

**Stephen Simms and Marla
Simms** *Appellants*

v.

William Isen *Respondent*

INDEXED AS: ISEN v. SIMMS

Neutral citation: 2006 SCC 41.

File No.: 31026.

2006: June 21; 2006: October 5.

Present: McLachlin C.J. and Bastarache, Binnie, LeBel, Deschamps, Fish, Abella, Charron and Rothstein JJ.

ON APPEAL FROM THE FEDERAL COURT OF
APPEAL

Maritime law — Scope — Pleasure craft — Limitation of liability — Boat being prepared for transport on highway — Boat owner using bungee cord to secure engine cover — Plaintiff suffering personal injury when metal hook at end of bungee cord struck him in eye — Plaintiff bringing action in damages against boat owner — Whether limitation of liability provision contained in federal shipping legislation applicable — Whether plaintiff's claim falling within ambit of federal maritime law — Canada Shipping Act, R.S.C. 1985, c. S-9, s. 577.

Constitutional law — Division of powers — Navigation and shipping — Scope — Pleasure craft — Boat being prepared for transport on highway — Boat owner using bungee cord to secure engine cover — Plaintiffs suffering personal injury when metal hook at end of bungee cord struck him in eye — Plaintiff bringing action in damages against boat owner — Boat owner claiming benefit of limitation of liability provision contained in federal shipping legislation — Whether matter governed by federal power over navigation and shipping or provincial power over property and civil rights — Constitution Act, 1867, ss. 91(10), 92(13).

**Stephen Simms et Marla
Simms** *Appelants*

c.

William Isen *Intimé*

RÉPERTORIÉ : ISEN c. SIMMS

Référence neutre : 2006 CSC 41.

N° du greffe : 31026.

2006 : 21 juin; 2006 : 5 octobre.

Présents : La juge en chef McLachlin et les juges Bastarache, Binnie, LeBel, Deschamps, Fish, Abella, Charron et Rothstein.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE

Droit maritime — Champ d'application — Embarcation de plaisance — Limitation de responsabilité — Préparation d'un bateau en vue de son transport par route — Utilisation par le propriétaire du bateau d'un câble élastique pour fixer le couvercle du moteur — Blessures subies par le demandeur lorsqu'il a reçu dans l'œil un crochet en métal se trouvant à l'extrémité du câble élastique — Action en dommages-intérêts intentée par le demandeur contre le propriétaire du bateau — La disposition de limitation de la responsabilité figurant dans une loi fédérale concernant la marine marchande est-elle applicable? — La créance du demandeur relève-t-elle du champ d'application du droit maritime fédéral? — Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. 1985, ch. S-9, art. 577.

Droit constitutionnel — Partage des compétences — Navigation et bâtiments ou navires — Champ d'application — Embarcation de plaisance — Préparation d'un bateau en vue de son transport par route — Utilisation par le propriétaire du bateau d'un câble élastique pour fixer le couvercle du moteur — Blessures subies par le demandeur lorsqu'il a reçu dans l'œil un crochet en métal se trouvant à l'extrémité du câble élastique — Bénéfice de la disposition de limitation de la responsabilité figurant dans une loi fédérale concernant les bâtiments et navires invoqué par le propriétaire du bateau — La question relève-t-elle du pouvoir de légiférer du fédéral sur la navigation et les bâtiments ou navires ou du pouvoir de la province de légiférer sur la propriété et les droits civils? — Loi constitutionnelle de 1867, art. 91(10), 92(13).

After a day of recreational boating on a lake, S and I removed the boat from the water on a trailer and prepared it for transport on the highway in a parking lot near the water. I, the owner of the boat, was stretching a bungee cord over the engine cover to secure it when the cord slipped from his grasp and hit S who suffered an eye injury. S and his wife brought a personal injury action for damages totalling \$2.2 million in the Ontario Superior Court of Justice. I denied liability and also applied to the Federal Court for a declaration that, in the event he was found liable, his liability would not exceed \$1 million pursuant to s. 577 of the *Canada Shipping Act*. The Federal Court and the majority of the Federal Court of Appeal both held that the claim was a maritime law claim and was subject to the limitation of liability set out in s. 577.

Held: The appeal should be allowed.

The allegedly negligent acts giving rise to S's injuries are not governed by federal maritime law, but rather, are governed by provincial law. Accordingly, the *Canada Shipping Act* is not constitutionally applicable in this case and I cannot claim the benefit of the limitation of liability provided in that Act. While Parliament's jurisdiction over navigation and shipping pursuant to s. 91(10) of the *Constitution Act, 1867* includes the tortious liability of owners of pleasure craft for negligent launching into, navigation on and removal from Canadian waterways, the mere involvement of a pleasure craft in an incident is not sufficient to ground federal jurisdiction. Rather, the factual context must be examined to determine whether the allegedly negligent act is integrally connected with the act of navigating the pleasure craft on Canadian waterways such that it is a practical necessity for Parliament to have jurisdiction over the matter. Here, the securing of the engine cover for transport by highway had nothing to do with navigation of the boat on water and everything to do with preparing the boat to be transported on Ontario's highways. Once the boat was being secured for road transport, it was no different than any other type of cargo that is transported on the highway, and the provincial legislature has jurisdiction. Therefore, the law concerning the standard of care and I's liability should be that applied to other users of Ontario roads who make preparations to transport some form of cargo. [5] [22-27]

Après une journée de navigation de plaisance sur le lac, S et I ont sorti le bateau de l'eau, l'ont placé sur la remorque et ont entrepris, dans un stationnement situé près du lac, de le préparer en vue de son transport sur la route. I, le propriétaire du bateau, était à assujettir le couvercle du moteur au moyen d'un câble élastique quand celui-ci a glissé de ses doigts et frappé S, le blessant à l'œil. S et son épouse ont intenté une action en dommages-intérêts pour blessures corporelles de 2,2 millions de dollars en Cour supérieure de justice de l'Ontario. I a nié toute responsabilité et a demandé à la Cour fédérale un jugement déclarant que, s'il était jugé responsable, sa responsabilité se limiterait à un million de dollars conformément à l'art. 577 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. La Cour fédérale et la Cour d'appel fédérale, à la majorité, ont toutes deux conclu que l'action en justice relevait du droit maritime et était assujettie à la limitation de responsabilité prévue à l'art. 577.

Arrêt : Le pourvoi est accueilli.

Les actes prétendument négligents à l'origine des lésions de S ne sont pas régis par le droit maritime fédéral mais, au contraire, par le droit provincial. Par conséquent, la *Loi sur la marine marchande du Canada* n'est pas constitutionnellement applicable en l'espèce et I ne peut invoquer la clause de limitation de responsabilité prévue par cette loi. Bien que le pouvoir de légiférer que possède le Parlement à l'égard de la navigation et des bâtiments ou navires en vertu du par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* lui confère compétence en matière de responsabilité délictuelle découlant de la négligence dont se rendent coupables sur les voies navigables du Canada les propriétaires d'embarcation de plaisance dans la mise à l'eau, la navigation et la sortie de l'eau de telles embarcations, la seule implication d'un bateau de plaisance dans un incident ne saurait fonder la compétence du fédéral sur celui-ci. Le tribunal doit plutôt examiner le contexte factuel des actes prétendument négligents reprochés et déterminer s'ils faisaient partie intégrante de la conduite du bateau de plaisance sur les voies navigables canadiennes de telle sorte qu'il est nécessaire en pratique que le Parlement ait compétence en la matière. En l'espèce, l'assujettissement du couvercle du moteur en vue du transport du bateau sur la route n'avait rien à voir avec la navigation de celui-ci sur l'eau, et tout à voir avec la préparation du bateau en vue de son transport sur les routes de l'Ontario. Une fois le bateau préparé pour son transport sur route, il ne différait en rien de tout autre objet transporté sur la route et c'est la législature provinciale qui a compétence. Le droit relatif à la norme de diligence et à la responsabilité de I dans la présente affaire devrait donc être le droit applicable aux autres usagers de la route en Ontario qui font des préparatifs en vue du transport de quelquel objet. [5] [22-27]

Cases Cited

Applied: *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273; *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437; **referred to:** *ITO — International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752.

Statutes and Regulations Cited

Act to Amend the Canada Shipping Act (Maritime Liability), S.C. 1998, c. 6, s. 2.
Canada Shipping Act, R.S.C. 1985, c. S-9 [am. 1998, c. 6], ss. 2, 576(3), 577, 581.
Constitution Act, 1867, ss. 91(10), 92(13).
Family Law Act, R.S.O. 1990, c. F.3.
Federal Courts Act, R.S.C. 1985, c. F-7, ss. 2, 22.
Marine Liability Act, S.C. 2001, c. 6, s. 28(1)(a).

APPEAL from a judgment of the Federal Court of Appeal (Décary, Nadon and Sexton JJ.A.), [2005] 4 F.C.R. 563, 254 D.L.R. (4th) 273, 334 N.R. 233, [2005] F.C.J. No. 756 (QL), 2005 FCA 161, affirming a decision of Snider J. (2004), 247 F.T.R. 233, 236 D.L.R. (4th) 376, [2004] F.C.J. No. 278 (QL), 2004 FC 227. Appeal allowed.

David R. Tenszen, for the appellants.

Geoffrey D. E. Adair, Q.C., and *Robert M. Ben*, for the respondent.

The judgment of the Court was delivered by

ROTHSTEIN J. —

I. Introduction

The appellant, Dr. Stephen Simms, suffered personal injuries when the metal hook at the end of a bungee cord struck him in the eye. The incident occurred while the respondent was using the bungee cord to secure a part of his boat prior to towing it on the highway. The appellants, Dr. Simms and his wife, have commenced an action for damages against the respondent.

The dispute in this appeal is whether the respondent can claim the benefit of a limitation of liability

Jurisprudence

Arrêts appliqués : *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273; *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437; **arrêt mentionné :** *ITO — International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752.

Lois et règlements cités

Loi constitutionnelle de 1867, art. 91(10), 92(13).
Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (responsabilité en matière maritime), L.C. 1998, ch. 6, art. 2.
Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. 1985, ch. S-9 [mod. 1998, ch. 6], art. 2, 576(3), 577, 581.
Loi sur la responsabilité en matière maritime, L.C. 2001, ch. 6, art. 28(1)a).
Loi sur le droit de la famille, L.R.O. 1990, ch. F.3.
Loi sur les Cours fédérales, L.R.C. 1985, ch. F-7, art. 2, 22.

POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel fédérale (les juges Décary, Nadon et Sexton), [2005] 4 R.C.F. 563, 254 D.L.R. (4th) 273, 334 N.R. 233, [2005] F.C.J. No. 756 (QL), 2005 CAF 161, qui a confirmé une décision de la juge Snider (2004), 247 F.T.R. 233, 236 D.L.R. (4th) 376, [2004] F.C.J. No. 278 (QL), 2004 CF 227. Pourvoi accueilli.

David R. Tenszen, pour les appelants.

Geoffrey D. E. Adair, c.r., et *Robert M. Ben*, pour l'intimé.

Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE ROTHSTEIN —

I. Introduction

L'appellant, le D^r Stephen Simms, a subi des blessures lorsqu'il a reçu dans l'œil un crochet en métal se trouvant à l'extrémité d'un câble élastique. Ce fait s'est produit pendant que l'intimé fixait, au moyen du câble en question, le couvercle du moteur de son bateau avant de transporter celui-ci par la route. Les appelants, le D^r Simms et son épouse, ont introduit une action en dommages-intérêts contre l'intimé.

Le présent pourvoi vise à déterminer si l'intimé peut se prévaloir d'une disposition législative

provision contained in federal legislation, namely s. 577(1)(a) of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1985, c. S-9 (as amended by S.C. 1998, c. 6) (now s. 28(1)(a) of the *Marine Liability Act*, S.C. 2001, c. 6), such that his liability to pay damages to the appellants, if any, will not exceed \$1,000,000. This dispute raises two issues.

3 The first issue, as put to this Court by the appellants, is whether the Federal Court has jurisdiction over the matter. The Federal Court has jurisdiction over matters of maritime law, a federal body of law comprised of both statutory rules and non-statutory principles. The real question is whether the allegedly negligent acts giving rise to Dr. Simms' injuries are governed by federal maritime law, or rather, by provincial law.

4 If the allegedly negligent acts giving rise to Dr. Simms' injuries fall within the ambit of maritime law, the second issue is whether the claims of the appellants are subject to the limitation of liability in the *Canada Shipping Act*. The question is whether the claims of the appellants occurred "in direct connexion with the operation of the ship".

5 I am of the opinion that the allegedly negligent acts giving rise to Dr. Simms' injuries are not governed by federal maritime law, but rather, are governed by provincial law. The *Canada Shipping Act* is not constitutionally applicable to the appellants' action for damages against the respondent. Thus, the respondent cannot claim the benefit of the limitation of liability provided in that Act. Given that the appeal is allowed on this basis, the second issue does not arise.

II. Facts

6 The respondent owned a 17-foot pleasure craft with a gross tonnage of less than 300 tons (the "boat"). In the interior of the boat, there was an

fédérale de limitation de la responsabilité, à savoir l'al. 577(1)a) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. 1985, ch. S-9 (modifiée par L.C. 1998, ch. 6) (maintenant l'al. 28(1)a) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6), de façon à limiter à un million de dollars son éventuelle responsabilité quant au versement de dommages-intérêts aux appelants. Le litige soulève deux questions.

La première, telle qu'elle a été formulée par les appelants devant notre Cour, est de savoir si la Cour fédérale a compétence pour entendre l'affaire. La Cour fédérale est compétente à l'égard des litiges en matière de droit maritime, régime de droit fédéral constitué à la fois de règles législatives et de principes d'origine non législative. La véritable question consiste à déterminer si les actes prétendument négligents à l'origine des lésions du D^r Simms sont régis par le droit maritime fédéral ou, au contraire, par le droit provincial.

Si les actes prétendument négligents reprochés relèvent du droit maritime, il faut alors décider si les créances des appelants sont assujetties à la limitation de responsabilité prévue par la *Loi sur la marine marchande du Canada*. La seconde question consiste à déterminer si les créances des appelants sont « en relation directe avec l'exploitation du navire ».

À mon avis, les actes prétendument négligents à l'origine des lésions du D^r Simms ne sont pas régis par le droit maritime fédéral, mais plutôt par le droit provincial. La *Loi sur la marine marchande du Canada* n'est pas constitutionnellement applicable à l'action en dommages-intérêts intentée par les appelants contre l'intimé. En conséquence, ce dernier ne peut invoquer la clause de limitation de responsabilité prévue par cette loi. Comme le pourvoi est accueilli pour ce motif, la deuxième question ne se pose pas.

II. Les faits

L'intimé était propriétaire d'une embarcation de plaisance de 17 pieds dont la jauge brute était de moins de 300 tonneaux (le « bateau »). Une

opening that permitted access to the engine. This opening was covered by a vinyl padded piece of wood, which served as a seat when access to the engine was not required (the “engine cover”).

When the boat needed to be transported across land, it was placed on a trailer that was towed by a vehicle. When the boat was transported on the highway, the engine cover would blow upwards and flap in the wind. Therefore, prior to transporting the boat on the highway, the respondent would secure the engine cover with a bungee cord. Securing the engine cover during highway transport was the only use of the bungee cord. When the bungee cord was not in use, it was stored on the boat.

The boat was ordinarily moored to a dock on a lake adjacent to a cottage property owned by the respondent in the Orillia-Coldwater area of Ontario. On August 1, 1999, Dr. Simms and the respondent set out from the respondent’s cottage to embark on a boating trip on Lake Muskoka, Ontario. The boat was transported via the highway on a trailer towed by the respondent’s vehicle. Upon arriving at Lake Muskoka, the boat was launched into the water using a public boat ramp. At the end of the day of navigation on the lake, Dr. Simms and the respondent returned to the boat ramp in order to remove the boat from the water and transport it back to its ordinary mooring at the respondent’s cottage. The vehicle and trailer were backed onto the ramp and the boat was placed on the trailer. The respondent then moved the vehicle, trailer and boat to level ground in a parking lot near the water.

To ready the boat for highway transport, the respondent began to secure the engine cover with the bungee cord. The hook at one end of the cord was attached to the boat and the cord was stretched across the width of the boat when it slipped from the respondent’s grasp. The cord flew toward Dr. Simms who was standing near the boat. The metal hook at the end of the cord struck him in the eye.

The appellants commenced an action against the respondent in the Ontario Superior Court of

ouverture à l’intérieur du bateau permettait d’accéder au moteur. Cette ouverture était fermée par une plaque de bois recouverte de vinyle matelassé, qui servait de siège lorsque l’accès au moteur n’était pas requis (le « couvercle du moteur »).

Pour le transport sur la terre ferme, le bateau était placé sur une remorque tirée par un véhicule. Lorsque le bateau était ainsi transporté sur la route, le vent avait pour effet de soulever le couvercle du moteur et de le faire claquer au vent. L’intimé se servait donc d’un câble élastique pour assujettir le couvercle avant le départ. Ce câble n’était utilisé que pour assujettir le couvercle du moteur lorsque le bateau était remorqué sur la route. Le reste du temps, il était rangé sur le bateau.

Le bateau était habituellement amarré à un quai, sur un lac adjacent à un chalet appartenant à l’intimé dans la région d’Orillia-Coldwater, en Ontario. Le 1^{er} août 1999, le D^r Simms et l’intimé ont quitté le chalet de ce dernier pour aller faire une excursion en bateau sur le lac Muskoka en Ontario. Le bateau a été transporté sur la route à l’aide d’une remorque attachée au véhicule de l’intimé. Au lac Muskoka, il a été mis à l’eau au moyen d’une rampe publique. Après leur journée de navigation sur le lac, le D^r Simms et l’intimé sont revenus à la rampe pour sortir le bateau de l’eau et le ramener à son lieu habituel d’amarrage au chalet de l’intimé. Le véhicule et sa remorque ont été conduits en marche arrière sur la rampe, puis le bateau a été placé sur la remorque. L’intimé a ensuite déplacé le véhicule, la remorque et le bateau vers un terrain plat dans un terrain de stationnement près du lac.

Pour préparer le bateau en vue du transport sur la route, l’intimé a entrepris d’assujettir le couvercle du moteur au moyen du câble élastique. Le crochet situé à une extrémité du câble élastique avait été fixé au bateau et le câble était étiré sur toute la largeur du bateau lorsque l’autre extrémité a glissé des doigts de l’intimé. Le câble a été projeté vers le D^r Simms, qui était debout près du bateau. Le D^r Simms a reçu le crochet en métal dans l’œil.

Les appelants ont intenté une action contre l’intimé devant la Cour supérieure de justice de

7

8

9

10

Justice. Dr. Simms claimed damages in the amount of \$2,000,000, plus pre-judgment interest. His wife claimed damages in the amount of \$200,000 pursuant to the terms of the *Family Law Act*, R.S.O. 1990, c. F.3, plus pre-judgment interest.

11 The respondent denied liability in the Ontario Superior Court of Justice. He also sought a declaration from the Federal Court that in the event he is found liable in the proceedings before the Ontario Superior Court of Justice, his liability to pay damages to the appellants will not exceed \$1,000,000 pursuant to s. 577 of the *Canada Shipping Act*.

12 III. Statutory Provisions

The *Canada Shipping Act* regulates various matters related to shipping and navigation. The respondent falls within the definition of a “shipowner” and his boat falls within the definition of “ship” set out in s. 576(3) of the Act.

13 Section 577 of the *Canada Shipping Act* creates a limitation of liability for shipowners against claims involving a ship of less than 300 tons:

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

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

14 The types of claims that are subject to the limitation in s. 577 are set out in Part I of Schedule VI of the *Canada Shipping Act* including claims “occurring in direct connexion with the operation of [a] ship”.

15 Section 581 of the *Canada Shipping Act* empowers the Admiralty Court, defined in s. 2 of that Act as the Federal Court, to make the declaration sought by the respondent in this case.

l’Ontario. Le D^r Simms réclamait des dommages-intérêts de 2 000 000 \$, plus les intérêts avant jugement. Son épouse réclamait quant à elle, en vertu des dispositions de la *Loi sur le droit de la famille*, L.R.O. 1990, ch. F.3, des dommages-intérêts de 200 000 \$, plus les intérêts avant jugement.

En Cour supérieure de justice de l’Ontario, l’intimé a nié toute responsabilité. Il a par ailleurs demandé à la Cour fédérale un jugement déclarant que, s’il était jugé responsable par l’autre tribunal, sa responsabilité envers les appelants quant au versement de dommages-intérêts se limiterait à 1 000 000 \$ conformément à l’art. 577 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

III. Les dispositions législatives

La *Loi sur la marine marchande du Canada* régit divers aspects du transport maritime et de la navigation. L’intimé et son bateau répondent, respectivement, aux définitions des termes « propriétaire de navire » et « navire » figurant au par. 576(3) de la Loi.

L’article 577 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* limite la responsabilité des propriétaires de navires jaugeant moins de 300 tonneaux à l’égard des créances :

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

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

Les types de créances visés par la limitation de responsabilité établie à l’art. 577 sont énoncés dans la partie I de l’annexe VI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et comprennent les créances « en relation directe avec l’exploitation [d’un] navire ».

L’article 581 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* habilite la Cour d’Amirauté, définie à l’art. 2 de la Loi comme étant la Cour fédérale, à rendre le jugement déclaratoire demandé par l’intimé en l’espèce.

Section 2 of the *Federal Courts Act*, R.S.C. 1985, c. F-7, which contains the definition of “Canadian maritime law”, and s. 22 of that Act set out the Federal Court’s jurisdiction over maritime law.

IV. Courts Below

A. *Federal Court* ((2004), 247 F.T.R. 233, 2004 FC 227)

In Snider J.’s view, while the incident occurred on land, the “handling” of the boat was sufficiently connected to navigation and shipping to bring it within the ambit of maritime law. Snider J. identified four connecting factors: (1) the hooks of the bungee cord were applied to a boat; (2) the cord was used to secure the engine cover of a boat; (3) the incident arose immediately following use of the boat on a lake; and (4) the incident occurred just before the boat was to be transported to another lake.

B. *Federal Court of Appeal* ([2005] 4 F.C.R. 563, 2005 FCA 161)

Nadon J.A., for the majority of the court, held at para. 20 that the “launching of a pleasure boat into a lake and its removal from the water after a day of navigation constitute land-based activities that are sufficiently connected with pleasure craft navigation” to bring a matter within the ambit of maritime law. Unlike commercial ships, which do not usually come out of the water, a pleasure craft will, as a matter of course, be removed from the water. Here, the alleged tort occurred near the boat ramp shortly after the boat was taken out of the water. It was the respondent’s intention to return the boat to its usual mooring and it was therefore necessary to secure the engine cover. Thus, in Nadon J.A.’s view, the actions of the respondent were an integral part of the process of removing the boat from the water.

In dissent, Décary J.A. held that the fact that the incident involved a boat did not transform the incident into a maritime matter. He held that the

L’article 2 de la *Loi sur les Cours fédérales*, L.R.C. 1985, ch. F-7, où l’on trouve la définition du « droit maritime canadien », et l’art. 22 de la même loi confèrent à la Cour fédérale compétence en matière de droit maritime.

IV. Les jugements des juridictions inférieures

A. *Cour fédérale* ((2004), 247 F.T.R. 233, 2004 CF 227)

La juge Snider a estimé que, bien que l’incident soit survenu sur la terre ferme, le « manœuvrage » du bateau était suffisamment lié à la navigation et aux bâtiments ou navires pour relever du droit maritime. Elle a relevé quatre facteurs de rattachement : (1) les crochets du câble élastique avaient été fixés à un bateau; (2) le câble avait été utilisé pour assujettir le couvercle du moteur d’un bateau; (3) l’incident est survenu immédiatement après l’utilisation du bateau sur un lac; (4) l’incident s’est produit juste avant le transport du bateau vers un autre lac.

B. *Cour d’appel fédérale* ([2005] 4 R.C.F. 563, 2005 CAF 161)

S’exprimant au nom de la majorité de la cour, le juge Nadon a conclu, au par. 20, que « le lancement d’un bateau de plaisance dans un lac et son retrait de l’eau après une journée de navigation constituent des activités terrestres qui sont suffisamment rattachées à la navigation de plaisance » pour que l’affaire relève du droit maritime. Alors que les navires commerciaux demeurent normalement dans l’eau, il est courant qu’un bateau de plaisance soit sorti de l’eau. En l’espèce, le délit civil imputé est survenu près de la rampe de mise à l’eau, peu après que le bateau eût été sorti de l’eau. Comme l’intimé voulait ramener le bateau à son lieu habituel d’amarrage, il fallait assujettir le couvercle du moteur. Les gestes accomplis par l’intimé faisaient donc, selon le juge Nadon, partie intégrante de l’opération consistant à sortir le bateau de l’eau.

Pour le juge Décary, dissident, le fait que l’événement impliquait un bateau de plaisance ne l’avait pas transformé en un incident maritime. À son avis,

16

17

18

19

focus should be less on the fact that a ship was involved and more on the location where the incident occurred and on the “true essence” of the incident. He concluded that the claim here was not a Canadian maritime law claim.

V. Analysis

20

The constitutional division of powers lies at the heart of this issue. Maritime law falls within Parliament’s jurisdiction over navigation and shipping under s. 91(10) of the *Constitution Act, 1867*: see *ITO — International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 S.C.R. 752, at p. 777; *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273, at p. 1290. In *ITO*, McIntyre J. confirmed that the ambit of Canadian maritime law is limited by the constitutional division of powers under the *Constitution Act, 1867*. At p. 774, he stated:

In reality, the ambit of Canadian maritime law is limited only by the constitutional division of powers in the *Constitution Act, 1867*. I am aware in arriving at this conclusion that a court, in determining whether or not any particular case involves a maritime or admiralty matter, must avoid encroachment on what is in “pith and substance” a matter of local concern involving property and civil rights or any other matter which is in essence within exclusive provincial jurisdiction under s. 92 of the *Constitution Act, 1867*. It is important, therefore, to establish that the subject-matter under consideration in any case is so integrally connected to maritime matters as to be legitimate Canadian maritime law within federal legislative competence.

21

As Iacobucci and Major JJ. stated at para. 73 in *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437, the question of whether a claim falls within the ambit of federal maritime law, i.e., navigation and shipping, involves an examination of the factual context of the claim. In this case, the factual context of the appellants’ claim involves the allegedly negligent acts of the respondent while using a bungee cord to prepare his boat for transport on Ontario’s highways. It must be determined whether this matter

l’élément important n’était pas tant le fait qu’un navire était concerné que l’endroit où l’événement s’était produit et la « nature véritable » de celui-ci. Il a conclu que l’action en justice ne relevait pas du droit maritime canadien.

V. L’analyse

Le partage des compétences législatives est au cœur de la question en litige. Le droit maritime relève du pouvoir de légiférer attribué au Parlement en matière de navigation et de bâtiments ou navires par le par. 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* : voir *ITO — International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc.*, [1986] 1 R.C.S. 752, p. 777; *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273, p. 1290. Dans *ITO*, le juge McIntyre a confirmé que le champ d’application du droit maritime fédéral est limité par le partage constitutionnel des compétences établi par la *Loi constitutionnelle de 1867*. Il a écrit ceci à la p. 774 :

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

Comme l’ont affirmé les juges Iacobucci et Major au par. 73 de l’arrêt *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437, la question de savoir si une action relève du droit maritime fédéral — à savoir de la navigation et des bâtiments ou navires — requiert l’examen du contexte factuel de cette action. En l’espèce, le contexte factuel de l’action des appelants consiste dans la négligence dont l’intimé aurait fait preuve lorsqu’il a utilisé un câble élastique en préparant son bateau pour

falls within Parliament's jurisdiction over shipping and navigation or within provincial jurisdiction over property and civil rights under s. 92(13) of the *Constitution Act, 1867*. It is in essence a line drawing exercise.

Commercial shipping was traditionally viewed as within the scope of Parliament's jurisdiction over navigation and shipping. Shipping contracts involve not only the safe carriage of goods over the sea, but also the movement of goods on and off a ship. It was these commercial realities that led McIntyre J. to hold in *ITO* that the short-term storage by a stevedoring company occurring in the port area and contemplated under the contract for carriage of goods by sea fell within Parliament's jurisdiction over shipping. As McIntyre J. stated, there was a "close, practical relationship [between] the terminal operation [and] the performance of the contract" (p. 775).

As this case involves the potential tortious liability of an owner of a pleasure craft, it does not involve the shipping considerations that were relevant to McIntyre J.'s analysis in *ITO*. We are concerned here with navigation. This Court held in *Whitbread* that it was a practical necessity for Parliament to have jurisdiction over the tortious liability of pleasure craft for negligent navigation on Canadian waterways. As commercial ships and pleasure craft share the same navigational network across Canada, a uniform federal body of law governing the navigational "rules of the road", standards of "good seamanship", and any tortious liability resulting from the use of the waterways is necessary: see *Whitbread*, at pp. 1295-96.

le transporter sur les routes de l'Ontario. Il faut décider si cette affaire relève de la compétence du Parlement en matière de navigation et de bâtiments ou navires, ou de la compétence reconnue aux provinces à l'égard de la propriété et des droits civils par le par. 92(13) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Il s'agit, pour l'essentiel, de tracer une ligne de démarcation.

La navigation commerciale est traditionnellement considérée comme relevant de la compétence du Parlement sur la navigation et les bâtiments ou navires. Les contrats de transport maritime visent non seulement le transport en toute sécurité de marchandises par voie maritime, mais également le déplacement des marchandises lors des chargements et déchargements du navire. Ce sont ces réalités commerciales qui, dans l'arrêt *ITO*, ont amené le juge McIntyre à conclure que l'entreposage à court terme effectué par l'entreprise d'acconage dans la zone portuaire et prévu par le contrat de transport de marchandises par mer relevait de la compétence du Parlement sur les bâtiments ou navires. Comme l'a indiqué le juge McIntyre à la p. 775, il y avait un « rapport étroit existant en pratique entre le transit et l'exécution du contrat ».

Étant donné que le présent pourvoi porte sur l'éventuelle responsabilité délictuelle du propriétaire d'une embarcation de plaisance, les considérations relatives aux bâtiments ou navires dont le juge McIntyre devait tenir compte dans son analyse de l'affaire *ITO* y sont étrangères. C'est de navigation dont il est question en l'espèce. Dans l'arrêt *Whitbread*, notre Cour a conclu que le Parlement doit, par nécessité pratique, être compétent en matière de responsabilité délictuelle découlant de la conduite négligente de bateaux de plaisance sur les voies navigables du Canada. Comme les navires commerciaux et les navires de plaisance partagent le même réseau de navigation dans l'ensemble du Canada, il est souhaitable de leur appliquer un régime juridique fédéral uniforme en matière de « règles de barre et de route » et de « règles [de] bonne navigation », et à l'égard de toute responsabilité délictuelle liée à l'utilisation des voies navigables : voir *Whitbread*, p. 1295-1296.

22

23

24 Parliament does not have jurisdiction over pleasure craft *per se*. The mere involvement of a pleasure craft in an incident is not sufficient to ground Parliament's jurisdiction. Rather, in cases such as this, a court must look at the allegedly negligent acts and determine whether that activity is integrally connected to the act of navigating the pleasure craft on Canadian waterways such that it is practically necessary for Parliament to have jurisdiction over the matter. Given that the focus is on the acts that form the basis of the negligence claim, where or when those acts occurred is not determinative.

25 Nadon J.A. pointed out that pleasure craft will, as a matter of course, be removed from the water. I agree with him that the launching of pleasure craft and their removal from the water are matters that fall within Parliament's jurisdiction over navigation. These acts are necessary for and may involve the navigation of such craft in Canadian waters. A uniform federal law respecting the launching and removal of pleasure craft is practically necessary as such activities can pose a hazard to and interfere with the navigation of other vessels using the waterway. Moreover, the standard of care applicable to these acts, whether it arises from boating regulations or negligence law, is unique to the maritime context.

26 However, I am unable to agree with Nadon J.A. that the securing of the engine cover was a part of the removal process. The actions of the respondent had nothing to do with navigation of the boat on water and everything to do with preparing the boat to be transported on Ontario's highways. Once the boat was being secured for highway transport it was no different than any other type of cargo that is transported on the highway. It is the provincial legislatures that have jurisdiction over the carriage of cargo on provincial highways. The fact that the cargo is a boat does not bring under federal law a matter that is, in pith and substance, subject to provincial law.

Le Parlement n'a pas compétence sur les bateaux de plaisance comme tels. La seule implication d'un bateau de plaisance dans un incident ne saurait fonder la compétence du fédéral à cet égard. Dans les litiges comme celui qui nous occupe, le tribunal doit plutôt examiner les actes prétendument négligents reprochés et déterminer s'ils faisaient partie intégrante de la conduite du bateau de plaisance sur les voies navigables canadiennes de telle sorte qu'il est nécessaire en pratique que le Parlement ait compétence en la matière. Comme l'accent est mis sur les actes qui constituent le fondement de l'action pour négligence, le lieu et le moment où ces actes ont été faits ne sont pas déterminants.

Le juge Nadon a souligné que la sortie de l'eau des bateaux de plaisance est chose courante. Je conviens avec lui que la mise à l'eau et la sortie de l'eau des bateaux de plaisance relèvent de la compétence du Parlement en matière de navigation. Ces opérations, qui sont nécessaires à la navigation de ces embarcations, peuvent être effectuées dans les eaux canadiennes. Un régime juridique fédéral uniforme applicable à la mise à l'eau et à la sortie de l'eau des bateaux de plaisance est nécessaire en pratique, puisque ces opérations peuvent constituer un danger pour les autres bateaux utilisant les voies navigables et entraver leur navigation. Qui plus est, la norme de diligence applicable à ces opérations, qu'elle découle des règles sur la navigation de plaisance ou du droit relatif à la négligence, est propre au contexte maritime.

Je ne puis cependant souscrire à la conclusion du juge Nadon selon laquelle l'arrimage du couvercle du moteur faisait partie intégrante de l'opération de sortie de l'eau. Les actions de l'intimé n'avaient rien à voir avec la navigation du bateau sur l'eau, et tout à voir avec la préparation du bateau en vue de son transport sur les routes de l'Ontario. Lorsqu'on prépare le bateau pour son transport sur route, celui-ci ne différerait en rien de tout autre objet transporté sur la route. Ce sont les législatures provinciales qui ont compétence en matière de transport d'objets sur les routes provinciales. Le fait que l'objet transporté soit un bateau n'a pas pour effet de faire relever du droit fédéral un litige qui, de par son caractère véritable, relève du droit provincial.

Bungee cords or other devices are often used to secure cargo prior to road transport to ensure the cargo is not damaged during road transport and does not pose a hazard to other users of the road. The law concerning the standard of care and liability of the respondent in this situation should be that applied to other users of Ontario highways who make preparations to transport some form of cargo. Indeed, it is the other users of the road who may collide with, or otherwise be affected by, a trailered boat and/or non-secured cargo while on the highway. It would be anomalous that provincial law would apply to the carriage of other goods on Ontario highways, but that maritime law would apply when the goods are a boat.

I am in substantial agreement with the analysis of Décary J.A. which he summarized at para. 98 of his dissenting reasons:

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

On utilise souvent des câbles élastiques ou d'autres dispositifs pour arrimer des objets avant leur transport sur la route, et ce, afin d'éviter qu'ils s'endommagent au cours du transport ou ne constituent un danger pour les autres usagers de la route. Le droit relatif à la norme de diligence et à la responsabilité de l'intimé dans la présente affaire devrait être le droit applicable aux autres usagers de la route en Ontario qui font des préparatifs en vue du transport de quelque objet. En fait, ce sont les autres usagers de la route qui sont susceptibles d'entrer en collision avec un bateau remorqué ou des objets mal arrimés, ou de subir un préjudice quelconque lié à la présence de ceux-ci sur la route. Il serait insolite que le droit provincial s'applique au transport d'autres biens sur les routes de l'Ontario, mais que le droit maritime soit applicable lorsque le bien en question est un bateau.

Je souscris pour l'essentiel à l'analyse du juge Décary, qu'il a résumée ainsi au par. 98 de ses motifs dissidents :

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

VI. Conclusion

29 For these reasons, I conclude that the allegedly negligent acts giving rise to Dr. Simms' injuries are governed by provincial law. As the matter is outside Parliament's jurisdiction, Parliament cannot extend jurisdiction over the matter to the Federal Court, nor can it purport to regulate the liability of the respondent.

30 The appeal is allowed with costs here and in the courts below.

Appeal allowed with costs.

Solicitors for the appellants: Thomson, Rogers, Toronto.

Solicitors for the respondent: Adair Morse, Toronto.

VI. Conclusion

Pour ces motifs, je conclus que les actes prétendument négligents à l'origine des blessures subies par le D^r Simms sont régis par le droit provincial. Comme le litige ne relève pas de la compétence du Parlement, ce dernier ne saurait conférer à la Cour fédérale compétence à l'égard du litige, ni prétendre régler la responsabilité de l'intimé.

Le pourvoi est accueilli avec dépens devant notre Cour et devant les juridictions inférieures.

Pourvoi accueilli avec dépens.

Procureurs des appelants : Thomson, Rogers, Toronto.

Procureurs de l'intimé : Adair Morse, Toronto.