliquent à la responsabilité des propriétaires de navires visés par ces règles, en l'absence d'une loi du Dominion ou loi impériale pour régir la question ou d'une règle de droit particulière relative à la navigation et aux expéditions par eau en vigueur à la date de la Confédération.

De la même façon, l'arrêt *Stein*, précité, portait sur une action intentée par la veuve de Charles Stein et par les exécuteurs de sa succession (au nom des personnes à charge), à la suite du décès de ce dernier dans une collision entre une péniche et le petit voilier à bord duquel il travaillait, près de

negligent, and apportioned liability on the basis of 75 percent to the barge and 25 percent to the sailboat. The Federal Court of Appeal overturned the trial judgment. On appeal to this Court, the trial judgment was restored. Ritchie J., speaking for the Court, gave the following reasons at p. 823 in addressing the issue of contributory negligence:

The old common law defence of contributory negligence has never been recognized in collision cases in admiralty law, and the rule as to equal division adopted in the Admiralty Court appears to have applied only to damage to a vessel or its cargo. Furthermore, the collision occurred . . . at a point within the inland waters of that Province and I can see no reason why a claim under s. 22(d) of the *Federal Court Act* should not be governed in that Court by the substantive law of the Province concerning division of fault. I am accordingly of opinion that the provisions of the *Contributory Negligence Act* of British Columbia, R.S.B.C. 1960, c. 74, s. 2, apply to this collision and that the liability to make good the damage sustained by reason of the death of Charles Stein should be in proportion to the degree in which each vessel was at fault.

It thus appears that, at least until 1976, it was assumed by this Court that provincial statutes could be invoked to determine important issues arising incidentally as part of a maritime negligence claim.

Vancouver. Le juge de première instance a conclu qu'une part de négligence était imputable à l'équipage du voilier, soit 25 pour 100, et que la part de responsabilité de la péniche s'établissait à 75 pour 100. La Cour d'appel fédérale a infirmé ce jugement. Notre Cour a rétabli le jugement de première instance. Le juge Ritchie, rendant jugement au nom de la Cour, s'est exprimé ainsi sur la question de la négligence contributive (à la p. 823):

L'ancienne défense de négligence contributive fondée sur la *common law* n'a jamais été reconnue en droit maritime dans les cas d'abordage, et le principe de répartition égale adoptée par la Cour d'Amirauté paraît n'avoir été appliqué qu'aux cas d'avaries à un navire ou à sa cargaison. De plus, l'abordage s'est produit [. . .] dans les eaux intérieures de cette province, et je ne vois pas pourquoi une demande déposée en vertu de l'al. d) de l'art. 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* ne devrait pas être régie par le droit provincial sur la répartition de la faute. Je suis donc d'avis que les dispositions du *Contributory Negligence Act* de la Colombie-Britannique, R.S.B.C. 1960, c. 74, art. 2, s'appliquent à cet abordage et que la responsabilité de réparer les dommages résultant du décès de Charles Stein doit être proportionnelle à la faute de chaque navire.

Il appert ainsi que, jusqu'en 1976 à tout le moins, notre Cour considérait qu'il était possible d'invoquer les lois provinciales pour trancher des questions accessoires importantes soulevées dans le cadre des actions pour négligence en matière maritime.

71

Subsequent to the decision in *Stein*, a reorientation has occurred in this Court's maritime law jurisprudence, beginning most notably with the decision in *ITO*, *supra*, followed by *Chartwell*, *supra*, *Whitbread*, *supra*, *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 *Porto Seguro Companhia De Seguros Gerais v. Belcan S.A.*, [1997] 3 S.C.R. 1278. These cases establish a number of basic principles and themes regarding the sources and content of Canadian maritime law, the role of provincial law in relation thereto, and the scope for gradual change and development in maritime law. These general principles and

À la suite de l'arrêt *Stein*, la jurisprudence de notre Cour portant sur le droit maritime a pris une nouvelle orientation et ce, à partir plus particulièrement de l'arrêt *ITO*, précité, suivi par les arrêts *Chartwell*, *Whitbread*, précités, *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 *Porto Seguro Companhia De Seguros Gerais c. Belcan S.A.*, [1997] 3 R.C.S. 1278. Ces arrêts énoncent un certain nombre de principes et de thèmes fondamentaux relativement aux sources et au contenu du droit maritime canadien, au rôle du droit provincial par rapport à celui-ci, et à la possibilité d'une évolution graduelle du droit maritime. Dans la mesure

themes, insofar as they are relevant to the instant appeals, may be summarized as follows:

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.

2. Canadian maritime law is uniform throughout Canada, and it is not the law of any province of Canada. All of its principles constitute federal law and not an incidental application of provincial law: *ITO, supra*, at pp. 779, 782; *Chartwell, supra*, at p. 696.

3. The substantive content of Canadian maritime law is to be determined by reference to its heritage. It includes, but is not limited to, the body of law administered in England by the High Court on its Admiralty side in 1934, as that body of law has been amended by the Canadian Parliament and as it has developed by judicial precedent to date: *ITO, supra*, at pp. 771, 776; *Chartwell, supra*, at pp. 695-96.

4. English admiralty law as incorporated into Canadian law in 1934 was an amalgam of principles deriving in large part from both the common law and the civilian tradition. It was com-

où ils sont pertinents quant aux pourvois interjetés en l’espèce, ces principes et thèmes généraux peuvent se résumer comme suit:

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.

2. Le droit maritime canadien est uniforme partout au Canada, et ce n’est pas le droit de quelque province canadienne. Tous les principes qu’il comprend constituent du droit fédéral et non une application accessoire du droit provincial: *ITO, précité*, aux pp. 779 et 782; *Chartwell, précité*, à la p. 696.

3. Le contenu du droit maritime canadien sur le fond doit être déterminé en fonction de son héritage. Il comprend, mais sans s’y restreindre, l’ensemble des règles de droit appliquées en 1934 en Angleterre par la Haute Cour en sa compétence d’amirauté, qui ont été modifiées par le Parlement canadien et se sont développées jusqu’à ce jour au gré des précédents judiciaires: *ITO, précité*, aux pp. 771 et 776; *Chartwell, précité*, aux pp. 695 et 696.

4. Le droit maritime anglais qui a été incorporé au droit maritime canadien en 1934 était un amalgame de principes dérivant en grande partie à la fois de la common law et de la tradition

posed of both the specialized rules and principles of admiralty, and the rules and principles adopted from the common law and applied in admiralty cases. Although most of Canadian maritime law with respect to issues of tort, contract, agency and bailment is founded upon the English common law, there are issues specific to maritime law where reference may fruitfully be made to the experience of other countries and specifically, because of the genesis of admiralty jurisdiction, to civilian experience: *ITO, supra*, at p. 776; *Chartwell, supra*, at pp. 695-97.

5. The nature of navigation and shipping activities as they are practised in Canada makes a uniform maritime law a practical necessity. Much of maritime law is the product of international conventions, and the legal rights and obligations of those engaged in navigation and shipping should not arbitrarily change according to jurisdiction. The need for legal uniformity is particularly pressing in the area of tortious liability for collisions and other accidents that occur in the course of navigation: *Whitbread, supra*, at pp. 1294-95; *Bow Valley Husky, supra*, at pp. 1259-60.

6. In those instances where Parliament has not passed legislation dealing with a maritime matter, the inherited non-statutory principles embodied in Canadian maritime law as developed by Canadian courts remain applicable, and resort should be had to these principles before considering whether to apply provincial law to resolve an issue in a maritime action: *ITO, supra*, at pp. 781-82; *Bow Valley Husky, supra*, at p. 1260.

7. Canadian maritime law is not static or frozen. The general principles established by this Court with respect to judicial reform of the law apply to the reform of Canadian maritime law, allowing development in the law where the

civiliste. Il englobait à la fois les règles et principes spéciaux applicables en matière d'amirauté ainsi que les règles et principes puisés dans la common law et appliqués aux affaires d'amirauté. Bien que la plupart des règles de droit maritime canadien concernant la responsabilité délictuelle, les contrats, le mandat et le dépôt trouvent leur source dans la common law anglaise, il peut être avantageux, dans le cas de certaines questions relevant proprement du droit maritime, de prendre en considération les expériences d'autres pays et notamment, compte tenu des origines de la compétence en matière d'amirauté, celle des civilistes: *ITO, précité*, à la p. 776; *Chartwell, précité*, aux pp. 695 à 697.

5. L'existence de règles de droit maritime uniformes est nécessaire en pratique à cause de la nature même des activités relatives à la navigation et aux expéditions par eau, telles qu'elles sont exercées au Canada. Bon nombre des règles de droit maritime sont le produit de conventions internationales et les droits et obligations juridiques de ceux qui se livrent à la navigation et aux expéditions par eau ne devraient pas changer de façon arbitraire suivant l'endroit où ils se trouvent. La nécessité de règles juridiques uniformes est particulièrement pressante dans le domaine de la responsabilité délictuelle pour abordages et autres accidents de navigation: *Whitbread, précité*, aux pp. 1294 et 1295; *Bow Valley Husky, précité*, aux pp. 1259 et 1260.

6. Dans les cas où le Parlement n'a pas adopté de dispositions législatives pour régir une question de droit maritime, les principes non législatifs qui ont été incorporés au droit maritime canadien et formulés par les tribunaux canadiens restent applicables, et il faudrait recourir à ces principes avant d'examiner s'il y a lieu d'appliquer le droit provincial à la solution d'un point litigieux dans une action en matière maritime: *ITO, précité*, aux pp. 781 et 782; *Bow Valley Husky, précité*, à la p. 1260.

7. Le droit maritime canadien n'est ni statique ni figé. Les principes généraux formulés par notre Cour relativement à la réforme du droit par les tribunaux s'appliquent à la réforme du droit maritime canadien, permettant ainsi l'évolution

appropriate criteria are met: *ITO*, *supra*, at p. 774; *Bow Valley Husky*, *supra*, at pp. 1261-68; *Porto Seguro*, *supra*, at pp. 1292-1300.

These appeals provide an appropriate occasion on which to resolve the issue of whether and when it is constitutionally permissible for provincial statutes to be applied in the context of a maritime law negligence claim. All of the relevant principles for this resolution have been stated in one form or another in the Court's recent maritime law jurisprudence. We believe that it will prove useful for future cases if these principles are assembled and synthesized into a test that may be applied in any instance where a provincial statute is sought to be invoked as part of a maritime law negligence claim. The test has four steps.

(a) *Step One: Identifying the Matter at Issue*

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 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 ques-

du droit lorsque les critères applicables sont respectés: *ITO*, précité, à la p. 774; *Bow Valley Husky*, précité, aux pp. 1261 à 1268; *Porto Seguro*, précité, aux pp. 1292 à 1300.

Les présents pourvois constituent une bonne occasion de trancher la question de savoir s'il est constitutionnellement acceptable que des lois provinciales s'appliquent dans le cadre d'une action pour négligence fondée sur le droit maritime, et dans quels cas. Dans sa jurisprudence récente en matière de droit maritime, notre Cour a formulé, sous une forme ou une autre, tous les principes pertinents pour répondre à cette question. Nous croyons utile de rassembler et de synthétiser ces principes pour en tirer un critère qui pourra être appliqué chaque fois qu'une partie cherchera à se prévaloir d'une loi provinciale dans le cadre d'une action pour négligence fondée sur le droit maritime. Ce critère comporte quatre volets.

a) *Premier volet: détermination de la question en litige*

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 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

72

73

tion is to be arrived at through an examination of the factual context of the claim.

(b) *Step Two: Reviewing Maritime Law Sources*

74

Once the court determines that the subject matter at issue is legitimately one of Canadian maritime negligence law, the second step involves a determination of whether it is necessary for the party who seeks to rely upon the provincial statute within the context of a maritime negligence claim to do so. That is, before engaging in what may well be an unnecessary constitutional analysis of the applicability of a provincial law, a court should consider whether a counterpart to the statutory provision upon which the party seeks to rely is present within Canadian maritime law itself. Such a counterpart could be a duplication of the provincial law within federal maritime law (e.g., a cause of action for dependants of a person killed), or it could be a provision or rule which deals with the same issue as the provincial provision but in a different manner (e.g., common law agency principles as contained in Canadian maritime law deal with agency issues in a manner different from the agency principles contained in the *Civil Code of Québec*, S.Q. 1991, c. 64). Of course, where Canadian maritime law deals differently with an issue addressed in the provincial statute sought to be relied upon, it may still be necessary to engage in a constitutional analysis if the party seeking to rely upon the provincial statute argues that the federal and provincial laws should operate simultaneously.

75

Whatever the case, it is important to canvass all of the relevant sources of Canadian maritime law when seeking to determine whether an issue has already been addressed. Canadian maritime law has sources which are both statutory and non-statutory, national and international, common law and civilian: *Chartwell*, *supra*, at pp. 695-97. As stated by McIntyre J. in *ITO*, *supra*, at p. 774, the scope and content of Canadian maritime law is defined in s. 2 of the *Federal Court Act* in a comprehensive manner, encompassing all claims in respect of

Cour sur ce point, la réponse à cette question passe par l'examen du contexte factuel de la demande.

b) *Deuxième volet: examen des sources du droit maritime*

Une fois que le tribunal a conclu que la question en litige relève légitimement des règles relatives à la négligence du droit maritime canadien, le deuxième volet du critère vise à déterminer s'il est nécessaire pour la partie qui cherche à invoquer la loi provinciale dans le cadre d'une action pour négligence en matière maritime de le faire. Cela signifie qu'avant de se lancer dans une analyse constitutionnelle de l'applicabilité d'une loi provinciale qui pourrait fort bien se révéler inutile, le tribunal doit examiner s'il existe en droit maritime canadien une règle analogue à la disposition législative dont la partie cherche à se prévaloir. Il pourrait s'agir d'une règle du droit maritime fédéral identique à la disposition provinciale (par exemple, une cause d'action pour les personnes à charge d'une personne qui a été tuée), ou encore d'une disposition ou d'une règle qui envisage la même question que la disposition provinciale, mais de façon différente (par exemple, les principes de common law qui sont applicables au mandat et qui ont été incorporés au droit maritime canadien traitent du mandat d'une autre manière que les principes énoncés dans le *Code civil du Québec*, L.Q. 1991, ch. 64). Évidemment, lorsque le droit maritime canadien traite différemment d'une question visée par la loi provinciale dont on demande l'application, il pourrait être malgré tout nécessaire d'effectuer une analyse constitutionnelle si la partie se prévalant de la loi provinciale plaide l'application simultanée des lois fédérale et provinciale.

Quoi qu'il en soit, il est important de passer en revue toutes les sources pertinentes de droit maritime canadien pour déterminer si une question a déjà été abordée. Ces sources sont à la fois législatives et non législatives, nationales et internationales, de common law et civilistes: *Chartwell*, précité, aux pp. 695 à 697. Comme l'a dit le juge McIntyre dans l'arrêt *ITO*, précité, à la p. 774, le contenu du droit maritime canadien est défini en termes généraux à l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, englobant toute demande en matière

maritime and admiralty matters. The sources of Canadian maritime law include, but are not limited to, the specialized rules and principles of admiralty, and the rules and principles adopted from the common law and applied in admiralty cases, as administered in England by the High Court on its Admiralty side in 1934 and as amended by the Canadian Parliament and developed by judicial precedent to date. The sources of Canadian maritime law have recently been interpreted by this Court on several occasions: see *ITO, supra, Chartwell, supra, Whitbread, supra, Monk Corp., supra, Bow Valley Husky, supra, and Porto Seguro, supra*. Litigants should investigate all sources of Canadian maritime law before seeking to rely upon a provincial statute in their place, and courts should be equally reluctant to move on to a determination of constitutional applicability without having resolved this preliminary issue.

(c) *Step Three: Considering the Possibility of Reform*

The third step, if existing sources of Canadian maritime law do not contain a counterpart to the provision sought to be relied upon, also takes place prior to engaging in constitutional analysis. A court must determine whether or not it is appropriate for Canadian non-statutory maritime law to be altered in accordance with the principles for judicial reform of the law as developed by this Court in *Watkins v. Olafson*, [1989] 2 S.C.R. 750, and *R. v. Salituro*, [1991] 3 S.C.R. 654, as well as in *Bow Valley Husky, supra*, and in the present case. The court should engage in this step of the analysis regardless of whether or not the possibility of judicial reform of existing maritime law is raised by the parties.

This form of pre-constitutional analysis was adopted and applied by McLachlin J., speaking for the Court on this issue, in *Bow Valley Husky, supra*. In that case, the plaintiffs sought to rely upon the Newfoundland *Contributory Negligence Act*, R.S.N. 1990, c. C-33, in the context of a maritime negligence action. They relied in support of

maritime et d'amirauté. Les sources du droit maritime canadien comprennent, mais sans s'y restreindre, à la fois les règles et principes spéciaux applicables en matière d'amirauté ainsi que les règles et principes puisés dans la common law et appliqués aux affaires d'amirauté, tels qu'ils étaient appliqués en 1934 en Angleterre par la Haute Cour en sa compétence d'amirauté, et qui ont été modifiés par le Parlement canadien et se sont développés jusqu'à ce jour au gré de la jurisprudence. Les sources du droit maritime canadien ont à plusieurs reprises récemment fait l'objet d'interprétation par notre Cour: voir *ITO, Chartwell, Whitbread, Monk Corp., Bow Valley Husky, et Porto Seguro*, précités. Les parties doivent examiner toutes les sources du droit maritime canadien avant de chercher à se prévaloir plutôt d'une loi provinciale, et les tribunaux devraient hésiter à se lancer dans une analyse de l'applicabilité constitutionnelle sans avoir tout d'abord tranché cette question préliminaire.

c) *Troisième volet: examen de la possibilité de réforme*

Le troisième volet, qui s'applique si les sources existantes du droit maritime canadien ne contiennent pas de règle analogue à la disposition qu'on cherche à invoquer, est lui aussi préalable à l'analyse constitutionnelle. Le tribunal doit déterminer s'il convient de modifier une règle non législative du droit maritime canadien en respectant les principes de réforme du droit par les tribunaux qui ont été élaborés par notre Cour dans les arrêts *Watkins c. Olafson*, [1989] 2 R.C.S. 750, et *R. c. Salituro*, [1991] 3 R.C.S. 654, de même que dans l'arrêt *Bow Valley Husky*, précité, et dans le présent pourvoi. Le tribunal doit procéder à cette étape de l'analyse que les parties soulèvent ou non la question de la possibilité pour le tribunal de modifier le droit maritime existant.

Cette forme d'analyse préalable à l'analyse constitutionnelle a été adoptée et suivie par le juge McLachlin, s'exprimant au nom de la Cour sur cette question, dans l'arrêt *Bow Valley Husky*, précité. Dans cette affaire, les demanderessees voulaient se prévaloir de la *Contributory Negligence Act*, R.S.N. 1990, ch. C-33, de Terre-Neuve dans le

76

77

their argument upon the decision of this Court in *Stein, supra*, in which as we have seen Ritchie J. for the Court permitted the plaintiffs in a maritime negligence action to rely upon the British Columbia *Contributory Negligence Act*. In denying the plaintiffs the right to rely upon the provincial statute in *Bow Valley Husky*, McLachlin J. gave the following reasons, at p. 1260:

The plaintiffs argue that this Court's decision in *Stein v. The Ship "Kathy K"*, [1976] 2 S.C.R. 802, provides that provincial laws can apply to maritime matters in the absence of federal law. Assuming this is so, it does not advance the plaintiffs' case. On the view I take, there is no "gap" that would allow for the application of provincial law. While the federal government has not passed contributory negligence legislation for maritime torts, the common law principles embodied in Canadian maritime law remain applicable in the absence of federal legislation. The question is not whether there is federal maritime law on the issue, but what that law decrees.

McLachlin J. went on to conclude that Canadian maritime law incorporated the contributory negligence bar to recovery that was inherited as part of British maritime law. She then considered whether it was appropriate, in light of the test for judicial reform of the law as developed by this Court, to remove the bar and substitute a regime of apportionment according to fault, answering this question in the affirmative.

⁷⁸ We note, with respect to the test for judicial reform of the law that was applied by McLachlin J. in *Bow Valley Husky, supra*, and again in *Porto Seguro, supra*, that the test as it has been thus far developed is a common law test with a national focus. In our view, this common law test must be adapted in accordance with the nature and sources of maritime law as an international body of law whenever courts consider whether to reform Canadian maritime law. The basic elements of the test for judicial reform of the common law were set out

cadre d'une action pour négligence en matière maritime. Elles ont invoqué au soutien de leur argument l'arrêt de notre Cour *Stein*, précité, où, comme nous l'avons vu, le juge Ritchie a autorisé les demanderesse dans une action pour négligence en matière maritime à se prévaloir de la *Contributory Negligence Act* de la Colombie-Britannique. Dans l'arrêt *Bow Valley Husky*, le juge McLachlin a motivé de la manière suivante, à la p. 1260, son refus de reconnaître aux demanderesse le droit d'invoquer la loi provinciale:

Les demanderesse prétendent qu'il ressort de l'arrêt de notre Cour *Stein c. Le navire «Kathy K»*, [1976] 2 R.C.S. 802, que des lois provinciales peuvent s'appliquer à des affaires maritimes en l'absence de règles de droit fédéral. À supposer que ce soit le cas, cela n'aide pas la cause des demanderesse. Suivant le point de vue que j'adopte, il n'existe pas de «vide» qui justifierait l'application du droit provincial. Bien que le gouvernement fédéral n'ait pas adopté de loi concernant la négligence contributive en matière de délits maritimes, les principes de common law incorporés dans le droit maritime canadien restent applicables en l'absence de législation fédérale. La question n'est pas de savoir s'il existe des règles de droit maritime fédérales sur la question en litige, mais plutôt de savoir ce que dicte ce droit.

Le juge McLachlin a ensuite conclu que le droit maritime canadien comprenait la fin de non-recevoir tirée de la négligence contributive qui empêche l'indemnisation des demandeurs et qui a été héritée du droit maritime anglais. Elle a ensuite examiné s'il convenait, compte tenu du critère élaboré par notre Cour relativement à la réforme du droit par les tribunaux, d'éliminer la fin de non-recevoir pour y substituer un régime de partage de la responsabilité selon la faute, et elle a répondu par l'affirmative à cette question.

Nous signalons que, tel qu'il a été élaboré, le critère permettant la réforme du droit par les tribunaux qui a été appliqué par le juge McLachlin dans l'arrêt *Bow Valley Husky*, précité, ainsi que dans l'arrêt *Porto Seguro*, précité, est un critère de common law ayant un objectif national. À notre avis, ce critère de common law doit être adapté conformément à la nature et aux sources du droit maritime en tant qu'ensemble de règles de droit internationales chaque fois que les tribunaux examinent s'il y a lieu de modifier le droit maritime canadien.

by Iacobucci J. for the Court in *Salituro*, *supra*, at p. 670:

Judges can and should adapt the common law to reflect the changing social, moral and economic fabric of the country. Judges should not be quick to perpetuate rules whose social foundation has long since disappeared. Nonetheless, there are significant constraints on the power of the judiciary to change the law. As McLachlin J. indicated in *Watkins*, *supra*, in a constitutional democracy such as ours it is the legislature and not the courts which has the major responsibility for law reform; and for any changes to the law which may have complex ramifications, however necessary or desirable such changes may be, they should be left to the legislature. The judiciary should confine itself to those incremental changes which are necessary to keep the common law in step with the dynamic and evolving fabric of our society.

When applying the above framework in the maritime law context, a court should be careful to ensure that it considers not only the social, moral and economic fabric of Canadian society, but also the fabric of the broader international community of maritime states, including the desirability of achieving uniformity between jurisdictions in maritime law matters. Similarly, in evaluating whether a change in Canadian maritime law would have complex ramifications, a court must consider not only the ramifications within Canada, but also the effects of the change upon Canada's treaty obligations and international relations, as well as upon the state of international maritime law. It is essential that the test for judicial reform of Canadian maritime law accord with the *sui generis* nature of that body of law.

(d) *Step Four: Constitutional Analysis*

The fourth step, if it is required, consists of a constitutional analysis of whether a particular provincial statutory provision is applicable within the context of a maritime law claim. The applicability of provincial law should be evaluated only where

Les éléments essentiels du critère permettant la réforme de la common law par les tribunaux ont été exposés par le juge Iacobucci au nom de notre Cour dans l'arrêt *Salituro*, précité, à la p. 670:

Les juges peuvent et doivent adapter la common law aux changements qui se produisent dans le tissu social, moral et économique du pays. Ils ne doivent pas s'empresser de perpétuer des règles dont le fondement social a depuis longtemps disparu. D'importantes contraintes pèsent cependant sur le pouvoir des tribunaux de changer le droit. Comme le juge McLachlin l'a souligné dans l'arrêt *Watkins*, précité, en régime de démocratie constitutionnelle comme le nôtre, c'est le législateur et non les tribunaux qui assume, quant à la réforme du droit, la responsabilité principale; et tout changement qui risquerait d'entraîner des conséquences complexes devrait, aussi nécessaire ou souhaitable soit-il, être laissé au législateur. Le pouvoir judiciaire doit limiter son intervention aux changements progressifs nécessaires pour que la common law suive l'évolution et le dynamisme de la société.

Lorsqu'il applique le cadre d'analyse exposé ci-dessus dans un contexte de droit maritime, le tribunal doit s'assurer de tenir compte non seulement du tissu social, moral et économique de la société canadienne, mais aussi du tissu de la collectivité internationale plus large que constituent les États maritimes et notamment de l'opportunité d'uniformiser les règles appliquées par les différentes autorités législatives aux affaires relevant du droit maritime. De même, en appréciant si une modification du droit maritime canadien aurait des retombées complexes, le tribunal doit examiner non seulement les retombées au Canada, mais aussi les effets de ce changement sur les obligations qui incombent au Canada en vertu de traités, sur ses relations internationales de même que sur l'état du droit maritime international. Il est essentiel que le critère permettant la réforme du droit maritime canadien par les tribunaux respecte le caractère *sui generis* de cet ensemble de règles de droit.

d) *Quatrième volet: analyse constitutionnelle*

Le quatrième volet, le cas échéant, est une analyse constitutionnelle visant à déterminer si une disposition législative provinciale donnée s'applique dans le cadre d'une action fondée sur le droit maritime. L'applicabilité du droit provincial

the issue cannot be resolved on non-constitutional grounds as set out above.

ne devrait être analysée que lorsqu'il est impossible de trancher la question sur le fondement de motifs non constitutionnels, comme on l'a vu plus haut.

81 As a general matter within the Canadian federal system, it is constitutionally permissible for a validly enacted provincial statute of general application to affect matters coming within the exclusive jurisdiction of Parliament. The principal question in any case involving exclusive federal jurisdiction is whether the provincial statute trenches, either in its entirety or in its application to specific factual contexts, upon a head of exclusive federal power. Where a provincial statute trenches upon exclusive federal power in its application to specific factual contexts, the statute must be read down so as not to apply to those situations. This principle of statutory interpretation is known perhaps most commonly as the doctrine of "interjurisdictional immunity": see P. W. Hogg, *Constitutional Law of Canada* (loose-leaf ed.), vol. 1, at pp. 15-25 *et seq.* It is this doctrine which is relevant for present purposes. The doctrine has been discussed and applied in numerous decisions of the Judicial Committee of the Privy Council and of this Court: see, e.g., *John Deere Plow Co. v. Wharton*, [1915] A.C. 330; *Attorney-General for Manitoba v. Attorney-General for Canada*, [1929] A.C. 260; *Commission du salaire minimum v. Bell Telephone Co. of Canada*, [1966] S.C.R. 767; *Registrar of Motor Vehicles v. Canadian American Transfer Ltd.*, [1972] S.C.R. 811; *Dick v. The Queen*, [1985] 2 S.C.R. 309; *Bell Canada v. Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 S.C.R. 749; *Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec v. Canada (National Battlefields Commission)*, [1990] 2 S.C.R. 838; *Delgamuukw v. British Columbia*, [1997] 3 S.C.R. 1010, at paras. 177-81.

En règle générale dans le cadre du régime fédéral canadien, la Constitution permet qu'une loi provinciale de portée générale, valablement édictée, touche des questions relevant de la compétence exclusive du Parlement. La principale question soulevée dans toute affaire portant sur une compétence fédérale exclusive est de savoir si la loi provinciale, envisagée dans son ensemble ou appliquée à des contextes factuels particuliers, empiète sur un chef de compétence fédérale exclusive. Lorsque la loi provinciale empiète sur une compétence fédérale exclusive dans des contextes factuels particuliers, elle doit faire l'objet d'une interprétation atténuée afin que ces situations lui échappent. Ce principe d'interprétation des lois est peut-être le plus souvent appelé la théorie de «l'exclusivité des compétences»: voir P. W. Hogg, *Constitutional Law of Canada* (éd. à feuilles mobiles), vol. 1, aux pp. 15 à 25 et suiv. C'est cette théorie qui est pertinente aux fins de l'espèce. Elle a été examinée et appliquée dans de nombreuses décisions du Comité judiciaire du Conseil privé et de notre Cour: voir, par exemple, *John Deere Plow Co. c. Wharton*, [1915] A.C. 330; *Attorney-General for Manitoba c. Attorney-General for Canada*, [1929] A.C. 260; *Commission du salaire minimum c. Bell Telephone Co. of Canada*, [1966] R.C.S. 767; *Registrar of Motor Vehicles c. Canadian American Transfer Ltd.*, [1972] R.C.S. 811; *Dick c. La Reine*, [1985] 2 R.C.S. 309; *Bell Canada c. Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 R.C.S. 749; *Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec c. Canada (Commission des champs de bataille nationaux)*, [1990] 2 R.C.S. 838; *Delgamuukw c. Colombie-Britannique*, [1997] 3 R.C.S. 1010, aux par. 177 à 181.

82 In *Bell Canada v. Québec* this Court had occasion to consider the constitutional applicability of a valid provincial statute of general application to a federal undertaking (Bell Canada). The case involved a pregnant employee of Bell Canada who

Dans l'arrêt *Bell Canada c. Québec*, notre Cour a eu l'occasion d'examiner l'applicabilité constitutionnelle d'une loi provinciale de portée générale à une entreprise fédérale (Bell Canada). Il s'agissait dans cette affaire du cas d'une employée enceinte

expressed reservations about working on a computer terminal while pregnant. She applied for protective re-assignment under the relevant provisions of the *Act respecting occupational health and safety*, S.Q. 1979, c. 63. Bell Canada challenged the protective re-assignment application on the basis that the Quebec occupational health and safety statute did not apply to a federal undertaking.

Beetz J. delivered judgment for the Court in favour of Bell Canada's claim. Beetz J. explained that each head of federal legislative power under the *Constitution Act, 1867*, possesses a basic, minimum, and unassailable content, which the provinces are not permitted to regulate indirectly through valid laws of general application. He found that, although the provincial legislatures generally have exclusive jurisdiction over labour relations and working conditions, Parliament is vested with exclusive jurisdiction over labour relations and working conditions when that jurisdiction is an integral part of its primary and exclusive jurisdiction over another class of subjects — in this case, federal undertakings. This exclusive federal jurisdiction precludes the application to those undertakings of provincial statutes which have the effect of regulating an essential part of the management and operation of the undertakings. Beetz J. then went on to note at p. 762 that this ruling with respect to federal undertakings

appear[s] to constitute only one facet of a more general rule: works, such as federal railways, things, such as land reserved for Indians, and persons, such as Indians, who are within the special and exclusive jurisdiction of Parliament, are still subject to provincial statutes that are general in their application . . . provided however that the application of these provincial laws does not bear upon those subjects in what makes them specifically of federal jurisdiction. . . .

The principle that each head of federal power possesses an essential core which the provinces are not permitted to regulate indirectly was recently restated by Lamer C.J. in *Delgamuukw*, *supra*, at para. 181, in the context of the federal power over Indians and lands reserved for Indians. Speaking for the majority of the Court, Lamer C.J. stated

de Bell Canada qui avait manifesté des réticences à utiliser un ordinateur pendant sa grossesse. Elle a présenté une demande de retrait préventif en vertu des dispositions pertinentes de la *Loi sur la santé et sur la sécurité du travail*, L.Q. 1979, ch. 63. Bell Canada a contesté la demande de retrait préventif en soutenant que la loi québécoise sur la santé et la sécurité ne s'appliquait pas à une entreprise fédérale.

Le juge Beetz a rendu un jugement favorable à Bell Canada. Il a expliqué que chaque chef de compétence législative fédérale prévu par la *Loi constitutionnelle de 1867* a un contenu minimum élémentaire et irréductible que les provinces ne sont pas autorisées à réglementer indirectement par le truchement de lois de portée générale valides. Il a conclu que, même si les relations de travail et les conditions de travail ou d'emploi relèvent en principe de la compétence exclusive des provinces, le Parlement est investi d'une compétence législative exclusive sur les relations de travail et les conditions de travail ou d'emploi lorsque cette compétence fait partie intégrante de sa compétence principale et exclusive sur une autre catégorie de sujets, dans ce cas, les entreprises fédérales. Cette compétence fédérale exclusive empêche l'application à ces entreprises des lois provinciales qui ont pour effet de réglementer une partie essentielle de leur gestion et de leur exploitation. Le juge Beetz a ensuite fait remarquer, à la p. 762, que cette décision relativement aux entreprises fédérales

ne constitu[e] qu'une facette d'un principe plus général: des ouvrages, tels les chemins de fer fédéraux, des choses, telles les terres réservées aux Indiens, des personnes, telles les Indiens, qui relèvent de la compétence particulière et exclusive du Parlement, demeurent assujettis aux lois provinciales d'application générale [. . .] pourvu toutefois que cet assujettissement n'ait pas pour conséquence que ces lois les atteignent dans ce qui constitue justement leur spécificité fédérale. . . .

Le principe voulant que chaque chef de compétence fédérale possède un contenu essentiel que les provinces ne sont pas autorisées à réglementer indirectement a été réaffirmé récemment par le juge en chef Lamer dans l'arrêt *Delgamuukw*, précité, au par. 181, dans le contexte de la compétence fédérale sur les Indiens et les terres réservées aux

that s. 91(24) of the *Constitution Act, 1867*, protects a “core of federal jurisdiction” over Indians and lands reserved for Indians even from provincial laws of general application, through the operation of the doctrine of interjurisdictional immunity.

Indiens. S’exprimant au nom des juges majoritaires, le juge en chef Lamer a dit que le par. 91(24) de la *Loi constitutionnelle de 1867* protège «l’essentiel de la compétence du fédéral» sur les Indiens et les terres réservées aux Indiens, même contre les lois provinciales de portée générale, par l’application du principe de l’exclusivité des compétences.

84 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”.

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.

85 In our opinion, where the application of a provincial statute of general application would have the effect of regulating indirectly an issue of maritime negligence law, this is an intrusion upon the unassailable core of federal maritime law and as such is constitutionally impermissible. In particular, with respect to the instant appeals, it is constitutionally impermissible for the application of a

À notre avis, lorsque l’application d’une loi provinciale de portée générale a pour effet de régler indirectement une question touchant les règles relatives à la négligence du droit maritime, il y a intrusion dans le contenu essentiel irréductible du droit maritime fédéral, ce qui est inacceptable sur le plan constitutionnel. En particulier, en ce qui concerne les présents pourvois, il est inaccep-

provincial statute to have the effect of supplementing existing rules of federal maritime negligence law in such a manner that the provincial law effectively alters rules within the exclusive competence of Parliament or the courts to alter. In the context of an action arising from a collision between boats or some other accident, maritime negligence law encompasses the following issues, among others: the range of possible claimants, the scope of available damages, and the availability of a regime of apportionment of liability according to fault. A provincial statute of general application dealing with such matters within the scope of the province's legitimate powers cannot apply to a maritime law negligence action, and must be read down to achieve this end.

The constitutional analysis in the present case is necessarily specifically focussed upon the issue of maritime negligence law. Similar principles are very likely applicable in relation to the applicability of provincial statutes in other maritime law contexts, although we do not consider it appropriate at this time, in the absence of a factual backdrop plainly raising the issue, to rule on the broader applicability of the test articulated here beyond the maritime negligence law context. At the same time, we do not wish to be understood as stating that no provincial law of general application will ever be applicable in any maritime context, whether involving maritime negligence law or not. Provincial statutes setting out rules of court, for example, would generally be applicable where a maritime negligence action is brought in the provincial superior court. Also, by way of example only, we make no comments regarding the applicability of provincial taxation statutes in maritime contexts. However, it will be relatively rare that a provincial statute upon which a party seeks to rely in a maritime law negligence action will not have

table sur le plan constitutionnel que l'application d'une loi provinciale ait pour effet d'ajouter aux règles relatives à la négligence existantes du droit maritime fédéral de telle sorte qu'elle change effectivement des règles dont la modification relève de la compétence exclusive du Parlement ou qu'il appartient aux tribunaux de modifier. Dans le cadre d'une action intentée à la suite d'une collision entre embarcations ou d'un autre accident, les règles relatives à la négligence du droit maritime comprennent notamment les points suivants: l'éventail des demandeurs éventuels, la portée des dommages-intérêts qui peuvent être obtenus et l'existence d'un régime de partage de la responsabilité selon la faute. La loi provinciale de portée générale qui régit de telles questions dans le cadre des compétences légitimes de la province ne saurait être invoquée dans une action pour négligence fondée sur le droit maritime et doit faire l'objet d'une interprétation atténuée.

L'analyse constitutionnelle en l'espèce est nécessairement axée sur les règles relatives à la négligence du droit maritime. Des principes similaires peuvent très vraisemblablement être invoqués relativement à l'applicabilité des lois provinciales à d'autres contextes relevant du droit maritime, bien que selon nous, il ne convienne pas, en l'absence de circonstances factuelles soulevant carrément la question, de statuer maintenant sur l'applicabilité générale du critère énoncé ici dans un contexte ne faisant pas intervenir les règles relatives à la négligence du droit maritime. Mais nous ne voulons pas donner à entendre qu'aucune loi provinciale ne pourra jamais s'appliquer dans un contexte maritime, faisant intervenir ou non les règles relatives à la négligence du droit maritime. Les lois provinciales réglant la procédure suivie par les tribunaux, par exemple, s'appliqueraient en règle générale dans une action pour négligence en matière maritime portée devant la cour supérieure provinciale. Nous ne faisons pas de commentaires non plus, par exemple, sur l'applicabilité des lois fiscales provinciales dans des contextes maritimes. Toutefois, il est relativement rare que la loi provinciale dont une partie demande à se prévaloir dans une action pour négligence fondée sur le droit

the effect of regulating a core issue of maritime law.

87 A court that is called upon to evaluate the constitutional applicability of a provincial statute to a maritime negligence law action should apply the above framework to determine the issue. The question to be asked is: “Does the provincial statutory provision at issue have the effect of regulating indirectly an issue of maritime negligence law?”. If the provincial law has this effect, it should be read down so as not to apply outside of the scope of legitimate provincial power. If the law does not have this effect, it will likely be applicable as valid provincial law.

88 Before concluding on the articulation of this four-step test and moving on to apply the test to the provincial statutes at issue in this case, we feel that it is appropriate to comment briefly upon one of the reasons, peculiar to maritime law, why provincial statutes which would have the effect of altering, in this case, federal maritime negligence law cannot be interpreted as being applicable in the maritime context. The attribution to Parliament of exclusive legislative jurisdiction over navigation and shipping stems in large part, in our view, from the national and international dimensions of maritime law, and the corresponding requirement for uniformity in maritime law principles. If matters of maritime law were regulated by the various provincial legislatures, this would drastically confuse the day-to-day reality of navigation and shipping in Canadian waters, and would make it impossible for Canada as a country to abide by its international treaty obligations relating to maritime matters.

89 The importance of uniformity in maritime law, and the importance of exclusive federal jurisdiction to the preservation of that uniformity, was aptly explained by La Forest J., writing for the full Court in *Whitbread*, *supra*. The case involved an issue as to whether Parliament’s jurisdiction over

maritime n’ait pas pour effet de régler une question essentielle du droit maritime.

Le tribunal appelé à évaluer l’applicabilité constitutionnelle d’une loi provinciale dans une action pour négligence fondée sur le droit maritime devrait appliquer le cadre d’analyse exposé ci-dessus pour trancher. La question qu’il faut poser est la suivante: «la disposition législative provinciale en cause a-t-elle pour effet de régler indirectement une question touchant les règles relatives à la négligence du droit maritime?». Dans l’affirmative, elle doit faire l’objet d’une interprétation atténuée de manière à ne pas s’appliquer hors du champ des compétences provinciales légitimes. Si la loi n’a pas un tel effet, elle sera vraisemblablement applicable en tant que loi provinciale valide.

Avant de conclure sur l’élaboration de ce critère à quatre volets et de passer à son application aux lois provinciales en cause en l’espèce, nous estimons qu’il convient de faire quelques brèves observations sur l’une des raisons, propre au droit maritime, pour lesquelles les lois provinciales ayant pour effet de modifier, en l’occurrence, les règles relatives à la négligence du droit maritime fédéral ne sauraient être jugées applicables en matière maritime. L’attribution au Parlement de la compétence législative exclusive en matière de navigation et d’expéditions par eau est liée en grande partie, selon nous, aux dimensions nationales et internationales du droit maritime ainsi qu’à l’exigence corrélative d’uniformité dans les principes de droit maritime. Si les questions de droit maritime étaient réglementées par les diverses législatures provinciales, cela provoquerait la confusion la plus totale dans le fonctionnement quotidien des expéditions par eau et de la navigation dans les eaux canadiennes, et il deviendrait impossible pour le Canada, en tant que pays, de se conformer aux obligations que lui imposent les traités internationaux en matière maritime.

Le juge La Forest, rédigeant les motifs de jugement de la Cour dans l’arrêt *Whitbread*, précité, a expliqué fort bien l’importance de l’uniformité en droit maritime ainsi que l’importance de la compétence fédérale exclusive pour préserver cette uniformité. Il s’agissait notamment de déterminer

maritime law included jurisdiction over accidents involving pleasure boats on inland waterways. In answering in the affirmative, La Forest J. stated, at pp. 1294-96:

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. Much of the navigational and shipping activity that takes place on Canada's inland waterways is closely connected with that which takes place within the traditional geographic sphere of maritime law. This is most obviously the case when one looks to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway, which are to a very large degree an extension, or alternatively the beginning, of the shipping lanes by which this country does business with the world. But it is also apparent when one looks to the many smaller rivers and waterways that serve as ports of call for ocean going vessels and as the points of departure for some of Canada's most important exports. This is undoubtedly one of the considerations that led the courts of British North America to rule that the public right of navigation, in contradistinction to the English position, extended to all navigable rivers regardless of whether or not they were within the ebb and flow of the tide . . . It probably also explains why the Fathers of Confederation thought it necessary to assign the broad and general power over navigation and shipping to the central rather than the provincial governments, and why the courts quickly accepted that this power extended to the regulation of navigation on inland waterways, provided they were in fact navigable. . . . For it would be quite incredible, especially when one considers that much of maritime law is the product of international conventions, if the legal rights and obligations of those engaged in navigation and shipping arbitrarily changed as their vessels crossed the point at which the water ceased or, as the case may be, commenced to ebb and flow. Such a geographic divide is, from a division of powers perspective, completely meaningless, for it does not indicate any fundamental change in the use to which a waterway is put. In this country, inland navigable waterways and the seas that were traditionally recognized as the province of maritime law are part of the same navigational net-

dans cet arrêt si la compétence du Parlement en matière de droit maritime comprenait la compétence sur les accidents de bateaux de plaisance sur les voies de navigation intérieures. Répondant par l'affirmative à cette question, le juge La Forest a dit, aux pp. 1294 à 1296:

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. La plupart des activités relatives à la navigation et aux expéditions par eau ayant lieu sur les voies navigables intérieures du Canada sont étroitement liées avec celles qui sont exercées dans la sphère géographique traditionnelle du droit maritime. Cela est particulièrement évident lorsque l'on considère les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, qui sont dans une très large mesure une extension, sinon le commencement, des voies de transport maritime grâce auxquelles le pays fait du commerce avec le monde. Mais cela est également manifeste lorsque l'on examine les nombreux fleuves, rivières et voies d'eau moins importants qui servent de port d'escale aux océaniques et de point de départ pour quelques-unes des plus importantes exportations du Canada. C'est à n'en pas douter l'une des considérations qui ont amené les tribunaux de l'Amérique du Nord britannique à décider que le droit public de navigation, contrairement à ce que prétendaient les Anglais, s'étend à tous les fleuves et rivières navigables, peu importe qu'ils soient ou non à l'intérieur de l'aire de flux et de reflux [. . .] Cela explique probablement aussi pourquoi les Pères de la Confédération ont estimé nécessaire d'attribuer le pouvoir général sur la navigation et les expéditions par eau au gouvernement central plutôt qu'à celui des provinces, et pourquoi les tribunaux ont rapidement accepté que ce pouvoir s'étendait à la réglementation de la navigation sur les voies d'eau intérieures, à la condition qu'elles soient navigables dans les faits [. . .] Car il serait assez incroyable, surtout lorsque l'on pense que bon nombre des règles de droit maritime sont le produit de conventions internationales, que les droits et obligations juridiques de ceux qui se livrent à la navigation et aux expéditions par eau changent de façon arbitraire au moment où leurs navires arrivent à l'endroit où l'eau cesse ou commence, selon le cas, à être soumise à la marée. Une telle division géographique est, sur le plan de la répartition des compétences, complètement dénuée de sens, car elle ne traduit aucun changement fondamental dans l'utilisation d'une voie d'eau. Au Canada, les voies navigables intérieures et les mers traditionnellement reconnues comme relevant du droit

work, one which should, in my view, be subject to a uniform legal regime.

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 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. [Emphasis added.]

90

A similar view regarding the importance of uniformity to Canadian maritime law was expressed by McLachlin J., writing for a unanimous Court on this point in *Bow Valley Husky*, *supra*, at pp. 1259-60:

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. The plaintiff BVHB argues that uniformity is only necessary with respect to matters of navigation and shipping, such as navigational rules or items that are the subject of international conventions. I do not agree. There is nothing in the jurisprudence of this Court to suggest that the concept of uniformity should be so limited. This Court has stated that “Canadian maritime law”, not merely “Canadian maritime law related to navigation and shipping”, must be uniform. BVHB argues that uniformity can be achieved through the application of provincial contributory negligence legislation as all provinces have apportionment provisions in the statutes. However, there are important differences between the various provincial statutes. These differences might lead over time to non-uniform-

maritime font partie du même réseau de navigation, lequel devrait, selon moi, être assujéti à un régime juridique uniforme.

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 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. [Nous soulignons.]

Le juge McLachlin, qui a rédigé l’avis unanime de la Cour sur ce point dans l’arrêt *Bow Valley Husky*, précité, a exprimé aux pp. 1259 et 1260 un point de vue analogue sur l’importance de l’uniformité du droit maritime canadien:

Des considérations de principe viennent étayer la conclusion selon laquelle le droit maritime régit la réclamation fondée sur la responsabilité délictuelle exercée par les demandereses. L’application des lois provinciales aux délits maritimes nuirait à l’uniformité du droit maritime. La demanderesse BVHB soutient que l’uniformité est nécessaire seulement en ce qui concerne les affaires de navigation et d’expéditions par eau, comme les règles de la navigation ou les questions qui font l’objet de conventions internationales. Je ne suis pas d’accord. Rien dans la jurisprudence de notre Cour ne donne à penser que la notion d’uniformité devrait être ainsi limitée. Notre Cour a déclaré que «le droit maritime canadien», et non pas seulement «le droit maritime canadien relatif à la navigation et aux expéditions par eau», doit être uniforme. BVHB plaide que cette uniformité peut être réalisée par l’application des lois provinciales en matière de négligence contributive, puisque toutes les provinces ont édicté, dans ces lois, des dispositions concernant la répartition de la responsabilité. Cependant, il existe des différences importantes entre les diverses lois provinciales. Ces différences pourraient, avec le temps, créer de l’incertitude et entraîner une absence d’uniformité. Des difficultés pourraient également surgir lors-

ity and uncertainty. Difficulty might also arise as to what province's law applies in some situations.

The Court of Appeal for Ontario in the judgment below reviewed some of the comments made by La Forest J. in *Whitbread*, *supra*, regarding the importance of uniformity in Canadian maritime law. The Court of Appeal found (at p. 663) that "La Forest J.'s rationale for a uniform body of federal maritime law is based on the need for consistency in resolving commercial navigation disputes", and that La Forest J. "did not deal directly with those bodies of water that are for all practical purposes unconnected to commercial navigation". With respect, we do not view the reasons in *Whitbread* regarding the fundamental value placed upon uniformity in Canadian maritime law as being contingent upon the coastal location of the accident which gave rise to that case. It would cause confusion and inject an arbitrariness into Canadian maritime law if courts could apply different principles of law depending upon whether a boat involved in an accident was engaged in commercial activities or was navigating a waterway with access to the sea. The importance of uniformity in maritime law is universal, and does not vary according to the coastal location of an individual case.

Moreover, unlike most other areas of exclusive federal jurisdiction, maritime law has historically been a specialized area of law, adjudicated within separate courts through the application of principles and rules of law which do not derive solely from traditional common law and statutory sources. The multiplicity of legal sources, including international sources, which nourish Canadian maritime law render it a body of law in which uniformity is especially appropriate. The interference of provincial statutes with core areas of Canadian maritime law, such as the law of maritime negligence, would interfere with its historical roots and with its appropriately unique character.

qu'il s'agira de déterminer le droit de quelle province s'applique dans certaines situations.

La Cour d'appel de l'Ontario a examiné certains des commentaires faits par le juge La Forest dans l'arrêt *Whitbread*, précité, relativement à l'importance de l'uniformité du droit maritime canadien. Elle a conclu (à la p. 663) que [TRADUCTION] «les raisons qui ont amené le juge La Forest à préconiser un ensemble uniforme de règles de droit maritime fédérales reposent sur la nécessité d'assurer la cohésion dans le règlement des litiges en matière de navigation commerciale», et que le juge La Forest [TRADUCTION] «n'a pas traité directement de la question des voies d'eau qui, à toutes fins pratiques, ne servent pas à la navigation commerciale». Avec égards, nous ne considérons pas que les motifs formulés dans l'arrêt *Whitbread* relativement à la valeur fondamentale accordée à l'uniformité du droit maritime canadien dépendent du fait que l'accident ayant donné lieu à l'affaire soit survenu le long des côtes. La possibilité pour les tribunaux d'utiliser des principes de droit différents quant à l'applicabilité constitutionnelle d'une loi provinciale selon qu'un bateau impliqué dans un accident servait à des activités commerciales ou naviguait sur un cours d'eau menant à la mer entraînerait la confusion et introduirait l'arbitraire dans le droit maritime canadien. L'importance de l'uniformité du droit maritime est universelle et ne change pas selon que l'événement se produit ou non le long des côtes.

De plus, à la différence de la plupart des autres champs de compétence fédérale exclusive, le droit maritime est historiquement un domaine de droit spécialisé, ressortissant de tribunaux distincts qui appliquent des principes et des règles de droit ne découlant pas uniquement des sources législatives et de common law traditionnelles. La multiplicité des sources juridiques, dont les sources internationales, qui constituent le fondement du droit maritime canadien, en font un ensemble de règles de droit dont il convient tout spécialement d'assurer l'uniformité. Permettre que les lois provinciales empiètent sur des aspects essentiels du droit maritime canadien, telles les règles relatives à la négligence, serait nier ses racines historiques et son caractère tenu, à juste titre, pour particulier.

91

92

93 The conclusion which we draw from the above comments is that much of the *raison d'être* of the assignment to Parliament of exclusive jurisdiction over maritime matters is to ensure that Canadian maritime law in relation to core issues of fundamental international and interprovincial concern is uniform. This *raison d'être*, although not unique to the federal power over navigation and shipping (in the sense that other heads of power were assigned to the federal legislature out of concern for uniformity), is uniquely important under s. 91(10) because of the intrinsically multi-jurisdictional nature of maritime matters, particularly claims against vessels or those responsible for their operation. This concern for uniformity is one reason, among others, why the application of provincial statutes of general application to a maritime negligence claim cannot be permitted.

94 It follows from the foregoing discussion that this Court's decision in *Canadian National Steamships Co. v. Watson, supra*, is no longer good law insofar as the decision deviates from the four-step test outlined herein and directs a court to apply provincial law in maritime matters without first evaluating the applicability of the provincial law from a constitutional standpoint. Similarly, the ruling in *Stein, supra*, with respect to the applicability of the British Columbia *Contributory Negligence Act* must be considered to have lost its precedential value.

95 It remains now to apply this four-step test to the constitutional questions which have been stated for this Court's consideration in these appeals. We note that none of the parties disputes that all of the statutes which are the subject of the various constitutional questions are *intra vires* the legislature of Ontario insofar as they are laws of general application in the province. The sole issue with respect to each question is whether a statute is constitutionally inapplicable insofar as it purports to govern losses or damages arising out of a boating acci-

Les observations qui précèdent nous amènent à conclure que l'une des principales raisons qui ont motivé l'attribution au Parlement de la compétence exclusive en matière maritime est le souci d'assurer l'uniformité du droit maritime canadien en ce qui a trait à des questions essentielles présentant un intérêt fondamental sur les plans international et interprovincial. Bien que cette raison ne soit pas particulière à la compétence fédérale en matière de navigation et d'expéditions par eau (en ce sens que d'autres chefs de compétence ont été attribués au Parlement pour assurer l'uniformité), elle revêt une importance particulière en vertu du par. 91(10) étant donné que les questions maritimes, de par leur nature, font intervenir une multiplicité d'autorités législatives, en particulier dans le cadre des actions dirigées contre des navires ou leurs exploitants. Ce souci d'uniformité est l'un des motifs pour lesquels l'application des lois provinciales de portée générale dans le cadre d'une action pour négligence en matière maritime ne saurait être permise.

Il ressort de l'analyse qui précède que l'arrêt de notre Cour *Canadian National Steamships Co. c. Watson*, précité, ne fait désormais plus autorité dans la mesure où il s'écarte du critère en quatre volets exposé dans les présents motifs et où il enjoint aux tribunaux d'appliquer le droit provincial aux affaires maritimes sans évaluer tout d'abord l'applicabilité constitutionnelle du droit provincial. De la même façon, il faut considérer que la décision rendue dans *Stein*, précité, relativement à l'applicabilité de la *Contributory Negligence Act* de la Colombie-Britannique a perdu sa valeur de précédent.

Il reste maintenant à appliquer ce critère en quatre volets aux questions constitutionnelles qui ont été soumises à l'examen de notre Cour dans les présents pourvois. Signalons qu'aucune des parties ne conteste que toutes les lois visées par les diverses questions constitutionnelles relèvent de la compétence de la législature de l'Ontario dans la mesure où il s'agit de lois de portée générale dans la province. Le seul problème qui se pose relativement à chacune des questions est celui de savoir si une loi est constitutionnellement inapplicable dans

dent. Nor do any of the parties dispute that the subject matter at issue in these appeals — maritime negligence law — falls within exclusive federal jurisdiction under s. 91(10) of the *Constitution Act, 1867*. Accordingly, only the latter three steps of the four-step test will be addressed directly in the analysis which follows.

- (2) Are the provisions of Part V of the Ontario *Family Law Act* constitutionally inapplicable and/or *ultra vires* insofar as they purport to govern damages for personal injury arising out of a boating accident?

Part V of the *Family Law Act* reads in relevant part as follows:

61. — (1) If a person is injured or killed by the fault or neglect of another under circumstances where the person is entitled to recover damages, or would have been entitled if not killed, the spouse, as defined in Part III (Support Obligations), children, grandchildren, parents, grandparents, brothers and sisters of the person are entitled to recover their pecuniary loss resulting from the injury or death from the person from whom the person injured or killed is entitled to recover or would have been entitled if not killed, and to maintain an action for the purpose in a court of competent jurisdiction.

(2) The damages recoverable in a claim under subsection (1) may include,

. . . .

- (e) an amount to compensate for the loss of guidance, care and companionship that the claimant might reasonably have expected to receive from the person if the injury or death had not occurred.

The plaintiffs seek to rely upon Part V of the *Family Law Act* because it provides for three types of negligence claims which are not expressly provided for in the *Canada Shipping Act*, namely:

la mesure où elle vise à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de navigation. Les parties ne contestent pas non plus que la question en litige dans les présents pourvois — les règles relatives à la négligence du droit maritime — relève de la compétence fédérale exclusive en vertu du par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Par conséquent, seuls les trois derniers volets du critère en quatre volets seront abordés directement dans l'analyse qui suit.

- (2) Les dispositions de la partie V de la *Loi sur le droit de la famille* de l'Ontario sont-elles constitutionnellement inapplicables ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir les dommages-intérêts dus pour les préjudices corporels résultant d'un accident de navigation?

Les dispositions pertinentes de la partie V de la *Loi sur le droit de la famille* sont les suivantes:

61 (1) Si une personne subit des lésions ou décède à cause de la faute ou de la négligence d'autrui dans des circonstances qui donnent à la victime le droit d'obtenir des dommages-intérêts, ou lui auraient donné ce droit si elle n'était pas décédée, le conjoint, au sens de la partie III (Obligations alimentaires), les enfants, les petits-enfants, les parents, les grands-parents, les frères et les sœurs de la victime ont le droit de recouvrer du tiers la perte pécuniaire qui résulte de la lésion ou du décès de la victime. Ils ont également le droit d'ester en justice à cette fin devant un tribunal compétent.

(2) Les dommages-intérêts recouvrables dans le cadre de la demande présentée en vertu du paragraphe (1) peuvent comprendre en outre:

. . . .

- e) un montant compensatoire au titre de la perte de conseils, de soins et de compagnie auxquels l'auteur de la demande aurait été raisonnablement en droit de s'attendre si la lésion ou le décès n'avait pas eu lieu.

Les demandeurs cherchent à se prévaloir de la partie V de la *Loi sur le droit de la famille* parce qu'elle permet trois types d'actions pour négligence qui ne sont pas expressément prévues par la *Loi sur la marine marchande du Canada*:

96

97

— a claim by a dependant for damages for loss of guidance, care and companionship arising out of a fatal accident;

— a claim by a dependant for damages (including damages for loss of guidance, care and companionship) arising out of an accident causing personal injury; and

— a dependant's claim for damages by a sibling of the person killed or injured.

Although the constitutional question as stated refers only to the constitutional applicability of Part V of the *Family Law Act* in relation to damages for personal injury, the parties have raised the issue of its applicability in relation to fatal accident claims, and accordingly these reasons deal with both types of claims.

(a) *Claims for Loss of Guidance, Care and Companionship*

98

We must first consider whether there already exists within Canadian maritime law a cause of action which permits dependants of a person killed or injured in a boating accident to recover damages for the resulting loss of guidance, care and companionship. Beginning with fatal accident claims, s. 647(2) of the *Canada Shipping Act*, which provides for the awarding of damages in relation to a dependant's fatal accident claim, is silent as to the nature of the compensable loss. Historically, it appears that damages in relation to fatal accidents under the original *Lord Campbell's Act* were restricted to compensation for pecuniary loss only, with damages for lost guidance, care and companionship considered to be non-pecuniary in nature and therefore not recoverable: *Blake v. Midland Railway Co.* (1852), 18 Q.B. 93, 118 E.R. 35; *Mason v. Peters* (1982), 39 O.R. (2d) 27 (C.A.). The plaintiffs in these actions have not referred us to any sources which indicate that damages for loss of guidance, care and companionship have ever been recoverable under Canadian maritime

— l'action en dommages-intérêts intentée par une personne à charge pour la perte de conseils, de soins et de compagnie résultant d'un accident mortel;

— l'action en dommages-intérêts exercée par une personne à charge (notamment au titre de la perte de conseils, de soins et de compagnie) à la suite d'un accident ayant entraîné un préjudice corporel;

— l'action en dommages-intérêts formée par le frère ou la sœur d'une personne tuée ou blessée, à titre de personne à charge.

Bien que la question constitutionnelle formulée porte uniquement sur l'applicabilité constitutionnelle de la partie V de la *Loi sur le droit de la famille* relativement aux dommages-intérêts pour préjudice corporel, les parties ont soulevé la question de son applicabilité aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel et, par conséquent, les présents motifs traitent de ces deux types de demandes.

a) *Les actions pour perte de conseils, de soins et de compagnie*

Nous devons tout d'abord examiner s'il existe déjà, en droit maritime canadien, une cause d'action permettant aux personnes à charge d'une personne tuée ou blessée dans un accident de navigation d'obtenir des dommages-intérêts pour la perte de conseils, de soins et de compagnie en résultant. S'agissant des demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel, le par. 647(2) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui prévoit l'octroi de dommages-intérêts à une personne à charge, est muet quant à la nature de la perte indemnisable. Historiquement, il appert que les dommages-intérêts accordés à la suite d'accidents mortels en vertu de la *Lord Campbell's Act*, dans sa version initiale, ne visaient que les pertes pécuniaires, le préjudice résultant de la perte de conseils, de soins et de compagnie étant considéré comme non pécuniaire et donc non réparable: *Blake c. Midland Railway Co.* (1852), 18 Q.B. 93, 118 E.R. 35; *Mason c. Peters* (1982), 39 O.R. (2d) 27 (C.A.). En l'espèce, les demandeurs ne nous ont mentionné aucune source indiquant qu'il ait jamais

law. The general common law rule barring recovery of damages in relation to the death of a third party therefore continues to bar the plaintiffs' fatal accident claims insofar as they seek damages for loss of guidance, care and companionship: *Baker v. Bolton* (1808), 1 Camp. 493, 170 E.R. 1033 (K.B.); *Admiralty Commissioners v. S.S. Amerika*, [1917] A.C. 38.

Just as the *Canada Shipping Act* is silent with respect to the nature of damages recoverable in the fatal accident context, it is altogether silent as to whether damages may be awarded to a dependant of a person injured but not killed in a boating accident. It appears that, at common law, a person injured in a boating accident can sue for damages for his or her own injuries, but the dependants of the injured person are generally permitted to recover only in limited circumstances, notably: (1) the *actio per quod servitium amisit* allows a spouse or parent to claim for the loss of the value of the injured person's services; and (2) the *actio per quod consortium amisit* allows a husband (and also a wife in some jurisdictions) to claim for the loss of love, affection and sexual consortium: see B. Feldthusen, *Economic Negligence* (3rd ed. 1994), at pp. 246-50, 265; K. Cooper-Stephenson, *Personal Injury Damages in Canada* (2nd ed. 1996), at pp. 189-95 and 489-90.

That said, the next question, in accordance with the framework established in *Bow Valley Husky*, *supra*, and in this case, is whether the common law rules barring recovery in both instances should be judicially reformed to allow claims for damages for loss of guidance, care and companionship (and, in the case of dependants of a person injured but not killed in a boating accident, to allow such

été possible en vertu du droit maritime canadien d'obtenir des dommages-intérêts au titre de la perte de conseils, de soins et de compagnie. La règle générale de common law empêchant l'obtention de dommages-intérêts pour le décès d'un tiers continue donc à faire obstacle aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel dans la mesure où les demandeurs sollicitent des dommages-intérêts pour la perte de conseils, de soins et de compagnie: *Baker c. Bolton* (1808), 1 Camp. 493, 170 E.R. 1033 (B.R.); *Admiralty Commissioners c. S.S. Amerika*, [1917] A.C. 38.

De même qu'elle ne précise pas la nature du préjudice pour lequel des dommages-intérêts peuvent être obtenus dans le cas d'un accident mortel, la *Loi sur la marine marchande du Canada* ne précise pas non plus si des dommages-intérêts peuvent être accordés à la personne à charge d'une personne qui a été blessée dans un accident de navigation, mais n'est pas morte. Suivant la common law, une personne blessée dans un accident de navigation peut intenter une poursuite en dommages-intérêts pour les blessures qu'elle a subies, mais les personnes à sa charge ne peuvent en règle générale obtenir réparation que dans des circonstances limitées dont celles-ci: (1) l'action *per quod servitium amisit* permet au conjoint ou à un parent de demander réparation pour la perte des services de la personne blessée; et (2) l'action *per quod consortium amisit* permet au mari (et dans certains endroits, à l'épouse) de présenter une demande d'indemnisation pour la perte de l'amour, de l'affection et de la compagnie du conjoint: voir B. Feldthusen, *Economic Negligence* (3^e éd. 1994), aux pp. 246 à 250, 265; K. Cooper-Stephenson, *Personal Injury Damages in Canada* (2^e éd. 1996), aux pp. 189 à 195, 489 et 490.

Cela étant dit, la question qui se pose ensuite, conformément au cadre d'analyse établi dans l'arrêt *Bow Valley Husky*, précité, et en l'espèce, est celle de savoir s'il convient que les tribunaux modifient les règles de common law qui excluent l'indemnisation dans les deux cas afin de permettre les actions en dommages-intérêts pour perte de conseils, de soins et de compagnie (et, dans le cas

claims to be brought by a broader class of plaintiffs than is currently permitted under the *actio per quod servitium amisit* and *actio per quod consortium amisit*). We agree with the Court of Appeal for Ontario that they should.

des personnes à charge d'une personne qui a été blessée dans un accident de navigation mais a survécu, afin d'élargir la catégorie des personnes actuellement admises à demander réparation dans le cadre d'actions *per quod servitium amisit* et d'actions *per quod consortium amisit*). Comme la Cour d'appel de l'Ontario, nous estimons qu'il convient de le faire.

¹⁰¹ The Court of Appeal acknowledged, correctly in our view, that contemporary conceptions of loss include the idea that it is truly a harm for a dependant to lose the guidance, care and companionship of a spouse, parent, child, etc. As noted by the Perry Estate respondents in their factum and in their oral argument, the majority of provinces in Canada have enacted within their fatal accident statutes provisions allowing for recovery of damages for loss of guidance, care and companionship caused by the death of the deceased: *Fatal Accidents Act*, R.S.A. 1980, c. F-5, s. 8(2), as am. by S.A. 1994, c. 16, s. 5; *Fatal Accidents Act*, R.S.M. 1987, c. F50, s. 3(4); *Fatal Accidents Act*, R.S.N.B. 1973, c. F-7, s. 3(4), added by S.N.B. 1986, c. 36, s. 1; *Fatal Injuries Act*, R.S.N.S. 1989, c. 163, s. 5(2)(d); *Family Law Act*, R.S.O. 1990, c. F.3, s. 61(2)(e); *Fatal Accidents Act*, R.S.P.E.I. 1988, c. F-5, s. 6(3)(c), added by S.P.E.I. 1992, c. 24, s. 1. Even where such damages are not expressly provided for, there is a strong tendency to include such damages within the rubric of pecuniary loss: *St. Lawrence & Ottawa Railway Co. v. Lett* (1885), 11 S.C.R. 422; *Vana v. Tosta*, [1968] S.C.R. 71; Cooper-Stephenson, *supra*, at pp. 697-98; S. M. Waddams, *The Law of Damages* (loose-leaf ed.), at pp. 6-17-6-20.

La Cour d'appel a reconnu, à juste titre à notre avis, que les conceptions modernes du dommage comportent l'idée que pour une personne à charge le fait de perdre les conseils, les soins et la compagnie d'un conjoint, d'un père ou d'une mère, d'un enfant, etc. constitue un véritable préjudice. Comme l'ont fait remarquer les intimés, la succession Perry, dans leur mémoire et dans leur argumentation orale, la majorité des provinces canadiennes ont adopté, dans leurs lois portant sur les accidents mortels, des dispositions permettant l'obtention de dommages-intérêts pour la perte de conseils, de soins et de compagnie résultant de la mort du défunt: *Fatal Accidents Act*, R.S.A. 1980, ch. F-5, par. 8(2), mod. par S.A. 1994, ch. 16, art. 5; *Loi sur les accidents mortels*, L.R.M. 1987, ch. F50, par. 3(4); *Loi sur les accidents mortels*, L.R.N.-B. 1973, ch. F-7, par. 3(4), ajouté par L.N.-B. 1986, ch. 36, art. 1; *Fatal Injuries Act*, R.S.N.S. 1989, ch. 163, al. 5(2)d); *Loi sur le droit de la famille*, L.R.O. 1990, ch. F.3, al. 61(2)e); *Fatal Accidents Act*, R.S.P.E.I. 1988, ch. F-5, al. 6(3)c), ajouté par S.P.E.I. 1992, ch. 24, art.1. Même lorsque la possibilité d'obtenir des dommages-intérêts pour la perte de conseils, de soins et de compagnie n'est pas expressément prévue, il y a une forte tendance à les inclure sous la rubrique des pertes pécuniaires: *St. Lawrence & Ottawa Railway Co. c. Lett* (1885), 11 R.C.S. 422; *Vana c. Tosta*, [1968] R.C.S. 71; Cooper-Stephenson, *op. cit.*, aux pp. 697 et 698; S. M. Waddams, *The Law of Damages* (éd. à feuilles mobiles), aux pp. 6-17 à 6-20.

¹⁰² It is unfair to deny compensation to the plaintiff dependants in these actions based solely upon an anachronistic and historically contingent understanding of the harm they may have suffered. This is true both for the fatal accident claimants and for

Il est injuste de refuser une indemnité aux personnes à charge demanderesses en l'espèce en raison simplement d'une interprétation historique anachronique du préjudice qu'elles peuvent avoir subi. Cela est vrai tant pour ceux qui demandent

the personal injury claimants. In this light, we are of the view that changing the definition of “damages” within the context of maritime accident claims is required to keep non-statutory maritime law in step with modern understandings of fairness and justice, as well as with the “dynamic and evolving fabric of our society”: *Salituro, supra*, at p. 670. Moreover, the evidence presented by the Perry Estate respondents with respect to the prevalence of this enhanced understanding of recoverable damages supports a finding that the new definition has been “tried and tested” without unforeseeable or complex ramifications: *Bow Valley Husky, supra*, at p. 1265. None of the parties has provided this Court with evidence or commentary to support the opposite inference. There is also no reason to believe that allowing claims for damages for loss of guidance, care and companionship would interfere with Canada’s international treaty obligations, with its relations with other maritime nations, or with international maritime law. In short, the test for judicial reform of Canadian non-statutory maritime law is met. In so concluding, we note that a claim for damages for loss of guidance, care, and companionship as a result of another’s personal injury will succeed only where the claimant is able to establish, among the other elements of the claim, that the injury suffered was sufficiently serious that it is capable of producing a loss of guidance, care, and companionship.

Given our finding that dependants’ claims for loss of guidance, care and companionship may be brought under Canadian maritime law without resort to provincial statutes, it is unnecessary to address the constitutional applicability of Part V of

réparation du préjudice résultant d’un accident mortel que pour ceux qui demandent réparation du préjudice corporel. C’est pourquoi nous sommes d’avis qu’il est nécessaire de modifier la définition des «dommages-intérêts» dans le contexte des demandes en réparation du préjudice résultant d’un accident de navigation pour que les règles non législatives du droit maritime concordent avec les conceptions modernes d’équité et de justice et suivent en outre «l’évolution et le dynamisme de la société»: *Salituro*, précité, à la p. 670. De plus, la preuve présentée par les intimés, la succession Perry, relativement au caractère généralisé de cette interprétation élargie des dommages-intérêts qu’il est possible d’obtenir permet de conclure que la nouvelle définition a été «mis[e] à l’épreuve» et n’entraîne pas de conséquences imprévisibles ou complexes: *Bow Valley Husky*, précité, à la p. 1265. Aucune des parties n’a soumis à notre Cour d’éléments de preuve ou de commentaires étayant la conclusion contraire. Il n’y a en outre aucune raison de croire qu’autoriser les actions en dommages-intérêts pour perte de conseils, de soins et de compagnie empêcherait le Canada de s’acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de traités internationaux, nuirait à ses relations avec d’autres pays maritimes ou porterait atteinte au droit maritime international. En résumé, le critère permettant la réforme par les tribunaux des règles non législatives du droit maritime canadien est respecté. En arrivant à cette conclusion, nous notons que l’action en dommages-intérêts pour perte de conseils, de soins et de compagnie résultant du préjudice corporel subi par un tiers ne pourra réussir que si le demandeur est en mesure d’établir, en plus des autres éléments de la demande, que le préjudice corporel infligé était suffisamment grave pour entraîner la privation des conseils, des soins et de la compagnie de la victime.

Comme nous avons conclu qu’il est possible pour des personnes à charge d’intenter, en vertu du droit maritime canadien, des demandes en réparation au titre de la perte de conseils, de soins et de compagnie sans avoir à invoquer les lois provinciales, il est inutile d’examiner l’applicabilité constitutionnelle de la partie V de la *Loi sur le droit de*

the *Family Law Act* to a maritime law claim for loss of guidance, care and companionship.

(b) *Eligible Dependants*

104 There are three issues with respect to the eligibility of dependants to claim damages, namely (1) whether siblings qualify as “dependants” with respect to a fatal accident claim; (2) whether siblings qualify as “dependants” with respect to a personal injury claim; and (3) whether, in the case of a dependant’s claim arising from a personal injury, the class of dependants is limited to that allowed under the common law *actio per quod servitium amisit* and *actio per quod consortium amisit*.

105 Dependants’ fatal accident claims are a creature of statute, beginning with *Lord Campbell’s Act* and continuing in the maritime law context with the *Canada Shipping Act*. In the absence of a statutory enactment permitting the claims, the old common law bar to actions founded upon the death of a third party would apply: *Baker v. Bolton, supra*. As such, the class of eligible plaintiffs is to be found in the relevant statute and nowhere else. In the maritime context, s. 645 of the *Canada Shipping Act* sets out the list of eligible plaintiffs in clear terms:

645. In this Part,

“child” includes a son, daughter, grandson, granddaughter, stepson, stepdaughter, adopted child and a person to whom a deceased person stood *in loco parentis*;

“dependants” means the wife, husband, parents and children of a deceased person;

la famille à une demande en réparation de la perte de conseils, de soins et de compagnie relevant de droit maritime.

b) *Les personnes à charge admises à demander réparation*

Trois questions se posent quant aux personnes à charge admises à demander des dommages-intérêts: (1) Les frères et sœurs sont-ils des «personnes à charge» aux fins d’une demande en réparation du préjudice résultant d’un accident mortel? (2) Les frères et sœurs sont-ils des «personnes à charge» aux fins d’une demande en réparation du préjudice corporel? (3) Dans le cas d’une demande en réparation du préjudice corporel, la catégorie des personnes à charge est-elle limitée aux personnes autorisées à intenter les recours de common law que sont l’action *per quod servitium amisit* et l’action *per quod consortium amisit*?

La demande en réparation du préjudice résultant d’un accident mortel formulée par une personne à charge est une création de la loi, qui trouve sa source dans la *Lord Campbell’s Act* et qui continue à exister en droit maritime en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. En l’absence d’un texte législatif autorisant cette demande, l’ancienne fin de non-recevoir prévue par la common law et empêchant les actions fondées sur le décès d’autrui s’appliquerait: *Baker c. Bolton*, précité. C’est donc dans la loi pertinente et nulle part ailleurs qu’il faut chercher qui sont les personnes admises à demander réparation. En matière maritime, l’art. 645 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* indique clairement qui elles sont:

645. Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente partie.

«enfant» Fils, fille, petit-fils, petite-fille, beau-fils par remariage, belle-fille par remariage, enfant adopté et personne à qui le défunt tenait lieu de parent.

«parent» Le père, la mère, le grand-père, la grand-mère, le beau-père par remariage, la belle-mère par remariage, une personne qui a adopté un enfant, et une personne qui a tenu lieu de parent au défunt.

“parent” includes a father, mother, grandfather, grandmother, stepfather, stepmother, a person who adopted a child, and a person who stood *in loco parentis* to a deceased person.

The list does not include siblings. The question is therefore whether it would be appropriate for the courts to reform non-statutory maritime law to allow for the bringing of a dependant’s fatal accident claim by a sibling.

We agree with the Court of Appeal for Ontario that, although it may be desirable for Parliament to expand the list of eligible dependants under s. 645 of the *Canada Shipping Act*, it would be inappropriate for the courts to undertake this task unilaterally by reforming non-statutory maritime law in order to supplement the statutory provision. Through the *Canada Shipping Act*, Parliament has spoken as to the class of eligible plaintiffs in the case of a fatal accident. For this Court to reform the law to expand the class would be to effect a legislative and not a judicial change in the law.

The class of eligible plaintiffs with respect to dependants’ personal injury claims is not prescribed by statute, but rather derives from the common law. However, it would be arbitrary for this Court to expand the class of eligible plaintiffs in personal injury cases to include siblings while keeping the class of eligible plaintiffs in fatal accident cases circumscribed by the limits established by Parliament in s. 645 of the *Canada Shipping Act*. None of the parties has suggested any reason to apply a different definition of “dependant” from that selected by Parliament, based solely upon the nature of the harm suffered by the victim. Accordingly, we do not consider it appropriate to reform non-statutory maritime law to permit dependants’ personal injury claims by siblings.

«personnes à charge» L’épouse, le mari, les parents et les enfants du défunt.

La liste ne comprend pas les frères et sœurs. La question est donc de savoir s’il conviendrait que les tribunaux modifient les règles non législatives du droit maritime pour permettre aux frères et sœurs d’une victime d’accident mortel d’intenter une demande en réparation à titre de personnes à charge.

Tout comme la Cour d’appel de l’Ontario, nous croyons que, même s’il est peut-être souhaitable que le Parlement ajoute à la liste des personnes à charge admises à agir en réparation en vertu de l’art. 645 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, il ne conviendrait pas pour les tribunaux de se lancer unilatéralement dans cette tâche en modifiant les règles non législatives du droit maritime afin de compléter la disposition législative. Le Parlement a prévu dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui peut demander réparation dans le cas d’un accident mortel. En modifiant la loi pour élargir la catégorie des personnes admises à agir, notre Cour effectuerait une modification législative et non une modification judiciaire.

106

La catégorie des personnes admises à demander réparation du préjudice corporel à titre de personnes à charge n’est pas prescrite par la loi, mais découle plutôt de la common law. Toutefois, notre Cour agirait arbitrairement en élargissant cette catégorie de personnes afin d’y inclure les frères et les sœurs tout en conservant les limites fixées par le Parlement à l’art. 645 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* quant aux personnes admises à agir en réparation dans le cas d’un accident mortel. Aucune des parties n’a fourni de motifs pour justifier l’application d’une définition de «personnes à charge» différente de celle choisie par le Parlement, en fonction seulement de la nature du préjudice subi par la victime. En conséquence, nous ne croyons pas qu’il y ait lieu de modifier les règles non législatives du droit maritime pour permettre aux frères et sœurs de formuler des demandes en réparation du préjudice corporel à titre de personnes à charge.

107

108

Alternatively, to the extent that there may be any question as to limits having been placed upon the class of eligible dependants in personal injury cases by the old common law *actio per quod servitium amisit* and *actio per quod consortium amisit*, we consider it appropriate at this time to define the class of dependants in personal injury cases in the same manner as the class of dependants in fatal accident cases is defined in s. 645 of the *Canada Shipping Act*. A “dependant” in the context of a personal injury dependant’s claim is a wife, husband, parent or child, as those terms are defined in s. 645 (including a person to whom the deceased person stood *in loco parentis*, as well as a person who stood *in loco parentis* to the deceased). Such dependants may make the same claims for damages as can dependants bringing fatal accident claims. We make this change in the law, if indeed it is a change, for the same reasons provided above in expanding the definition of “damages” to include damages for loss of guidance, care and companionship.

109

The final issue with respect to the *Family Law Act*, given that Canadian maritime law itself does not allow for dependants’ claims by siblings, is the constitutional applicability of Part V of the *Family Law Act* to allow for the bringing of such a claim, whether involving a fatal accident or personal injury. We find that in the circumstances as discussed above the provisions of the *Family Law Act* cannot apply. The determination of the eligible class of plaintiffs with respect to maritime negligence actions is clearly an issue of maritime negligence law falling within the core of Parliament’s exclusive competence over navigation and shipping. The application of the *Family Law Act* in this context would have the effect of altering existing rules of federal maritime negligence law, and as such would constitute an unjustified intrusion upon a matter outside the jurisdiction of the provincial legislature. This is not a situation in which a provincial statute regulates a matter which is entirely

Subsidiairement, dans la mesure où l’on peut s’interroger sur les limites que peuvent avoir imposées les anciennes actions de common law *per quod servitium amisit* et *per quod consortium amisit* à la catégorie des personnes à charge admises à demander réparation en cas de préjudice corporel, nous estimons qu’il convient à ce stade-ci de définir cette catégorie de personnes de la manière qui est prévue à l’art. 645 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* pour les cas d’accidents mortels. Dans le cadre d’une demande en réparation du préjudice corporel, l’expression «personnes à charge» s’entend de l’épouse, du mari, des parents ou des enfants suivant la définition de ces termes à l’art. 645 (y compris la personne à qui le défunt tenait lieu de parent de même que la personne qui a tenu lieu de parent au défunt). Ces personnes à charge peuvent intenter les mêmes actions en dommages-intérêts que les personnes à charge qui demandent réparation du préjudice résultant d’un accident mortel. Nous apportons cette modification au droit, si modification réelle il y a, pour les mêmes motifs que ceux qui nous ont conduit précédemment à élargir la définition du mot «dommages-intérêts» pour y inclure les dommages-intérêts pour la perte de conseils, de soins et de compagnie.

Le dernier point qui se pose relativement à la *Loi sur le droit de la famille*, étant donné que le droit maritime canadien lui-même ne permet pas aux frères et sœurs de demander réparation à titre de personnes à charge, est l’applicabilité constitutionnelle de la partie V de la *Loi sur le droit de la famille* en vue d’autoriser l’exercice d’un tel recours, qu’il s’agisse d’un accident mortel ou d’un préjudice corporel. Nous estimons que, dans les circonstances examinées précédemment, les dispositions de la *Loi sur le droit de la famille* ne peuvent pas s’appliquer. La détermination de la catégorie des demandeurs admis à intenter des actions pour négligence en matière maritime est clairement une question qui intéresse les règles relatives à la négligence du droit maritime et participe du contenu essentiel de la compétence exclusive du Parlement en matière de navigation et d’expéditions par eau. L’application de la *Loi sur le droit de la famille* dans ce contexte aurait pour

unregulated by federal law and which, it might be argued, does not fall within the core of the federal power. As such, s. 61(1) and (2)(e) of the Ontario *Family Law Act* must be read down so as not to apply to maritime negligence claims.

- (3) Is the Act respecting compensation to the Families of Persons killed by Accident, and in duels constitutionally inapplicable and/or ultra vires insofar as it purports to govern losses or damages arising out of a boating accident?

It is unnecessary to answer this constitutional question, for the following reasons. First, most if not all of the plaintiffs' submissions with respect to the applicability of the *Act respecting compensation to the Families of Persons killed by Accident, and in duels* were designed to address the possibility that this Court might find that the Federal Court, Trial Division has exclusive jurisdiction to try a dependant's fatal accident claim under s. 646 of the *Canada Shipping Act*. Given our finding that the Ontario Court (General Division) shares concurrent jurisdiction over such claims, the relevance of any potential cause of action under the older statute decreases significantly, if not entirely.

Second, this Canadian version of *Lord Campbell's Act* was repealed by the legislature of Ontario in 1911 and replaced by what ultimately became the *Family Law Act: Fatal Accidents Act*, S.O. 1911, c. 33, s. 11. Insofar as the constitutional applicability of the statute is relevant, therefore, it is only in its capacity as a federal statute. The parties have made detailed submissions regarding the possible federal status of the statute, with the

effet de modifier les règles relatives à la négligence existantes du droit maritime fédéral, ce qui constituerait une intrusion injustifiée dans une matière soustraite à la compétence de la législature provinciale. Il ne s'agit pas ici d'un cas où la loi provinciale régit une question qui n'est pas réglementée du tout par le droit fédéral et qui, on pourrait le soutenir, ne fait pas partie du contenu essentiel de la compétence fédérale. En tant que tels, le par. 61(1) et l'al. 61(2)e) de la *Loi sur le droit de la famille* de l'Ontario doivent faire l'objet d'une interprétation atténuée afin que les actions pour négligence en matière maritime leur échappent.

- (3) L'Acte concernant l'indemnité en faveur des parents de ceux qui sont tués par accident, ou en duel est-il constitutionnellement inapplicable ou est-il ultra vires dans la mesure où il vise à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de navigation?

Il est inutile de répondre à cette question constitutionnelle pour les motifs suivants. Premièrement, la plupart sinon tous les arguments des demandeurs eu égard à l'applicabilité de l'*Acte concernant l'indemnité en faveur des parents de ceux qui sont tués par accident, ou en duel* étaient liés à la possibilité que notre Cour conclue à la compétence exclusive de la Cour fédérale, Section de première instance, pour connaître de la demande en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel présentée par une personne à charge en vertu de l'art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Comme nous avons conclu que la Cour de l'Ontario (Division générale) a compétence concurrente sur de telles demandes, la pertinence d'une cause d'action éventuelle en vertu de l'ancienne loi diminue considérablement, voire disparaît complètement.

Deuxièmement, cette version canadienne de la *Lord Campbell's Act* a été abrogée par la législature de l'Ontario en 1911 et remplacée par ce qui est finalement devenu la *Loi sur le droit de la famille: Fatal Accidents Act*, S.O. 1911, ch. 33, art. 11. Dans la mesure où l'applicabilité constitutionnelle de la loi est pertinente, ce n'est donc qu'en sa qualité de loi fédérale. Les parties ont fait valoir des arguments détaillés quant à la possibilité

110

111

plaintiffs arguing that the colonial statute became a federal statute, pursuant to s. 129 of the *Constitution Act, 1867*, insofar as it applied to matters within federal jurisdiction (such as navigation and shipping). We do not find it necessary to rule on the issue of whether it is federal law. We agree with the Court of Appeal for Ontario that, if it is federal law, the former colonial statute has been effectively replaced, even if it has not been formally or impliedly repealed. The statute is currently irrelevant, in the sense that there is no provision contained in the *Act respecting compensation to the Families of Persons killed by Accident, and in duels* of which the plaintiffs do not already have the advantage pursuant to the provisions of the *Canada Shipping Act*.

que la loi ait un caractère fédéral, les demandeurs soutenant que la loi coloniale était devenue une loi fédérale en vertu de l'art. 129 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, dans la mesure où elle s'appliquait à des questions relevant de la compétence fédérale (telles la navigation et les expéditions par eau). Nous estimons qu'il est inutile de statuer sur la question de savoir s'il s'agit de droit fédéral. Nous sommes d'accord avec la Cour d'appel de l'Ontario pour dire que s'il s'agit de droit fédéral, l'ancienne loi coloniale a effectivement été remplacée, même si elle n'a pas été formellement ni implicitement abrogée. La loi n'est pas pertinente à l'heure actuelle parce que l'*Acte concernant l'indemnité en faveur des parents de ceux qui sont tués par accident, ou en duel* ne renferme aucune disposition dont les demandeurs ne peuvent déjà se prévaloir en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

112 Although it was not stated as a constitutional question, the parties have also made submissions before this Court regarding the status of the English *Fatal Accidents Acts, 1846 to 1908* insofar as those Acts may have been incorporated as part of Canadian maritime law in 1934. As it is not necessary to do so, we will not discuss the issue of whether the English Acts are part of Canadian maritime law. The comments just made with respect to the *Canada Shipping Act* having replaced the relevant provisions of the Canadian Act apply with equal force to the provisions of the English Acts.

Bien qu'elles n'aient pas formulé de question constitutionnelle à cet égard, les parties ont aussi présenté des arguments devant notre Cour relativement à la place des *Fatal Accidents Acts, 1846 to 1908* d'Angleterre, dans la mesure où ces lois peuvent avoir été incorporées au droit maritime canadien en 1934. Comme cela n'est pas nécessaire, nous n'examinerons pas la question de savoir si ces lois anglaises font partie du droit maritime canadien. Les commentaires qui précèdent sur le remplacement des dispositions pertinentes de la loi canadienne par la *Loi sur la marine marchande du Canada* s'appliquent de la même manière aux dispositions des lois anglaises.

(4) Is s. 38(1) of the Ontario *Trustee Act* constitutionally inapplicable and/or *ultra vires* insofar as it purports to govern losses or damages arising out of a boating accident?

(4) Le paragraphe 38(1) de la *Loi sur les fiduciaires* est-il constitutionnellement inapplicable ou est-il *ultra vires* dans la mesure où il vise à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de navigation?

113 Subsection 38(1) of the *Trustee Act* provides for the bringing of a negligence claim by the executor of a deceased in the deceased's name, in the following terms:

Le paragraphe 38(1) de la *Loi sur les fiduciaires* prévoit que l'exécuteur testamentaire peut intenter au nom du défunt une action pour négligence:

38. — (1) Except in cases of libel and slander, the executor or administrator of any deceased person may maintain an action for all torts or injuries to the person or to the property of the deceased in the same manner

38 (1) Sauf dans les cas de libelle diffamatoire et de diffamation verbale, l'exécuteur testamentaire ou l'administrateur successoral d'un défunt peut ester en justice pour tous les délits et préjudices touchant la

and with the same rights and remedies as the deceased would, if living, have been entitled to do, and the damages when recovered shall form part of the personal estate of the deceased but if death results from such injuries no damages shall be allowed for the death or for the loss of the expectation of life, but this proviso is not in derogation of any rights conferred by Part V of the *Family Law Act*. [Emphasis added.]

There is no counterpart to s. 38(1) in Canadian maritime law. In particular, s. 645 of the *Canada Shipping Act*, which describes the class of eligible plaintiffs for the purpose of a dependant's fatal accident claim, is concerned only with dependants of the deceased and does not address itself to actions by the deceased's estate itself. The common law rule that an action for damages does not survive the death of the plaintiff (*actio personalis moritur cum persona*) applies to bar claims brought by an executor in the name of the deceased: *Walpole v. Canadian Northern Railway Co.*, [1923] A.C. 113 (P.C.), at p. 118. In view of this common law bar, which it described as a "gap" in Canadian maritime law, the Court of Appeal for Ontario concluded that s. 38(1) of the *Trustee Act* could be applied to permit claims by executors in maritime negligence actions, without "compromis[ing] the fundamental principles of Canadian maritime law or the uniformity of that law" (p. 670). With respect, we find that it was unnecessary for the Court of Appeal to decide upon the applicability of the *Trustee Act* in order to resolve the issue of whether the executors in the instant appeals are permitted to bring claims in the name of the deceased victims. The issue can be resolved by judicial reform of the common law bar against the survival of actions in the maritime context.

personne ou les biens du défunt de la même manière que le défunt aurait pu le faire de son vivant et avec les mêmes droits et recours que ceux auxquels celui-ci aurait alors eu droit. Les dommages-intérêts, lorsqu'ils sont recouvrés, font partie des biens meubles du défunt. Toutefois, si le décès résulte de tels préjudices, aucuns dommages-intérêts ne doivent être accordés pour le décès ni pour la perte de l'espérance de vie; la présente réserve n'est toutefois pas dérogoratoire aux droits conférés par la partie V de la *Loi sur le droit de la famille*. [Nous soulignons.]

Il n'existe en droit maritime canadien aucune disposition analogue au par. 38(1). En particulier, l'art. 645 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui définit la catégorie des personnes à charge admises à demander réparation du préjudice résultant d'un accident mortel, ne concerne que les personnes à charge de la victime décédée et ne vise pas les actions intentées par la succession du défunt elle-même. La règle de common law suivant laquelle l'action en dommages-intérêts s'éteint avec le demandeur (*actio personalis moritur cum persona*) constitue une fin de non-recevoir aux demandes intentées par l'exécuteur testamentaire au nom du défunt: *Walpole c. Canadian Northern Railway Co.*, [1923] A.C. 113 (C.P.), à la p. 118. En raison de cette fin de non-recevoir prévue par la common law, qu'elle a décrite comme un «vide» du droit maritime canadien, la Cour d'appel de l'Ontario a conclu que le par. 38(1) de la *Loi sur les fiduciaires* pouvait s'appliquer pour permettre aux exécuteurs testamentaires de présenter des demandes dans le cadre d'actions pour négligence en matière maritime, sans [TRADUCTION] «remettre en question les principes fondamentaux du droit maritime canadien ni l'uniformité de ce droit» (à la p. 670). Avec égards, nous estimons qu'il était inutile pour la Cour d'appel de statuer sur l'applicabilité de la *Loi sur les fiduciaires* pour trancher la question de savoir si les exécuteurs testamentaires, dans les présents pourvois, sont autorisés à former des demandes au nom des victimes décédées. Cette question peut être tranchée par la réforme judiciaire de la fin de non-recevoir prévue par la common law qui empêche la survie des actions en justice dans le domaine maritime.

115 The anachronism and unfairness of applying the *actio personalis moritur cum persona* rule in maritime negligence actions is well illustrated by the fact that all common law jurisdictions in Canada have enacted legislation abolishing the rule, and now permit recovery by estates of deceased persons: Waddams, *supra*, at p. 12-1. The *Civil Code of Québec* (art. 625) and before it the *Civil Code of Lower Canada* (arts. 596, 607) have long permitted actions to be brought by (what is now known as) the liquidator of the deceased's estate: see J. E. C. Brierley and R. A. Macdonald, eds., *Quebec Civil Law* (1993), at pp. 331 *et seq.* The common law rule was similarly abolished in the United Kingdom more than 60 years ago: *Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act, 1934* (U.K.), 24 & 25 Geo. 5, c. 41, s. 1(1). In the context of such widespread and longstanding legislative opposition to the rule, it is clear that reform of the rule in Canadian maritime law is necessary in order to achieve justice and to bring the law into harmony with changes in society: *Salituro, supra*.

116 Like the rejection of the principle in *Baker v. Bolton, supra*, with respect to damages for loss of guidance, care and companionship, the rejection of the *actio personalis moritur cum persona* rule has been tried and tested in other jurisdictions. Changing the rule to allow for executors' claims under non-statutory maritime law will not have complex or unforeseeable consequences. Moreover, introducing survival of actions into Canadian maritime law will not disturb the uniformity of Canadian maritime law. To the contrary, on an international level, the reform will bring Canadian maritime law into harmony with what is already the dominant practice in both civilian and common law jurisdictions around the world. On a national level, the reform will bring maritime law into conformity with the general practice in all other jurisdictions within the country.

117 To conclude on this point, we would permit an executor or administrator to bring a claim in the

Le fait que toutes les provinces de common law du Canada aient adopté des dispositions législatives abolissant la règle *actio personalis moritur cum persona* et autorisent dorénavant les successions à agir en réparation illustre bien l'anachronisme et l'iniquité que constitue l'application de cette règle dans les actions pour négligence en matière maritime: Waddams, *op. cit.*, à la p. 12-1. Le *Code civil du Québec* (art. 625) et, auparavant, le *Code civil du Bas Canada* (art. 596 et 607) permettent depuis longtemps que des actions soient intentées par (celui qu'on appelle aujourd'hui) le liquidateur des biens du défunt: voir J. E. C. Brierley et R. A. Macdonald, éd., *Quebec Civil Law* (1993), aux pp. 331 et suiv. La règle de common law a également été abolie au Royaume-Uni il y a plus de 60 ans: *Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act, 1934* (U.K.), 24 & 25 Geo. 5, ch. 41, par. 1(1). L'opposition législative à cette règle existe depuis si longtemps et est si répandue qu'il est évident que la modification de cette règle en droit maritime canadien est essentielle pour en arriver à assurer la justice et pour harmoniser le droit et les changements de la société: *Salituro, précité*.

Tout comme le rejet du principe énoncé dans l'arrêt *Baker c. Bolton, précité*, relativement aux dommages-intérêts pour perte de conseils, de soins et de compagnie, le rejet de la règle *actio personalis moritur cum persona* a été mis à l'épreuve dans d'autres provinces. Modifier la règle pour permettre aux exécuteurs testamentaires d'agir en vertu du droit maritime non législatif n'aura pas de conséquences imprévisibles ou complexes. De plus, permettre la survie des actions en justice en droit maritime canadien ne portera pas atteinte à son uniformité. Au contraire, sur le plan international, cette réforme harmonisera le droit maritime canadien et ce qui constitue déjà la pratique courante dans les pays de common law et de tradition civiliste un peu partout dans le monde. Sur le plan national, la réforme fera concorder le droit maritime et les pratiques générales suivies dans toutes les autres provinces du pays.

Pour terminer sur ce point, nous sommes d'avis de permettre aux exécuteurs testamentaires ou aux

deceased's name for negligence to the person of the deceased in the same manner and with the same rights as the deceased would have been entitled to do, had he or she lived. We would not permit damages to be claimed for the death or the loss of expectation of life. In so permitting an executor or administrator to bring such a claim, we would also include within this change in the common law the related principles and procedures that are necessarily implied by or connected with executors' or administrators' claims for the proper enforcement of such claims.

- (5) Are the contributory negligence provisions of the Ontario *Negligence Act* constitutionally inapplicable and/or *ultra vires* insofar as they purport to govern losses or damages arising out of a boating accident?

The Court of Appeal for Ontario, applying the principles articulated in *Stein, supra*, permitted the application of the *Negligence Act* in order to determine issues of contributory negligence in these actions. However, the Court of Appeal did not have the benefit of the judgment of this Court in *Bow Valley Husky, supra*, at the time it decided this issue. *Bow Valley Husky* makes it unnecessary to answer the constitutional question of whether the *Negligence Act* may apply. Prior to *Bow Valley Husky*, contributory negligence was a full defence to a maritime negligence claim, in accordance with the prevailing common law rule: *Toronto Transportation Commission v. The King*, [1949] S.C.R. 510; *Gartland Steamship Co. v. The Queen*, [1960] S.C.R. 315; *Fraser River Harbour Commission v. The "Hiro Maru"*, [1974] F.C. 490 (T.D.). *Bow Valley Husky* reformed maritime common law to allow for the apportionment of liability between defendants according to fault, as well as for joint and several liability and a right of contribution between defendants.

The principles established in *Bow Valley Husky* apply to the present actions. Any liability found

administrateurs successoraux d'intenter au nom du défunt des actions pour négligence de la même manière que le défunt aurait pu le faire de son vivant et en exerçant les droits dont il aurait alors joui. Nous estimons qu'il n'y a pas lieu de les autoriser à réclamer des dommages-intérêts pour le décès ni pour la perte de l'espérance de vie. Ce changement que nous apportons à la common law en autorisant les exécuteurs testamentaires ou les administrateurs successoraux à intenter ce genre d'action vise également les principes et la procédure implicites ou connexes essentiels à l'exercice de ces demandes.

- (5) Les dispositions de la *Loi sur le partage de la responsabilité* de l'Ontario sont-elles constitutionnellement inapplicables ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de navigation?

Suivant les principes formulés dans l'arrêt *Stein*, précité, la Cour d'appel de l'Ontario a permis l'application de la *Loi sur le partage de la responsabilité* pour trancher la question de la négligence contributive en l'espèce. Toutefois, au moment où elle a statué sur cette question, la Cour d'appel ne pouvait avoir pris connaissance de l'arrêt de notre Cour *Bow Valley Husky*, précité. Par suite de cet arrêt en effet, il devient inutile de répondre à la question constitutionnelle concernant l'application de la *Loi sur le partage de la responsabilité*. Avant l'arrêt *Bow Valley Husky*, la négligence contributive constituait une défense pleine et entière à une action pour négligence en matière maritime, conformément à la règle de common law alors applicable: *Toronto Transportation Commission c. The King*, [1949] R.C.S. 510; *Gartland Steamship Co. c. The Queen*, [1960] R.C.S. 315; *Commission de port du Fraser c. Le «Hiro Maru»*, [1974] C.F. 490 (1^{re} inst.). L'arrêt *Bow Valley Husky* a modifié la common law applicable en matière maritime pour permettre le partage de la responsabilité entre les défendeurs selon la faute et prévoir leur responsabilité solidaire ainsi que le droit pour chacun de réclamer aux autres leur part de l'indemnité.

Les principes établis dans l'arrêt *Bow Valley Husky* s'appliquent en l'espèce. La responsabilité

should be apportioned in proportion to fault. In the absence of any indication that Parliament intended that liability should be other than joint and several, this should be the principle of liability. There shall be contribution between tortfeasors.

C. Limitation Period

120 In the three Lake Joseph actions, a final issue to be resolved is whether the fatal accident claims are statute-barred.

121 The defendants submit that the Court of Appeal for Ontario was correct in concluding that the applicable limitation period for bringing a dependant's fatal accident claim under s. 646 of the *Canada Shipping Act* is the one-year period specified in s. 649 of the Act. However, they submit that the Court of Appeal erred in concluding that it possessed the inherent jurisdiction to extend a limitation period where special circumstances warrant it, and in concluding that special circumstances exist in the Lake Joseph actions which justified the extension of the one-year limitation period. The Lake Joseph plaintiffs, for their part, submit that there is another limitation period, contained in s. 572(1) of the *Canada Shipping Act*, which is equally applicable to these actions and which sets the limitation period at two years. They submit that the Court of Appeal was not required to address whether it had the inherent jurisdiction to extend the one-year limitation period because the claims are governed by the two-year period in s. 572(1). The dispute over which limitation period should apply is relevant because all three of the Lake Joseph actions were instituted more than one year but less than two years after the date of the accident.

122 Again, as for the issue of jurisdiction discussed at the start of these reasons, it is important to be clear from the outset regarding the specific claims which it is alleged are statute-barred. The Court of Appeal found, and we agree with their conclusion, that the claims by Peter Hall's dependants in relation to his personal injury are subject to the two-

doit être partagée proportionnellement à la faute. En l'absence de toute indication que le Parlement voulait que la responsabilité soit autre que solidaire, c'est le principe de responsabilité qui doit s'appliquer. Il y a contribution entre les auteurs de délits.

C. Le délai de prescription

Le dernier point à trancher dans le cas des trois actions du lac Joseph est celui de savoir si les demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel sont prescrites.

Les défendeurs soutiennent que la Cour d'appel de l'Ontario a conclu à juste titre que le délai dans lequel une personne à charge doit intenter une demande en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel en vertu de l'art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* est le délai d'un an prévu à l'art. 649 de la Loi. Ils soutiennent toutefois que la Cour d'appel a commis une erreur en concluant d'une part qu'elle possédait la compétence inhérente pour proroger un délai de prescription lorsque des circonstances particulières le justifient et, d'autre part, qu'il existe dans le cas des actions du lac Joseph des circonstances particulières justifiant la prorogation du délai d'un an. Les demandeurs aux actions du lac Joseph soutiennent de leur côté que le par. 572(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* prévoit un délai de deux ans qui s'applique lui aussi à ces actions. Ils affirment que la Cour d'appel n'était pas tenue d'examiner si elle possédait la compétence inhérente lui permettant de proroger le délai d'un an parce que les demandes sont assujetties au délai de deux ans prévu au par. 572(1). Cette divergence d'opinions quant au délai de prescription applicable est pertinente parce que les trois actions du lac Joseph ont été intentées plus d'un an mais moins de deux ans après l'accident.

Encore une fois, comme ce fut le cas pour la question de la compétence qui a été examinée au début des présents motifs, il est important d'indiquer clairement dès le départ quelles sont les demandes qui seraient prescrites. La Cour d'appel a conclu, et nous sommes d'accord avec elle, que les demandes formées par les personnes à charge

year limitation period contained in s. 572(1) of the *Canada Shipping Act* and not the one-year period in s. 649. The defendants concede that this is the case, and contest only the issue of whether fatal accident claims brought pursuant to Part XIV of the *Canada Shipping Act* are subject to the two-year limitation period. The defendants also concede that Peter Hall's and Josephine Perry's claims for damages resulting from their own injuries (although not their claims for damages as dependants in relation to the death of their respective spouses) are subject to the two-year period in s. 572(1).

The primary source of the difficulty with respect to the applicable limitation period is the *Canada Shipping Act* itself, which provides two different limitation periods, each of which could apply to a dependant's fatal accident claim arising out of a boating collision. In Part XIV of the *Canada Shipping Act*, which deals with dependants' fatal accident claims, s. 649 provides as follows:

649. Not more than one action lies for and in respect of the same subject-matter of complaint, and every action shall be commenced not later than twelve months after the death of a deceased. [Emphasis added.]

By contrast, Part IX of the *Canada Shipping Act*, which deals with collisions between vessels (including collisions resulting in death), also contains a provision establishing a limitation period. Section 572 reads in relevant part as follows:

572. (1) No action is maintainable to enforce any claim or lien against a vessel or its owners in respect of any damage or loss to another vessel, its cargo or freight, or any property on board that vessel, or for damages for loss of life or personal injuries suffered by any person on board that vessel, caused by the fault of the

de Peter Hall en réparation du préjudice corporel que celui-ci a subi sont assujetties au délai de prescription de deux ans prévu au par. 572(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et non au délai d'un an prévu à l'art. 649. Les défendeurs le reconnaissent et contestent uniquement la question de savoir si les demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel fondées sur la partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* sont assujetties au délai de prescription de deux ans. Ils reconnaissent aussi que les actions en dommages-intérêts intentées par Peter Hall et Josephine Perry pour le préjudice corporel qu'ils ont eux-mêmes subi (mais non leurs actions en dommages-intérêts à titre de personnes à charge relativement au décès de leur conjoint respectif) sont assujetties au délai de deux ans prévu au par. 572(1).

L'origine du problème en ce qui concerne le délai de prescription applicable est la *Loi sur la marine marchande du Canada* elle-même qui prévoit deux délais de prescription différents, chacun de ceux-ci pouvant s'appliquer à une demande en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel intentée par une personne à charge à la suite d'une collision maritime. Dans la partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui traite des demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel présentées par des personnes à charge, l'art. 649 est libellé de la manière suivante:

649. Une seule action est recevable à l'égard de la même plainte, et toute action de ce genre doit être intentée dans les douze mois qui suivent le décès du défunt. [Nous soulignons.]

Par ailleurs, la partie IX de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui traite des abordages entre bâtiments (dont les collisions entraînant un décès) contient aussi une disposition prévoyant un délai de prescription. Les dispositions pertinentes de l'art. 572 sont les suivantes:

572. (1) Nulle action n'est soutenable aux fins d'exercer une réclamation ou un privilège contre un bâtiment ou contre ses propriétaires relativement à toute avarie ou perte causée à un autre bâtiment, sa cargaison ou son fret, ou à des biens à bord de ce bâtiment, ou relativement à des dommages-intérêts pour mort ou blessures

former vessel, whether that vessel is wholly or partly at fault, unless proceedings therein are commenced within two years from the date when the damage or loss or injury was caused. [Emphasis added.]

d'une personne à bord du bâtiment, occasionnées par la faute du premier bâtiment, que ce bâtiment soit entièrement ou partiellement en faute, à moins que les procédures ne soient intentées dans un délai de deux ans à compter de la date à laquelle l'avarie ou la perte ou la mort ou les blessures ont été causées. [Nous soulignons.]

(3) Any court having jurisdiction to deal with an action to which this section relates may, in accordance with the rules of court, extend any period described in subsection (1) or (2) to such extent and on such conditions as it thinks fit, and shall, if satisfied that there has not during such period been any reasonable opportunity of arresting the defendant vessel within the jurisdiction of the court, or within the territorial waters of the country to which the plaintiff's ship belongs or in which the plaintiff resides or has his principal place of business, extend any period to an extent sufficient to give that reasonable opportunity.

(3) Tout tribunal compétent pour connaître d'une action à laquelle se rapporte le présent article peut, conformément aux règles du tribunal, proroger les délais prévus aux paragraphes (1) ou (2) dans la mesure et aux conditions qu'il juge convenables, et s'il est convaincu qu'il ne s'est présenté, au cours de ce délai, aucune occasion raisonnable de saisir le navire du défendeur dans les limites de la juridiction qui lui est attribuée ou dans les limites des eaux territoriales du pays auquel appartient le navire du demandeur ou dans lequel le demandeur réside ou a son principal lieu d'affaires, il doit proroger les délais d'une période suffisante pour procurer cette occasion raisonnable.

124

In holding that the applicable limitation period for dependants' fatal accident claims is the one-year period dictated by s. 649, the Court of Appeal relied upon the proposition that the fatal accidents provisions of Part XIV of the *Canada Shipping Act* constitute a cohesive whole or a complete code, to which s. 572(1) can have no application. The court also relied upon what it perceived as the illogic of having a different limitation period apply depending upon whether or not a cause of action arises from a collision or from some other form of boating accident. With respect, we disagree with the Court of Appeal's reasoning and conclusion on this point. We find that fatal accident claimants under s. 646 are able to benefit from the two-year limitation period prescribed by s. 572(1), in situations where death was caused as a result of a boating collision.

Pour statuer que le délai de prescription applicable aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel formées par des personnes à charge est le délai d'un an prescrit par l'art. 649, la Cour d'appel s'est appuyée sur le principe que les dispositions de la partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* concernant les accidents mortels constituent un tout cohérent ou un code complet, ce qui exclut l'application du par. 572(1). La cour a aussi estimé qu'il était illogique qu'un délai de prescription différent s'applique selon que la cause d'action découle d'une collision ou d'une autre forme d'accident de navigation. Avec égards, nous ne sommes pas d'accord avec le raisonnement et la conclusion de la Cour d'appel sur ce point. Nous estimons que les personnes qui demandent réparation du préjudice résultant d'un accident mortel en vertu de l'art. 646 peuvent se prévaloir du délai de prescription de deux ans prévu au par. 572(1) dans les cas où le décès a été causé par une collision maritime.

(1) Part XIV Is Not a Complete Code

(1) La partie XIV n'est pas un code complet

125

As we have already discussed above in our reasons with respect to the jurisdiction of the Ontario Court (General Division), as well as regarding the

Comme nous l'avons déjà indiqué dans nos motifs relatifs à la compétence de la Cour de l'Ontario (Division générale) de même qu'en ce qui

many sources of Canadian maritime law, Part XIV of the *Canada Shipping Act* does not constitute a cohesive whole or a complete code with respect to dependants' fatal accident claims. Rather, Part XIV must be read in conjunction with other provisions of the *Canada Shipping Act*, and with other sources of Canadian maritime law including international treaties to which Canada is a signatory which deal with fatal accident issues. Indeed, the argument that Part XIV is a complete code ignores the provisions in the *Canada Shipping Act* outside of Part XIV which refer to the bringing of an action for loss of life, and renders them meaningless. Parliament, in enacting what is now Part XIV without removing other references to loss of life claims elsewhere in the statute, must be assumed to have intended that the various provisions should co-exist and be interpreted in light of one another.

(2) The Logic and Policy of the Two-Year Limitation Period

Although it is difficult to discover a logic behind Parliament's decision to prescribe two different limitation periods for the same type of claim without providing any further guidance, there does appear to be a logic and a policy underlying Parliament's decision to extend the limitation period to two years for claims resulting from a collision.

In a collision situation, the plaintiff must identify the vessel at fault and those responsible for the navigation of that vessel. The vessel and its owners and operators may have left the jurisdiction and may be difficult to identify. If the claim is *in rem*, an opportunity must arise for the vessel to be arrested. All of these tasks necessarily require more time on the part of the plaintiff than is required in a non-collision case, where the defendants are far more likely to be present in the jurisdiction or at least identifiable. It is true that none of these factors may be relevant in practice with

concerne les nombreuses sources du droit maritime canadien, la partie XIV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* n'est pas un tout cohérent ni un code complet applicable aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel formulées par des personnes à charge. Il faut plutôt interpréter la partie XIV à la lumière des autres dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et des autres sources du droit maritime canadien, notamment les traités internationaux dont le Canada est signataire et qui portent sur la question des accidents mortels. En fait, l'argument selon lequel la partie XIV est en soi un code complet ne tient nullement compte des autres dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui renvoient à l'exercice d'une action en cas de décès, et il leur fait perdre tout leur sens. Il faut présumer qu'en adoptant ce qui constitue aujourd'hui la partie XIV sans supprimer ailleurs dans la Loi les renvois aux demandes en réparation du préjudice consécutif à un décès, le Parlement voulait que ces diverses dispositions coexistent et soient interprétées en fonction les unes des autres.

(2) La logique et le fondement du délai de prescription de deux ans

Bien qu'il soit difficile de trouver une explication logique à la décision du Parlement de prévoir deux délais de prescription différents pour le même type de demande en réparation sans fournir d'autres précisions, il semble bel et bien y avoir une logique et un fondement à sa décision de porter à deux ans le délai de prescription dans le cas des demandes formées à la suite d'une collision.

Dans le cas d'une collision, le demandeur doit identifier le bâtiment en faute ainsi que les personnes responsables de la navigation du bâtiment. Il se peut que le bâtiment et ses propriétaires et exploitants aient quitté le pays et soient difficiles à identifier. S'il s'agit d'une action *in rem*, le bâtiment ne peut être saisi que lorsque l'occasion se présente. Le demandeur a obligatoirement besoin de plus de temps que dans les cas où il n'y a pas collision et où les défendeurs se trouvent vraisemblablement au pays ou, du moins, sont plus faciles à identifier. Certes, il se peut, en pratique,

126

127

respect to inland boating collisions such as that which has given rise to the Lake Joseph actions. However, the relevance of these factors to Parliament's decision to provide for a two-year limitation period in collision cases is clearly manifested in s. 572(3) of the *Canada Shipping Act*, which empowers a judge to extend the two-year period even further where he or she is satisfied that the plaintiff has not had a reasonable opportunity to arrest the defendant vessel. See also, regarding the purpose of extending the limitation period to two years, *The Alnwick*, [1965] 2 All E.R. 569 (C.A.), at pp. 572-73.

128 Beyond the logical argument for a longer limitation period in collision cases is a clear policy rationale for the enactment of what is now s. 572 of the *Canada Shipping Act*, namely, that Parliament in enacting and preserving the existence of s. 572 has sought to honour its international treaty obligations with respect to maritime collisions. A brief history of the section serves to illustrate Parliament's intention in this regard.

129 Prior to 1910, aside from the common law of the sea, no rules existed in international law to deal with the consequences of collisions between vessels. On September 23, 1910, representatives of several maritime states of the world convened at Brussels and signed the *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels*, B.T.S. 1913 No. 4. Article 7 of the Convention reads in relevant part as follows:

ARTICLE 7.

Actions for the recovery of damages [resulting from a collision] are barred after an interval of two years from the date of the casualty.

. . . .

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to provide, by legislation in their respective countries, that the said periods shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the defen-

qu'aucun de ces facteurs ne soit pertinent quant aux collisions maritimes survenant dans les eaux intérieures, comme ce fut le cas pour les actions du lac Joseph. Toutefois, la pertinence de ces facteurs dans la décision du Parlement de prévoir un délai de deux ans dans les cas de collision ressort clairement du par. 572(3) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui habilite un juge à proroger le délai de deux ans lorsqu'il est convaincu que le demandeur n'a pas eu une occasion raisonnable de saisir le bâtiment du défendeur. Voir aussi, en ce qui concerne le but de la fixation du délai de prescription à deux ans, l'arrêt *The Alnwick*, [1965] 2 All E.R. 569 (C.A.), aux pp. 572 et 573.

Par delà l'argument logique justifiant l'allongement du délai de prescription dans les cas de collisions, des raisons de principe claires sous-tendaient l'adoption de ce qui est aujourd'hui l'art. 572 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, savoir qu'en adoptant et en conservant l'art. 572, le Parlement voulait respecter les obligations qui lui incombent en vertu de traités internationaux dans les cas d'abordages. Un bref historique de l'article permet d'illustrer l'intention du Parlement à cet égard.

Avant 1910, en dehors des règles de common law applicables au domaine maritime, il n'existait aucune règle de droit international traitant des conséquences des abordages. Le 23 septembre 1910, les représentants de plusieurs États maritimes se sont réunis à Bruxelles pour signer la *Convention internationale pour l'Unification de certaines Règles en Matière d'Abordage*, B.T.S. 1913 n° 4. L'article 7 de la Convention porte notamment:

ARTICLE 7.

Les actions en réparation de dommages [subis par suite d'un abordage] se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

. . . .

Les hautes parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans

dant vessel in the territorial waters of the State in which the plaintiff has his domicile or principal place of business.

Great Britain was one of the signatories to the Brussels Convention and subsequently enacted the *Maritime Conventions Act, 1911* to give it effect. Section 8 of that Act adopts the two-year limitation period for damages for loss of life or personal injuries that was specified in Article 7 of the Convention. Canada was not an original signatory, but adhered to the Convention effective October 28, 1914. The same year, the *Maritime Conventions Act, 1914* was enacted for the express purpose (according to the preamble of the Act) of giving effect to the Brussels Convention in Canada. Section 9 of the Act provided for the same two-year limitation period as was specified in the English legislation, using identical language.

In 1934, Parliament enacted the *Canada Shipping Act, 1934*, S.C. 1934, c. 44. Part XII of that Act related to navigation, collisions and limitation of liability, and contained s. 647, which was identical in wording to s. 9 of the *Maritime Conventions Act, 1914*. Aside from some insignificant changes in the language of the section, this provision has remained in force and currently appears in Part IX of the *Canada Shipping Act* as s. 572(1). The two-year limitation period first specified in the Brussels Convention thus remains in effect, in accordance with Canada's international obligations.

(3) The Clear Wording of s. 572(1)

In our opinion, the plaintiffs' fatal accident claims fall within the clear wording of s. 572(1). They are actions against those who are responsible for a boating collision, claiming damages for loss of life suffered by persons on board the vessel that was collided with. There is nothing in the language of s. 572(1) to suggest that the plaintiffs' claims are not covered by its words. The confusion stems

lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

La Grande-Bretagne était l'un des pays signataires de la Convention de Bruxelles et elle a par la suite adopté la *Maritime Conventions Act, 1911* pour la mettre en vigueur. L'article 8 de cette loi reprenait le délai de prescription de deux ans prévu à l'art. 7 de la Convention relativement aux demandes de dommages-intérêts pour décès ou préjudice corporel. Le Canada n'était pas au nombre des signataires initiaux de la Convention, mais il y a adhéré le 28 octobre 1914. Cette même année, la *Loi des conventions maritimes, 1914* a été adoptée dans le but exprès (suivant le préambule de la Loi) de mettre en vigueur au Canada la Convention de Bruxelles. L'article 9 de la Loi prévoyait le même délai de prescription de deux ans que celui qui est prévu dans la loi anglaise, et il était libellé de la même manière.

En 1934, le Parlement a adopté la *Loi de la marine marchande du Canada, 1934*, S.C. 1934, ch. 44. La partie XII de cette loi traitait de la navigation, des abordages et de la limitation de la responsabilité; on y trouvait en outre l'art. 647 dont le libellé était identique à celui de l'art. 9 de la *Loi des conventions maritimes, 1914*. À part quelques modifications mineures de son libellé, cette disposition est restée en vigueur et constitue aujourd'hui le par. 572(1) de la partie IX de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Le délai de prescription de deux ans prévu à l'origine dans la Convention de Bruxelles reste donc en vigueur conformément aux obligations internationales du Canada.

(3) Le libellé clair du par. 572(1)

À notre avis, les actions en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel intentées par les demandeurs sont visées par le libellé clair du par. 572(1). Il s'agit d'actions dirigées contre les personnes responsables d'une collision maritime afin d'obtenir des dommages-intérêts pour le décès des personnes se trouvant à bord de l'embarcation heurtée. Rien dans le texte du par. 572(1) ne permet de croire que les demandes en réparation formulées en l'espèce ne sont pas visées par celui-ci.

130

131

132

only from the fact that their claims also fall within the clear wording of s. 649.

La confusion découle simplement du fait que ces demandes sont aussi visées par le libellé clair de l'art. 649.

133 Some of the defendants suggested in oral argument that, although the wording of s. 572(1) may capture the fatal accident claims against some of the defendants, it does not capture the claims against all of them. In particular, counsel for Josephine Perry (in her capacity as defendant) and for John Haller submitted that s. 572(1) does not prescribe the applicable limitation period for the claims against these defendants, because they were not physically present in the vessel which was at fault in causing the collision, and s. 572(1) imposes its two-year limitation period only with respect to claims against persons who were actually in the vessel at fault.

Certains des défendeurs font valoir dans leur argumentation orale que, même si le texte du par. 572(1) peut s'appliquer aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel formulées contre certains d'entre eux, il ne vise pas les demandes en réparation formées contre tous les défendeurs. En particulier, les avocats de Josephine Perry (en sa qualité de défenderesse) et de John Haller soutiennent que le par. 572(1) ne prévoit pas le délai de prescription applicable aux demandes en réparation formulées contre ces défendeurs parce que ceux-ci n'étaient pas à bord de l'embarcation qui a causé la collision, et que le par. 572(1) n'impose son délai de prescription de deux ans qu'aux demandes en réparation dirigées contre des personnes qui se trouvaient à bord de l'embarcation en faute.

134 We do not agree that this is what s. 572(1) says. Although s. 572(1) refers to an action being brought against "a vessel or its owners", any ambiguity as to whether this includes an action against a contributory tortfeasor in another vessel is resolved by reference to s. 573 of the *Canada Shipping Act*. Section 573 states:

Nous ne croyons pas que c'est ce que dit le par. 572(1). Même s'il est question au par. 572(1) d'une action exercée contre «un bâtiment ou contre ses propriétaires», l'art. 573 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* fait disparaître toute ambiguïté quant à savoir si cela englobe le cas d'une action intentée contre une personne ayant contribué au délit alors qu'elle se trouvait à bord d'un autre bâtiment. L'article 573 porte:

573. Sections 565 to 572 apply in respect of a vessel to any persons other than the owners responsible for the fault of the vessel as though the expression "owners" included those persons, and in any case where, by virtue of any charter or demise, or for any other reason, the owners are not responsible for the navigation and management of the vessel, those sections shall be read as though for references to the owners there were substituted references to the charterers or other persons for the time being so responsible. [Emphasis added.]

573 Les articles 565 à 572 s'appliquent à toutes personnes autres que les propriétaires responsables de la faute du bâtiment tout comme si ces personnes étaient assimilées aux propriétaires, et dans tout cas où, en vertu d'une charte-partie ou d'une charte coque-nue, ou pour toute autre raison, les propriétaires ne sont pas responsables de la navigation et de la gestion du bâtiment, ces articles doivent s'appliquer comme si, aux mentions des propriétaires, étaient substituées des mentions des affréteurs ou autres personnes ainsi responsables. [Nous soulignons.]

The limitation period prescribed in s. 572(1) thus applies to actions brought against any person responsible for the fault of the vessel. In our opinion, it is clear from the broad language used to describe the class of defendants who are subject to s. 572(1) that Parliament intended that the two-

Le délai de prescription prévu au par. 572(1) s'applique donc aux actions dirigées contre toute personne responsable de la faute du bâtiment. À notre avis, il ressort clairement des termes généraux utilisés pour décrire la catégorie des défendeurs visés par le par. 572(1) que le Parlement voulait que la

year limitation period apply to claims against all parties at fault in a collision, regardless of how they may have contributed to the ultimate accident. This intention accords with the apparent purpose and scope of the Brussels Convention. Further, it makes sense as a matter of policy and practice for all persons who are at fault in causing a collision to be subject to the same limitation period. The alternative approach would see portions of a plaintiff's claim statute-barred based solely on the physical location of particular defendants at the time of the accident, rather than based on factors which are relevant to the plaintiff's ability to bring the action within a particular period of time.

(4) Strict Construction of Limitations Statutes

The existence of two different limitation periods, each of which is applicable to dependants' fatal accident claims, creates a contradiction or ambiguity in the *Canada Shipping Act* as to which limitation period should apply. Although, as has been discussed, there is an historical explanation for the enactment of each limitation period, there is no clear explanation for the presence of both limitation periods in the statute at the same time. Both apply to fatal accident claims by dependants. The only substantive distinction between the two limitation periods is that s. 572(1) applies only in the context of boating collisions, whereas s. 649 applies to any fatal accident claim brought by a dependant.

This Court has recognized that statutory provisions creating a limitation period must be strictly construed in favour of the plaintiff. The following statement by Estey J., writing for the majority of the Court in *Berardinelli v. Ontario Housing Corp.*, [1979] 1 S.C.R. 275, at p. 280, is instructive:

[A limitations provision] being a restrictive provision wherein the rights of action of the citizen are necessarily

prescription de deux ans s'applique aux demandes en réparation formées contre toutes les parties en faute lors d'une collision, peu importe leur part de responsabilité dans l'accident. Cette intention concorde avec le but apparent de la Convention de Bruxelles. De plus, il semble logique, sur le plan des principes comme d'un point de vue pratique, que toutes les personnes en faute dans une collision soient assujetties au même délai de prescription. L'autre approche ferait en sorte que des parties de la demande en réparation pourraient être prescrites en raison simplement de l'endroit où se trouvaient certains défendeurs au moment de l'accident plutôt qu'en raison de facteurs liés à la capacité du demandeur d'agir dans un délai donné.

(4) L'interprétation stricte des dispositions concernant la prescription des actions

L'existence de deux délais de prescription différents, applicables chacun aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel formulées par des personnes à charge, est source de contradiction ou d'ambiguïté dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* quant à la prescription applicable. Même si, comme nous l'avons dit, des raisons historiques justifient l'adoption de chacun des délais de prescription, il n'y a aucune explication claire pour leur présence en même temps dans la loi. Les deux délais s'appliquent aux demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel formées par des personnes à charge. La seule différence de fond entre les deux est que le par. 572(1) ne s'applique que dans le cas de collisions tandis que l'art. 649 s'applique à toute demande en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel présentée par une personne à charge.

Notre Cour a reconnu que les dispositions législatives fixant un délai de prescription doivent être interprétées strictement en faveur du demandeur. L'extrait suivant de la décision du juge Estey, qui a rédigé les motifs des juges majoritaires de la Cour dans l'arrêt *Berardinelli c. Ontario Housing Corp.*, [1979] 1 R.C.S. 275, à la p. 280, est révélateur:

[Un délai de prescription], qui restreint les droits d'action des citoyens, dans ses termes mêmes, doit en

135

136

circumscribed by its terms, attracts a strict interpretation and any ambiguity found upon the application of the proper principles of statutory interpretation should be resolved in favour of the person whose right of action is being truncated.

Following this principle of statutory construction, the ambiguity created by the existence of two distinct limitation periods in the *Canada Shipping Act* should be resolved by allowing the plaintiffs in the Lake Joseph actions to rely upon the longer period provided for in s. 572(1). Parliament apparently intended that both limitation periods should co-exist. In the absence of any valid reason to justify applying a shorter limitation period which would have the effect of barring the plaintiffs' claims, the plaintiffs should have the benefit of the more favourable limitation period.

¹³⁷ Strongly buttressing the appropriateness of applying this general principle of strict construction of limitations statutes is the fact that applying the one-year limitation period in s. 649 to all fatal accident claims stemming from boating collisions would place Canada in breach of its international treaty obligations. Although international law is not binding upon Parliament or the provincial legislatures, a court must presume that legislation is intended to comply with Canada's obligations under international instruments and as a member of the international community. In choosing among possible interpretations of a statute, the court should avoid interpretations that would put Canada in breach of such obligations: see *Driedger on the Construction of Statutes* (3rd ed. 1994), at p. 330.

¹³⁸ In this case, applying the one-year limitation period contained in s. 649 would not place Canada in direct contravention of the Brussels Convention, because the Convention has application only to collisions involving sea-going vessels. However, Parliament has used language in s. 572(1) which

conséquence être interprété strictement. Toute ambiguïté découlant de l'application des règles appropriées d'interprétation des lois doit donc être résolue en faveur de la personne dont les droits sont diminués.

En vertu de ce principe d'interprétation des lois, l'ambiguïté résultant de l'existence de deux délais de prescription différents dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* doit être résolue en autorisant les demandeurs aux actions du lac Joseph à se prévaloir du délai plus long prévu au par. 572(1). Le Parlement voulait apparemment que les deux délais coexistent. En l'absence de tout motif valable justifiant l'application d'une prescription plus courte qui aurait pour effet de rendre irrecevables les demandes en réparation, les demandeurs doivent pouvoir se prévaloir du délai de prescription le plus favorable.

L'application de ce principe général d'interprétation stricte des dispositions législatives concernant la prescription des actions est largement justifiée par le fait que l'application du délai de prescription d'un an prévu à l'art. 649 à toutes les demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel formées à la suite de collisions maritimes entraînerait la violation par le Canada des obligations qui lui incombent en vertu de traités internationaux. Bien que le droit international ne lie pas le Parlement ni les législatures provinciales, le tribunal doit présumer que la législation est conçue de manière qu'elle respecte les obligations qui incombent au Canada en vertu des instruments internationaux et en sa qualité de membre de la communauté internationale. En choisissant parmi les interprétations possibles celle qu'il doit donner à une loi, le tribunal doit éviter les interprétations qui entraîneraient la violation par le Canada de telles obligations: voir *Driedger on the Construction of Statutes* (3^e éd. 1994), à la p. 330.

En l'espèce, l'application du délai de prescription d'un an prévu à l'art. 649 n'entraînerait pas une violation directe par le Canada de la Convention de Bruxelles puisque celle-ci ne s'applique qu'aux collisions de navires au long cours. Toutefois, le Parlement a libellé le par. 572(1) de

makes the two-year limitation period applicable in all cases involving collisions. We see no reason, particularly in light of the discussion above regarding the fundamental importance of uniformity in maritime law, to read into the broad language of s. 572 an exception in cases of collisions on inland waters. The dependants' fatal accident claims in the Lake Joseph actions are therefore subject to a two-year limitation period, and are not statute-barred.

Having found that the limitation period applicable to the Lake Joseph actions is the two-year period established by statute, it is not necessary to address the issue raised in the Court of Appeal judgment of whether the decision of this Court in *Basarsky v. Quinlan, supra*, may be applied to justify extending a statutory limitation period at the discretion of the court. It is also unnecessary to address the argument raised by the plaintiffs that the "discoverability principle" would apply on the facts of this case, to the effect that, given recent changes in the law regarding the applicability of provincial law in a maritime claim, the plaintiffs should be permitted to rely upon the one-year limitation period even though their claims were brought more than one year after the accident.

VII. Conclusions

The results of the foregoing analysis may be summarized as follows:

1. The Ontario Court (General Division) shares concurrent jurisdiction with the Federal Court (Trial Division) over maritime fatal accident claims by dependants under s. 646 of the *Canada Shipping Act*.
2. The determination of whether a provincial statute is constitutionally applicable in the con-

manière à ce que le délai de prescription de deux ans soit applicable dans tous les cas de collisions. Nous ne voyons aucune raison, en particulier compte tenu de l'analyse qui a été faite ci-dessus relativement à l'importance fondamentale de l'uniformité du droit maritime, de considérer que le libellé général de l'art. 572 contient une exception dans les cas de collisions se produisant dans les eaux intérieures. S'agissant des actions du lac Joseph, les demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident mortel présentées par des personnes à charge sont donc assujetties au délai de prescription de deux ans et ne sont pas prescrites.

Comme nous avons conclu que le délai de prescription applicable aux actions du lac Joseph est celui de deux ans prévu par la loi, il n'est pas nécessaire d'examiner la question soulevée dans le jugement de la Cour d'appel quant à savoir si l'arrêt de notre Cour *Basarsky c. Quinlan*, précité, peut s'appliquer pour justifier que le tribunal proroge à sa discrétion le délai de prescription légal. Il est également inutile d'examiner l'argument avancé par les demandeurs à l'effet que le principe de connaissance du dommage doit s'appliquer aux faits de la présente espèce de manière que, vu les modifications récentes apportées au droit relativement à l'applicabilité des lois provinciales dans une affaire maritime, les demandeurs soient autorisés à se prévaloir du délai de prescription d'un an même s'ils ont présenté leurs demandes plus d'un an après l'accident.

VII. Conclusions

Les résultats de l'analyse qui précède peuvent être résumés de la manière suivante:

1. La Cour de l'Ontario (Division générale) a compétence concurrente avec la Cour fédérale, Section de première instance, sur les demandes en réparation du préjudice résultant d'un accident de navigation mortel formées par des personnes à charge en vertu de l'art. 646 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.
2. C'est en fonction d'un critère en quatre volets qu'il faut déterminer si une loi provinciale est

139

140

text of a maritime negligence law action occurs according to a four-part test. First, prior to engaging in constitutional analysis, a court must determine whether the subject matter affected by the statute falls within the exclusive federal competence over navigation and shipping. If it does, the second step is to determine whether a counterpart to the statutory provision upon which the party seeks to rely is present within existing Canadian maritime law. If no such counterpart exists, the third step involves the court in determining whether or not it is appropriate for Canadian non-statutory maritime law to be altered in accordance with the principles for judicial reform of the law developed by this Court, as those principles have been adapted to the maritime law context in these reasons. Fourth, if judicial reform of the law is inappropriate, the court must determine whether the particular provincial statutory provision is constitutionally applicable. A provincial statute of general application will be inapplicable in a maritime negligence law context where this application would have the effect of regulating indirectly federal maritime negligence law, whether by supplementing existing rules of maritime negligence law in such a manner that the provincial law effectively alters rules within the exclusive competence of Parliament to amend, or otherwise.

3. It is appropriate for this Court to reform Canadian maritime law to allow the following negligence claims:

- (a) a claim by a dependant for damages for loss of guidance, care and companionship arising out of a fatal accident;
- (b) a claim by a dependant for damages (including damages for loss of guidance, care and companionship) arising out of an accident causing personal injury; and
- (c) a claim by an executor brought in the name of the deceased with respect to an action which the deceased could have brought had he or she lived.

constitutionnellement applicable à une action fondée sur la négligence relevant du droit maritime. Premièrement, avant de s'engager dans une analyse constitutionnelle, le tribunal doit déterminer si la question visée par la loi relève de la compétence fédérale exclusive sur la navigation et les expéditions par eau. Dans l'affirmative, le deuxième volet vise à déterminer si la disposition législative dont la partie cherche à se prévaloir a un pendant en droit maritime canadien. S'il n'y en a pas, le troisième volet veut que le tribunal détermine s'il convient de modifier le droit maritime canadien non législatif conformément aux principes applicables à la réforme du droit par les tribunaux qui ont été élaborés par notre Cour, adaptés au contexte du droit maritime dans les présents motifs. Quatrièmement, si une réforme du droit par les tribunaux n'est pas justifiée, le tribunal doit déterminer si la disposition législative provinciale est constitutionnellement applicable. La loi provinciale de portée générale sera inapplicable dans un contexte faisant intervenir les règles relatives à la négligence du droit maritime si son application a pour effet de régir indirectement le droit maritime fédéral en matière de négligence, soit en ajoutant aux règles existantes de ce droit de telle sorte que la loi provinciale modifie effectivement des règles que le Parlement est seul compétent à modifier, ou autrement.

3. Il convient que notre Cour modifie le droit maritime canadien pour permettre les actions pour négligence suivantes:

- a) l'action en dommages-intérêts d'une personne à charge pour la perte de conseils, de soins et de compagnie résultant d'un accident mortel;
- b) l'action en dommages-intérêts d'une personne à charge (notamment au titre de la perte de conseils, de soins et de compagnie) à la suite d'un accident ayant entraîné un préjudice corporel;
- c) la demande formée par un exécuteur testamentaire au nom du défunt relativement à toute action que ce dernier aurait pu exercer s'il avait survécu.

Accordingly, the constitutional applicability of the *Family Law Act* and the *Trustee Act* to allow for such claims in the instant appeals need not be determined.

4. It is not appropriate for this Court to reform Canadian maritime law to allow siblings of a person killed or injured in a boating accident to qualify as “dependants” for the purpose of a dependant’s claim for damages, nor is the Ontario *Family Law Act* constitutionally applicable to allow such claims to be brought.

5. It is appropriate for this Court to reform Canadian maritime law to define “dependants”, for the purpose of a dependant’s claim in relation to a person injured but not killed, in the same manner as that term is defined for the purpose of dependants’ fatal accident claims under s. 645 of the *Canada Shipping Act*, and to allow such dependants to make the same claims for damages as can dependants bringing fatal accident claims.

6. A general regime of apportionment of liability according to fault, with joint and several liability among tortfeasors and contribution between tortfeasors, applies in Canadian maritime negligence actions. Accordingly, it is not necessary to consider the constitutional applicability of the *Negligence Act* in these appeals.

7. The dependants’ fatal accident claims as well as all other claims in the three Lake Joseph actions are subject to the two-year limitation period set out in s. 572(1) of the *Canada Shipping Act*.

8. The constitutional applicability of the *Act respecting compensation to the Families of Per-*

En conséquence, il n’est pas nécessaire de statuer sur l’applicabilité constitutionnelle de la *Loi sur le droit de la famille* et de la *Loi sur les fiduciaires* à des actions de ce genre dans les présents pourvois.

4. Il ne convient pas que notre Cour modifie le droit maritime canadien pour permettre aux frères et sœurs d’une personne tuée ou blessée dans un accident de navigation d’intenter une action en dommages-intérêts à titre de «personnes à charge»; la *Loi sur le droit de la famille* de l’Ontario n’est pas non plus constitutionnellement applicable pour rendre recevables de telles actions.

5. Il convient que notre Cour modifie le droit maritime canadien pour définir l’expression «personnes à charge», aux fins d’une action intentée par une personne à charge relativement à une personne blessée mais non tuée, de la même manière que cette expression est définie aux fins des demandes en réparation du préjudice résultant d’un accident mortel présentées par des personnes à charge en vertu de l’art. 645 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, et pour autoriser ces personnes à charge à intenter les mêmes actions en dommages-intérêts que les personnes à charge qui demandent réparation du préjudice résultant d’un accident mortel.

6. Un régime général de partage de la responsabilité selon la faute, prévoyant la responsabilité solidaire ainsi que la contribution entre coauteurs de délits, s’applique aux actions pour négligence en matière maritime au Canada. En conséquence, il n’est pas nécessaire d’examiner l’applicabilité constitutionnelle de la *Loi sur le partage des responsabilités* dans le cadre des présents pourvois.

7. Les demandes en réparation du préjudice résultant d’un accident mortel formées par des personnes à charge de même que toutes les autres demandes formulées dans les trois actions du lac Joseph sont assujetties au délai de prescription de deux ans prévu au par. 572(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

8. Il n’est pas nécessaire de statuer sur l’applicabilité constitutionnelle de l’*Acte concernant l’in-*

sons killed by Accident, and in duels, and of the English *Fatal Accidents Acts, 1846 to 1908*, need not be determined.

VIII. Disposition

¹⁴¹ In the result, the appeals and cross-appeals are dismissed with costs. We would answer the constitutional questions as follows:

- 1: Whether the provisions of Part V of the *Family Law Act*, R.S.O. 1990, c. F.3, in whole or in part, allowing claims for loss of guidance, companionship and other losses, are constitutionally inapplicable to losses arising from a personal injury suffered by another arising out of the alleged negligent operation or ownership of a vessel on inland waters in Ontario, and/or *ultra vires* insofar as they purport to govern losses or damages arising out of a boating accident.

Answer: In light of our finding that claims for loss of guidance, care and companionship may be brought under Canadian maritime law, it is not necessary to answer this question except with respect to the issue of whether a sibling may bring a dependant's claim for damages. With respect to this latter issue, Part V of the *Family Law Act* is constitutionally inapplicable to a maritime negligence claim insofar as it permits the bringing of such a claim.

- 2: Whether the provisions of the *Act respecting compensation to the Families of Persons killed by Accident, and in duels*, C.S.C. 1859, c. 78, are constitutionally inapplicable in whole or in part to an action based on alleged negligent operation or ownership of a vessel on inland waters in Ontario resulting in a fatality, and/or *ultra vires* insofar as

demnité en faveur des parents de ceux qui sont tués par accident, ou en duel ni des *Fatal Accidents Acts, 1846 to 1908* d'Angleterre.

VIII. Dispositif

En définitive, les pourvois et les pourvois incidents sont rejetés avec dépens. Nous sommes d'avis de répondre aux questions constitutionnelles de la manière suivante:

- 1: Les dispositions de la partie V de la *Loi sur le droit de la famille*, L.R.O. 1990, ch. F.3, qui prévoient l'indemnisation notamment de la perte de conseils et de compagnie, sont-elles, en totalité ou en partie, constitutionnellement inapplicables aux pertes résultant des lésions corporelles subies par un tiers à la suite de la prétendue négligence de l'exploitant ou du propriétaire d'un navire dans les eaux internes de l'Ontario ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de la navigation, ou les deux?

Réponse: Étant donné que nous avons conclu qu'il est possible, en vertu du droit maritime canadien, d'intenter des demandes en réparation au titre de la perte de conseils, de soins et de compagnie, il n'est pas nécessaire de répondre à cette question sauf quant à savoir si les frères et sœurs peuvent tenter une action en dommages-intérêts à titre de personnes à charge. La réponse à cette dernière question est que la partie V de la *Loi sur le droit de la famille* est constitutionnellement inapplicable à une action pour négligence en matière maritime dans la mesure où elle permet un tel recours.

- 2: Les dispositions de l'*Acte concernant l'indemnité en faveur des parents de ceux qui sont tués par accident, ou en duel*, S.R.C. 1859, ch. 78, sont-elles, en totalité ou en partie, constitutionnellement inapplicables à l'action exercée à la suite d'un décès qu'aurait causé la négligence de l'exploitant ou du propriétaire d'un navire dans les eaux internes de l'Ontario ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir

they purport to govern losses or damages arising out of a boating accident.

Answer: This constitutional question need not be answered. The *Act respecting compensation to the Families of Persons killed by Accident, and in duels* has been repealed as provincial law. Insofar as it may exist as federal law applicable to maritime matters, it provides no benefit to the plaintiffs that they do not already receive under contemporary sources of Canadian maritime law.

- 3: Whether the provisions of s. 38(1) of the *Trustee Act*, R.S.O. 1990, c. T.23, are constitutionally inapplicable in whole or in part to an action based on alleged negligent operation or ownership of a vessel on inland waters in Ontario resulting in a fatality, and/or *ultra vires* insofar as they purport to govern losses or damages arising out of a boating accident.

Answer: In light of our finding that claims by an executor brought in the name of the deceased may be brought under Canadian maritime law, it is not necessary to answer this question.

- 4: Whether the provisions of the *Negligence Act* R.S.O. 1990, c. N.1, allowing the apportionment of liability in accordance with fault, are constitutionally inapplicable in whole or in part to an action based on the alleged negligent operation or ownership of a vessel on inland waters in Ontario resulting in personal injury or death, and/or *ultra vires* insofar as they purport to govern losses or damages arising out of a boating accident.

Answer: In light of our finding that Canadian maritime law incorporates a contribu-

les pertes ou les dommages résultant d'un accident de la navigation, ou les deux?

Réponse: Il n'est pas nécessaire de répondre à cette question constitutionnelle. L'*Acte concernant l'indemnité en faveur des parents de ceux qui sont tués par accident, ou en duel* a été abrogé à titre de loi provinciale. Dans la mesure où ce texte législatif peut exister à titre de loi fédérale applicable aux questions maritimes, il n'accorde aux demandeurs aucun avantage dont ils ne bénéficient pas déjà en vertu des sources modernes du droit maritime canadien.

- 3: Les dispositions du par. 38(1) de la *Loi sur les fiduciaires*, L.R.O. 1990, ch. T.23, sont-elles, en totalité ou en partie, constitutionnellement inapplicables à l'action intentée à la suite d'un décès qu'aurait causé la négligence de l'exploitant ou du propriétaire d'un navire dans les eaux internes de l'Ontario ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de la navigation, ou les deux?

Réponse: Étant donné que nous avons conclu que les demandes formées par l'exécuteur testamentaire au nom du défunt peuvent être intentées en vertu du droit maritime canadien, il n'est pas nécessaire de répondre à cette question.

- 4: Les dispositions de la *Loi sur le partage de la responsabilité*, L.R.O. 1990, ch. N.1, qui prévoient la répartition de la responsabilité selon la faute, sont-elles, en totalité ou en partie, constitutionnellement inapplicables à l'action intentée à la suite des lésions corporelles ou d'un décès qu'aurait causés la négligence de l'exploitant ou du propriétaire d'un navire dans les eaux internes de l'Ontario ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de la navigation, ou les deux?

Réponse: Étant donné que nous avons conclu que le droit maritime canadien comporte un

tory negligence regime, it is not necessary to answer this question.

- 5: Whether the provisions of the *Occupiers' Liability Act*, R.S.O. 1990, c. O.2, allowing claims for damages are constitutionally inapplicable in whole or in part in an action based on alleged negligent operation or ownership of a vessel on inland waters in Ontario resulting in a fatality, and/or *ultra vires* insofar as they purport to govern losses or damages arising out of a boating accident.

Answer: The question is moot, given that it was raised in the Lac Seul action, which is not before the Court.

Appeals and cross-appeals dismissed with costs.

Solicitors for the appellants Christopher Hogarth et al.: Beard, Winter, Toronto.

Solicitors for the appellants Josephine Perry et al.: Fernandes Hearn Theall, Toronto.

Solicitors for the respondents John Emmett Hall et al.: Genest Murray Desbrisay Lamek, Toronto.

Solicitors for Ontario Holidays Corporation: Miller Thomson, Toronto.

Solicitors for the respondent Josephine Perry: Aylesworth, Thompson, Phelan, O'Brien, Toronto.

Solicitors for the Perry Estate respondents: McCarthy Tétrault, Toronto.

Solicitors for the appellant Larry Grail: Bartlet & Richardes, Windsor.

Solicitors for the respondents Deborah Ordon et al.: Meighen Demers, Toronto.

Solicitor for the intervener: Alain Gingras, Sainte-Foy.

régime de négligence contributive, il n'est pas nécessaire de répondre à cette question.

- 5: Les dispositions de la *Loi sur la responsabilité des occupants*, L.R.O. 1990, ch. O.2, qui prévoient la présentation de demandes d'indemnisation sont-elles, en totalité ou en partie, constitutionnellement inapplicables à l'action intentée à la suite d'un décès qu'aurait causé la négligence de l'exploitant ou du propriétaire d'un navire dans les eaux internes de l'Ontario ou sont-elles *ultra vires* dans la mesure où elles visent à régir les pertes ou les dommages résultant d'un accident de la navigation, ou les deux?

Réponse: Cette question est théorique étant donné qu'elle a été soulevée dans le cadre de l'action du lac Seul, dont notre Cour n'a pas été saisie.

Pourvois et pourvois incidents rejetés avec dépens.

Procureurs des appelants Christopher Hogarth et autres: Beard, Winter, Toronto.

Procureurs des appelants Josephine Perry et autre: Fernandes Hearn Theall, Toronto.

Procureurs des intimés John Emmett Hall et autres: Genest Murray Desbrisay Lamek, Toronto.

Procureurs de Ontario Holidays Corporation: Miller Thomson, Toronto.

Procureurs de l'intimée Josephine Perry: Aylesworth, Thompson, Phelan, O'Brien, Toronto.

Procureurs des intimés de la succession Perry: McCarthy Tétrault, Toronto.

Procureurs de l'appellant Larry Grail: Bartlet & Richardes, Windsor.

Procureurs des intimés Deborah Ordon et autres: Meighen Demers, Toronto.

Procureur de l'intervenant: Alain Gingras, Sainte-Foy.