

A-173-01
2002 FCA 80

A-173-01
2002 CAF 80

Greer Shipping Ltd. (Appellant)

Greer Shipping Ltd. (appelante)

v.

c.

**Minister of Citizenship and Immigration
(Respondent)**

**Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration
(intimé)**

**INDEXED AS: GREER SHIPPING LTD. v. CANADA (MINISTER OF
CITIZENSHIP AND IMMIGRATION) (C.A.)**

**RÉPERTORIÉ: GREER SHIPPING LTD. c. CANADA (MINISTRE
DE LA CITOYENNETÉ ET DE L'IMMIGRATION) (C.A.)**

Court of Appeal, Strayer, Sexton and Sharlow JJ.A.—
Vancouver, January 31; Ottawa, March 1, 2002.

Cour d'appel, juges Strayer, Sexton et Sharlow,
J.C.A.—Vancouver, 31 janvier; Ottawa, 1^{er} mars 2002.

Citizenship and Immigration — Exclusion and Removal — Removal of Visitors — Recovery of removal costs — Appeal from dismissal of application for judicial review of Minister's decision appellant liable for deportation costs of crew member who deserted cargo ship in July 1992 — Appellant providing services, upon request, to ship — Under Immigration Act, s. 86 transportation company bringing crew member to Canada who ceases to be visitor, liable to pay removal costs — "Transportation company" defined in 1992 as persons carrying or providing for transportation of persons — Definition amended in 1993 to include transportation of goods — F.C.T.D. Judge erred in relying on Flota Cubana de Pesca (Cuban Fishing Fleet) v. Canada (M.C.I.) as authority for proposition transportation of persons including transportation of crew members — Court in Flota Cubana not expressing opinion on whether owner, operator of cargo vessel within old definition of "transportation company", but comment addition of "goods" to definition significant change expanding definition to include owners, operators of cargo vessels suggesting would not have found cargo vessel within 1992 definition of transportation company — Owner, operator herein not "transportation company" absent evidence ship brought anything to Canada except cargo and crew — Even if agent, appellant not liable for removal costs.

Citoyenneté et Immigration — Exclusion et renvoi — Renvoi de visiteurs — Recouvrement des frais de renvoi — Appel du rejet d'une demande de contrôle judiciaire de la décision par laquelle le ministre avait tenu l'appelante responsable des frais d'expulsion d'un membre d'équipage qui avait abandonné un navire de charge au mois de juillet 1992 — L'appelante fournissait sur demande des services au navire — En vertu de l'art. 86 de la Loi sur l'immigration, le transporteur qui a amené au Canada un membre du personnel d'un véhicule qui perd qualité de visiteur est tenu de payer les frais de renvoi — En 1992, le mot «transporteur» était défini comme visant les personnes qui transportaient ou faisaient transporter des personnes — La définition a été modifiée en 1993 de façon à inclure le transport de marchandises — Le juge de la Section de première instance a commis une erreur en se fondant sur l'arrêt Flota Cubana de Pesca (Flotte de pêche cubaine) c. Canada (MCI) comme autorité à l'appui de la thèse selon laquelle le transport de personnes comprend le transport des membres d'équipage — Dans l'arrêt Flota Cubana, la Cour n'avait pas exprimé d'avis au sujet de la question de savoir si le propriétaire ou l'exploitant d'un navire de charge était visé par l'ancienne définition du mot «transporteur», mais elle a fait remarquer que l'ajout des «marchandises» à la définition constituait un changement important qui avait pour effet d'élargir la définition de façon à inclure les propriétaires et les exploitants des navires de charge, ce qui donnait à entendre qu'elle n'aurait pas conclu qu'un navire de charge était visé par la définition du mot «transporteur» telle qu'elle était en vigueur en 1992 — Le propriétaire ou l'exploitant en l'espèce n'était pas un «transporteur» en l'absence de preuve montrant que le navire avait apporté quoi que ce soit au Canada à part sa cargaison et son équipage — Même si elle était un mandataire, l'appelante n'était pas responsable des frais de renvoi.

This was an appeal from the dismissal of an application for judicial review of the Minister's decision that the appellant

Il s'agissait d'un appel du rejet d'une demande de contrôle judiciaire de la décision par laquelle le ministre avait tenu

was liable for the deportation costs of a crew member who had deserted a cargo vessel in July 1992 to which the appellant had provided services. Immigration authorities took no steps to obtain security for the payment of the cost of deporting the crew member while the ship was anchored in Canadian waters, although they were aware of the desertion. After the deportation, the Minister notified the appellant of the costs, but the appellant offered neither payment nor an explanation for non-payment. In July 1999 the Minister recovered the deportation costs against a tax refund owing to the appellant. The appellant did not have general authority to represent the ship, but provided services as specifically requested, with any required disbursements being paid from funds forwarded in advance. The services provided were typical of “tramp vessel services” provided to vessels in the province on but one occasion or infrequently. The basis for imposing liability upon the appellant was that it was the agent of a “transportation company” that had brought the crew member to Canada. *Immigration Act*, section 85 provides that a “transportation company” that operates the vehicle that brought a crew member to Canada who ceases to be a visitor, is liable to pay all removal costs. In 1992 “transportation company” was defined as a person or group of persons carrying or providing for the transportation of persons. The definition was amended in 1993 to add the agent of such persons and to include the transportation of goods. The Trial Division Judge determined that the 1992 definition applied, and that based on *Flota Cubana de Pesca (Cuban Fishing Fleet) v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration)*, [1998] 2 F.C. 303 (C.A.), even though the ship was a cargo ship that carried no one except its own crew, the owner or operator of the ship met the old definition of “transportation company”. The following questions were certified: did the definition of “transportation company”, prior to its amendment, apply to include companies engaged solely in the transportation of cargo, not passengers; and what legal principles govern whether an entity is an “agent” of a “transportation company” within subsection 2(1)?

Held, the appeal should be allowed, the first question answered in the negative, and the second question left unanswered as it was unnecessary and too abstract.

Dawson J. erred in relying on *Flota Cubana* as authority for the proposition that the transportation of persons includes

l’appelante responsable des frais d’expulsion d’un membre d’équipage qui avait abandonné, au mois de juillet 1992, un navire de charge auquel l’appelante avait fourni des services. Les autorités de l’immigration n’avaient pas pris de mesures en vue d’obtenir un cautionnement pour le paiement des frais d’expulsion du membre d’équipage pendant que le navire mouillait dans les eaux canadiennes, et ce, même si elles savaient que le membre d’équipage en question avait quitté le navire. Après l’expulsion, le ministre a avisé l’appelante des frais, mais cette dernière n’a pas offert de payer la somme demandée et n’a fourni aucune explication pour justifier le non-paiement. Au mois de juillet 1999, le ministre a recouvré les frais d’expulsion en les défalquant du remboursement d’impôt qui était dû à l’appelante. L’appelante ne possédait aucun pouvoir général de représenter le navire, mais elle fournissait les services qui étaient expressément demandés, les débours requis étant payés à l’aide des fonds transmis à l’avance. Les services fournis représentaient les «services à des navires de tramping» fournis aux navires qui ne venaient qu’une fois dans la province, ou qui n’y venaient pas souvent. La responsabilité imposée à l’appelante était fondée sur ce que celle-ci était le mandataire du «transporteur» qui avait amené le membre d’équipage au Canada. L’article 85 de la *Loi sur l’immigration* prévoit que le «transporteur» qui exploite le véhicule qui a amené au Canada un membre du personnel d’un véhicule qui perd la qualité de visiteur est responsable des frais de renvoi. En 1992, le mot «transporteur» était défini comme visant les personnes ou groupes de personnes qui transportaient ou faisaient transporter des personnes. La définition a été modifiée en 1993 de façon à ajouter le mandataire de pareilles personnes et à inclure le transport de marchandises. Le juge de la Section de première instance a conclu que la définition qui était en vigueur en 1992 s’appliquait et que compte tenu de l’arrêt *Flota Cubana de Pesca (Flotte de pêche cubaine) c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l’Immigration)*, [1998] 2 C.F. 303 (C.A.), même si le navire était un navire de charge qui ne transportait personne sauf son propre équipage, le propriétaire ou l’exploitant du navire était visé par l’ancienne définition du mot «transporteur». Les questions suivantes ont été certifiées: la définition du mot «transporteur», avant d’être modifiée, s’appliquait-elle de façon à inclure les sociétés qui s’occupaient uniquement du transport de marchandises plutôt que de voyageurs? Quels sont les principes juridiques qui régissent la détermination de la question de savoir si une entité est le «mandataire» d’un «transporteur» au sens du paragraphe 2(1)?

Arrêt: l’appel doit être accueilli, la réponse à la première question étant «non» et aucune réponse n’étant donnée à la deuxième question étant donné qu’elle n’était pas nécessaire et qu’elle était trop abstraite.

Le juge Dawson a commis une erreur en se fondant sur l’arrêt *Flota Cubana* comme autorité à l’appui de la thèse

the transportation of crew members. The Court in *Flota Cubana* did not express an opinion on the question of whether the owner or operator of a cargo vessel may come within the old definition of "transportation company". If that question had been put squarely to the Court in *Flota Cubana*, it probably would have been determined against the Minister given the Court of Appeal's comment therein that the addition of "goods" (*marchandises*) to the definition of "transportation company" was a significant change that expanded the definition to include owners and operators of cargo vessels. Nothing in the legislative history of the definition of "transportation company" compels a broader interpretation of the old definition. In the absence of any evidence that the ship brought anything to Canada except its cargo and crew, its owner or operator did not fall within the old definition of "transportation company". Therefore, even if the appellant were an agent, it could not be held liable for the removal costs.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

An Act to amend the Immigration Act and other Acts in consequence thereof, S.C. 1992, c. 49, ss. 1, 119.
Immigration Act, R.S.C., 1985, c. I-2, ss. 2(1) "transportation company" (as am. by S.C. 1992, c. 49, s. 1), 85 (as am. *idem*, s. 74), 86 (as am. *idem*, s. 75), 87 (as am. *idem*, s. 76), 91.1 (as enacted *idem*, s. 80), 92 (as am. by R.S.C., 1985 (4th Supp.), c. 28, s. 23; S.C. 1992, c. 49, s. 81).

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Flota Cubana de Pesca (Cuban Fishing Fleet) v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration), [1998] 2 F.C. 303; (1997), 154 D.L.R. (4th) 577; 41 Imm. L.R. (2d) 175; 221 N.R. 356 (C.A.); *Baker v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration)*, [1999] 2 S.C.R. 817; (1999), 174 D.L.R. (4th) 193; 14 Admin. L.R. (3d) 173; 1 Imm. L.R. (3d) 1; 243 N.R. 22.

APPEAL from dismissal of an application for judicial review of the Minister's decision that the appellant was liable for the deportation costs of a crew member who, in 1992, had deserted a cargo vessel to which the appellant had provided services (*Greer Shipping Ltd. v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration)*,

selon laquelle le transport de personnes comprend le transport des membres d'équipage. Dans l'arrêt *Flota Cubana*, la Cour n'a pas exprimé d'avis au sujet de la question de savoir si le propriétaire ou l'exploitant d'un navire de charge peut être visé par l'ancienne définition du mot «transporteur». Si cette question avait carrément été posée à la Cour dans l'affaire *Flota Cubana*, elle aurait probablement été tranchée à l'encontre du ministre étant donné que la Cour d'appel a fait remarquer que l'ajout des «marchandises» à la définition du mot «transporteur» constituait un changement important qui avait pour effet d'élargir la portée de la définition de façon à inclure les propriétaires et les exploitants des navires de charge. Il n'y a rien dans l'historique législatif de la définition du mot «transporteur» qui nous oblige à adopter une interprétation plus large de l'ancienne définition. En l'absence de quelque élément de preuve montrant que le navire ait apporté quoi que ce soit au Canada à part sa cargaison et son équipage, son propriétaire ou exploitant n'était pas visé par l'ancienne définition du mot «transporteur». Par conséquent, même si l'appelante était un mandataire, elle ne pouvait pas être tenue responsable des frais de renvoi.

LOIS ET RÈGLEMENTS

Loi modifiant la Loi sur l'immigration et d'autres lois en conséquence, L.C. 1992, ch. 49, art. 1, 119.
Loi sur l'immigration, L.R.C. (1985), ch. I-2, art. 2(1) «transporteur» (mod. par L.C. 1992, ch. 49, art. 1), 85 (mod., *idem*, art. 74), 86 (mod., *idem*, art. 75), 87 (mod., *idem*, art. 76), 91.1 (édicte, *idem*, art. 80), 92 (mod. par L.R.C. (1985) (4^e suppl.), ch. 28, art. 23; L.C. 1992, ch. 49, art. 81).

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

Flota Cubana de Pesca (Flotte de pêche cubaine) c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration), [1998] 2 C.F. 303; (1997), 154 D.L.R. (4th) 577; 41 Imm. L.R. (2d) 175; 221 N.R. 356 (C.A.); *Baker c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)*, [1999] 2 R.C.S. 817; (1999), 174 D.L.R. (4th) 193; 14 Admin. L.R. (3d) 173; 1 Imm. L.R. (3d) 1; 243 N.R. 22.

APPEL du rejet d'une demande de contrôle judiciaire de la décision par laquelle le ministre avait tenu l'appelante responsable des frais d'expulsion d'un membre d'équipage qui, en 1992, avait abandonné un navire de charge auquel l'appelante avait fourni des services (*Greer Shipping Ltd. c. Canada (Ministre de la*

[2001] 2 F.C. 357; (2001), 200 F.T.R. 1; 12 Imm. L.R. (3d) 245 (T.D.)). Appeal allowed on the ground that a cargo vessel was not a “transportation company” within *Immigration Act*, s. 2(1) in 1992, and therefore not liable for such costs.

APPEARANCES:

H. Peter Swanson for appellant.
Helen C. H. Park for respondent.

SOLICITORS OF RECORD:

Campney & Murphy, Vancouver, for appellant.
Deputy Attorney General of Canada for respondent.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

[1] SHARLOW J.A.: The M/V *Trade Carrier* is a cargo vessel. It entered the Port of Vancouver on July 22, 1992. At that time, the only persons on board were its master and crew members. It left Vancouver on July 27, 1992 and left Canadian waters on August 1, 1992. While the vessel was in Vancouver a crew member, Mr. Mohamed Nizam, deserted the ship. Almost six years later he was deported to Maldives, his country of citizenship, at a cost of approximately \$10,000.

[2] The issue in this appeal is whether the Minister of Citizenship and Immigration may hold Greer Shipping Ltd. liable under subsection 87(3) [as am. by S.C. 1992, c. 49, s. 76] of the *Immigration Act*, R.S.C., 1985, c. I-2, for the cost of Mr. Nizam’s deportation. Greer is a British Columbia corporation in the business of providing services to ships. It had provided services to the M/V *Trade Carrier* while it was in Vancouver.

[3] An application for judicial review of the Minister’s decision was dismissed by a judge of the Trial Division: *Greer Shipping Ltd. v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration)*, [2001] 2 F.C. 357

Citoyenneté et de l’Immigration), [2001] 2 C.F. 357; (2001), 200 F.T.R. 1; 12 Imm. L.R. (3d) 245 (1^{re} inst.)). Appel accueilli pour le motif qu’un navire de charge n’est pas un «transporteur» au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l’immigration* tel qu’il existait en 1992 et que l’appelante n’était donc pas responsable de ces frais.

ONT COMPARU:

H. Peter Swanson pour l’appelante.
Helen C. H. Park pour l’intimé.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

Campney & Murphy, Vancouver, pour l’appelante.
Le sous-procureur général du Canada, pour l’intimé.

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

[1] LE JUGE SHARLOW, J.C.A.: Le MS *Trade Carrier* est un navire de charge. Il est entré au port de Vancouver le 22 juillet 1992. À ce moment-là, seuls le capitaine et les membres de l’équipage étaient à bord du navire. Le navire a quitté Vancouver le 27 juillet 1992 et il a quitté les eaux canadiennes le 1^{er} août 1992. Pendant que le navire était à Vancouver, un membre de l’équipage, M. Mohamed Nizam, a abandonné le navire. Près de six ans plus tard, M. Nizam a été expulsé aux Maldives, son pays de citoyenneté, moyennant des frais d’environ 10 000 \$.

[2] Il s’agit ici de savoir si le ministre de la Citoyenneté et de l’Immigration peut tenir Greer Shipping Ltd. responsable, en vertu du paragraphe 87(3) [mod. par L.C. 1992, ch. 49, art. 76] de la *Loi sur l’immigration*, L.R.C. (1985), ch. I-2, des frais occasionnés par l’expulsion de M. Nizam. Greer est une société de la Colombie-Britannique qui s’occupe de la prestation de services aux navires. Elle avait fourni des services au MS *Trade Carrier* pendant qu’il était à Vancouver.

[3] Une demande de contrôle judiciaire de la décision du ministre a été rejetée par un juge de la Section de première instance: *Greer Shipping Ltd. c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l’Immigration)*, [2001]

(T.D.). The Judge certified the following questions to permit Greer to appeal the decision:

- (1) Did the definition of “transportation company”, prior to its amendment by *An Act to amend the Immigration Act and other Acts in consequence thereof*, S.C. 1992, c. 49, apply to include companies engaged solely in the transportation of cargo, not passengers?
- (2) What legal principles govern the determination of whether an entity is an “agent” of a “transportation company” within the meaning of subsection 2(1) of the *Immigration Act*, R.S.C., 1985, c. I-2, as now amended [by S.C. 1992, c. 49, s. 1]?

[4] To put these questions into context, it is necessary to state the facts more fully. On July 28, 1992, the master of the *M/V Trade Carrier* reported to immigration authorities that Mr. Nizam was no longer on the ship. The report was made by means of a document called a “Crew Index”. The Crew Index indicated that Greer was the ship’s agent.

[5] For reasons unrelated to these proceedings, the *M/V Trade Carrier* anchored in Canadian waters near Plumper Sound until August 1, 1992, when it left for Asia. The immigration authorities took no steps prior to August 1, 1992 to obtain security for the payment of the cost of deporting Mr. Nizam, as they were entitled to do.

[6] Mr. Nizam finally reported to immigration authorities in April of 1993. At that time he made a refugee claim. His claim was denied in a decision signed March 20, 1996. He was then the subject of a number of other proceedings which lasted until April 1997. He failed to report to a removals officer when requested to do so, and a warrant was issued for his arrest. He was arrested in January 1998 and deported in February 1998.

2 C.F. 357 (1^{re} inst.). Le juge a certifié les questions suivantes en vue de permettre à Greer d’interjeter appel contre la décision:

- 1) La définition du mot «transporteur», avant d’être modifiée par la *Loi modifiant la Loi sur l’immigration et d’autres lois en conséquence*, L.C. 1992, ch. 49, s’applique-t-elle de façon à inclure les sociétés qui s’occupent uniquement du transport de marchandises plutôt que de voyageurs?
- 2) Quels sont les principes juridiques qui régissent la détermination de la question de savoir si une entité est le «mandataire» d’un «transporteur» au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l’immigration*, L.R.C. (1985), ch. I-2, telle qu’elle est maintenant modifiée [L.C. 1992, ch. 49, art. 1]?

[4] Pour replacer ces questions dans leur contexte, il faut énoncer les faits d’une façon plus détaillée. Le 28 juillet 1992, le capitaine du *MS Trade Carrier* a signalé aux autorités de l’immigration que M. Nizam n’était plus à bord du navire. Le rapport a été fait au moyen d’un document appelé [TRADUCTION] «Fiche de marin». La fiche de marin indiquait que Greer était le mandataire du navire.

[5] Pour des raisons qui n’ont rien à voir avec la présente instance, le *MS Trade Carrier* a mouillé dans des eaux canadiennes près de Plumper Sound jusqu’au 1^{er} août 1992; il est ensuite parti en direction de l’Asie. Les autorités de l’immigration n’ont pris aucune mesure avant le 1^{er} août 1992 en vue d’obtenir un cautionnement pour le paiement des frais d’expulsion de M. Nizam, comme elles avaient le droit de le faire.

[6] M. Nizam s’est finalement présenté aux autorités de l’immigration au mois d’avril 1993. Il a alors revendiqué le statut de réfugié. Sa revendication a été rejetée dans une décision rendue le 20 mars 1996. M. Nizam a alors fait l’objet d’un certain nombre de procédures qui ont duré jusqu’au mois d’avril 1997. Il ne s’est pas présenté devant l’agent chargé du renvoi lorsqu’on lui a demandé de le faire; un mandat a été délivré en vue de son arrestation. M. Nizam a été arrêté au mois de janvier 1998 et il a été expulsé au mois de février 1998.

[7] In March of 1998, the Minister notified Greer of the deportation costs. Accounts were sent to Greer periodically after that, indicating accumulating interest charges, but Greer offered neither payment nor an explanation for non-payment. In July 1999 the Minister recovered the deportation costs against a tax refund owing to Greer.

[8] The connection between the M/V *Trade Carrier* and Greer began in early July 1992, when Dyson Shipping Company Inc., a New York freight forwarder and broker, contacted Greer on behalf of Food Corporation of India in relation to five vessels fixed to load wheat from the west coast of Canada. One of the vessels was the M/V *Trade Carrier*. Greer did not know who owned the M/V *Trade Carrier* but assumed that Food Corporation of India was its charterer, and that Dyson Shipping Company Inc. was the North American agent for Food Corporation of India.

[9] Thereafter, the Vancouver arrangements for the M/V *Trade Carrier* were made on the basis of communications between Greer and a company called Brokerage and Management Corp. of New York. The record does not explain why these communications involved Brokerage and Management Corp. rather than Dyson Shipping Company Inc., but it appears that nothing turns on that.

[10] According to the affidavit of David Greer, President and Chief Executive Officer of Greer Shipping Ltd., Greer did not have general authority to represent the M/V *Trade Carrier*, but provided services as specifically requested, with any required disbursements being paid from funds forwarded in advance by Brokerage and Management Corp. The services provided by Greer to the M/V *Trade Carrier* are described as follows in paragraph 15 of the Judge's reasons:

(a) clearing the vessel into Canada, by preparing and submitting customs documents, and by submitting a crew list and a health certificate prepared by the crew of the vessel;

[7] Au mois de mars 1998, le ministre a avisé Greer des frais d'expulsion. Des comptes rendus ont régulièrement été envoyés à Greer par la suite, lesquels indiquaient les frais d'intérêt courus, mais Greer n'a pas offert de payer la somme demandée et n'a fourni aucune explication pour justifier le non-paiement. Au mois de juillet 1999, le ministre a recouvré les frais d'expulsion en les défalquant du remboursement d'impôt qui était dû à Greer.

[8] Le lien entre le MS *Trade Carrier* et Greer a été créé au début du mois de juillet 1992, lorsque Dyson Shipping Company Inc., un groupeur de marchandises et courtier de New York, a communiqué avec Greer pour le compte de Food Corporation of India au sujet de cinq navires qui devaient charger du blé sur la côte ouest du Canada. Le MS *Trade Carrier* était l'un de ces navires. Greer ne savait pas à qui appartenait le MS *Trade Carrier*, mais elle a supposé que Food Corporation of India en était l'affrètement et que Dyson Shipping Company Inc. était le mandataire nord-américain de Food Corporation of India.

[9] Les dispositions qui ont ensuite été prises à Vancouver pour le MS *Trade Carrier* étaient fondées sur les communications entre Greer et une société appelée Brokerage and Management Corp. de New York. Le dossier n'explique pas pourquoi ces communications mettaient en cause Brokerage and Management Corp. plutôt que Dyson Shipping Company Inc., mais il semble que cela importe peu aux fins qui nous occupent.

[10] Selon l'affidavit de David Greer, président-directeur général de Greer Shipping Ltd., Greer ne possédait aucun pouvoir général de représenter le MS *Trade Carrier*, mais la société fournissait les services qui étaient expressément demandés, les débours requis étant payés à l'aide des fonds transmis à l'avance par Brokerage and Management Corp. Les services fournis au MS *Trade Carrier* par Greer sont décrits comme suit au paragraphe 15 des motifs du juge:

a) permettre l'admission du navire au Canada en préparant et soumettant des documents de douane, et en produisant un rôle d'équipage et un certificat de santé que l'équipage du navire avait préparés;

- (b) arranging for inbound and outbound pilots through discussions with the Pacific Pilotage Authority;
- (c) arranging for tugs and line handlers by contacting the tug company and terminal;
- (d) arranging for launch services to and from the vessel while at anchor;
- (e) liaising with the Canadian Wheat Board and the Grain Clearance Shippers Association which, it was understood, were in charge of providing cargo for the vessel, designating and arranging for a berth to load the vessel, loading cargo into the vessel and which would pay any demurrage for delays in loading caused by unavailability of cargo;
- (f) arranging for garbage collection from the vessel;
- (g) arranging for a telephone set-up on the vessel;
- (h) arranging for survey; and
- (i) arranging for the payment of harbour dues, berthage charges, the Chamber of Shipping Assessment, clearance charges, crew expenses, including medical, transportation and communication.
- b) prendre des dispositions en vue d'obtenir des pilotes pour entrer au Canada et y sortir par l'entremise de pourparlers avec l'Administration de pilotage du Pacifique;
- c) prendre des dispositions en vue d'obtenir des remorqueurs et des manœuvres de câbles en communiquant avec la compagnie de remorqueurs et le terminal;
- d) prendre des dispositions en vue d'obtenir des services de lancement vers le navire et en provenance de celui-ci alors qu'il était ancré;
- e) assurer la liaison avec la Commission canadienne du blé et la Grain Clearance Shippers Association, qui, selon l'entente convenue, avaient la responsabilité de fournir la cargaison du navire, désigner un emplacement de chargement du navire et prendre des dispositions pour l'obtenir, de même que charger la cargaison dans le navire, et payeraient, le cas échéant, l'indemnité de surestaries à l'égard de tout retard du chargement causé par la non-disponibilité de la cargaison;
- f) prendre des dispositions en vue de la cueillette des ordures du navire;
- g) prendre des dispositions pour que le navire soit doté d'un service téléphonique;
- h) prendre des dispositions en matière d'inspection; et
- i) prendre des dispositions en vue de payer les droits de port, les droits de stationnement, les cotisations à la Chamber of Shipping, le permis de circulation, et les dépenses liées à l'équipage, notamment sur les plans médical, du transport, et des communications.

[11] According to Mr. Greer's affidavit, this is typical of what he called "tramp vessel services" provided to the owners, operators or charterers of vessels that are in British Columbia on a single occasion, or infrequently.

[11] Selon l'affidavit de M. Greer, cela représente habituellement ce qu'il a appelé les [TRADUCTION] «services à des navires de tramping» fournis aux propriétaires, aux exploitants aux affrêteurs de navires qui ne viennent qu'une fois en Colombie-Britannique, ou qui n'y viennent pas souvent.

[12] By contrast, Greer is also party to arrangements that Mr. Greer called "liner services" provided to owners, operators or charterers of vessels that are in British Columbia on a regular basis. A typical liner service arrangement runs for a relatively long term and

[12] Par contre, Greer est également partie à des ententes que M. Greer a appelées [TRADUCTION] «services de ligne» fournis aux propriétaires, aux exploitants et aux affrêteurs de navires qui sont régulièrement en Colombie-Britannique. Une entente

is governed by a detailed service agreement under which Greer would have general authority to provide local services to the vessel and issue cargo documents, and may also undertake promotional and booking tasks.

[13] As stated above, the basis of the liability imposed on Greer was that the owner or operator of the *M/V Trade Carrier* was a “transportation company” (as defined in subsection 2(1) of the *Immigration Act*) that had brought Mr. Nizam to Canada, and that Greer was the agent of the transportation company. Greer argues that the statutory definition of “transportation company” does not include the owner or operator of a cargo ship, and that in any event Greer was not an agent of the owner or operator of the ship in question.

[14] The provisions of the *Immigration Act* applicable to these proceedings are sections 85 (as am. by S.C. 1992, c. 49, s. 74), 86 (as am. *idem*, s. 75) and 87 (as am. *idem*, s. 76) all of which are found in Part V “Obligations of Transportation Companies”. The relevant portions of these provisions read as follows:

85. (1) Subject to subsection (2), a transportation company that has brought a person to Canada may be required by the Minister to convey that person, or cause that person to be conveyed,

...

(c) to such country as is determined pursuant to subsection 52(2) or (3), in the case of a person who is required to leave Canada by reason of the making of a removal order.

...

(5) This section does not apply in relation to persons who enter Canada as or to become members of a crew.

86. Where a person enters Canada as or to become a member of a crew of a vehicle and ceases to be a visitor pursuant to subsection 26(1), the transportation company that operates that vehicle may be required by the Minister to convey that person, or cause that person to be conveyed, to the country from which that person came to Canada, or to such other country as the Minister may approve at the request of the

relative aux services de ligne est normalement conclue pour une période relativement longue et est régie par une entente détaillée touchant la prestation de services en vertu de laquelle Greer serait d’une façon générale autorisée à fournir des services locaux au navire et à remettre des documents de fret, et pourrait également s’occuper de la promotion et des réservations.

[13] Comme il en a ci-dessus été fait mention, la responsabilité imposée à Greer était fondée sur ce que le propriétaire ou l’exploitant du *MS Trade Carrier* était un «transporteur» (tel que ce mot est défini au paragraphe 2(1) de la *Loi sur l’immigration*) qui avait amené M. Nizam au Canada, et que Greer était le mandataire du transporteur. Greer soutient que la définition légale du «transporteur» n’inclut pas le propriétaire ou l’exploitant d’un navire de charge et que, de toute façon, Greer n’était pas un mandataire du propriétaire ou de l’exploitant du navire en question.

[14] Les dispositions de la *Loi sur l’immigration* qui s’appliquent à la présente instance sont énoncées aux articles 85 (mod. par L.C. 1992, ch. 49, art. 74), 86 (mod., *idem*, art. 75) et 87 (mod., *idem*, art. 76), qui figurent tous dans la partie V «Obligations des transporteurs». Les parties pertinentes de ces dispositions étaient ainsi libellées:

85. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le transporteur qui a amené une personne au Canada peut être tenu responsable par le ministre du transport de celle-ci à destination:

[. . .]

c) du pays désigné conformément aux paragraphes 52(2) ou (3), dans le cas d’une personne qui doit quitter le Canada par suite d’une mesure de renvoi.

[. . .]

(5) Le présent article ne s’applique pas aux personnes qui entrent au Canada à titre de membres du personnel d’un véhicule ou pour le devenir.

86. Dans le cas où une personne entre au Canada à titre de membre du personnel d’un véhicule ou pour le devenir et perd la qualité de visiteur aux termes du paragraphe 26(1), le transporteur qui exploite le véhicule peut être tenu responsable par le ministre du transport de la personne à destination du pays d’où elle est arrivée, ou du pays agréé par le ministre à la demande du transporteur, ainsi que des frais de renvoi de la

company, and the company is liable to pay all removal costs in respect of that person.

87. (1) Where, pursuant to section 85 or 86, a transportation company is required to convey a person, or cause a person to be conveyed, from Canada, it shall be notified of that requirement and be given an opportunity to convey that person, or to cause that person to be conveyed, on one of its own vehicles or otherwise.

(2) Where a transportation company referred to in subsection (1), after having been notified, is not prompt in furnishing transportation, the Minister may direct that arrangements be made for the removal from Canada, by another transportation company and at the expense of Her Majesty, of the person to be conveyed from Canada.

(3) The transportation company referred to in subsection (1) is liable, on demand, to reimburse Her Majesty for all removal costs incurred under subsection (2) in respect of the person conveyed from Canada.

[15] The term “transportation company” is defined in subsection 2(1) of the *Immigration Act*. The current definition, reflecting amendments made by *An Act to amend the Immigration Act and other Acts in consequence thereof*, S.C. 1992, c. 49, section 1, came into force on February 1, 1993. I refer to this as the “post-1993 definition”. It reads, as far as relevant for the purposes of this case, as follows:

2. (1) . . .

“transportation company”

(a) means a person or group of persons, including any agent thereof . . . transporting or providing for the transportation of persons or goods by vehicle or otherwise, . . .

[16] Prior to February 1, 1993, the relevant part of the definition of “transportation company” read as follows (*Immigration Act*, R.S.C., 1985, c. I-2):

2. (1) . . .

“transportation company” means a person or group of persons carrying or providing for the transportation of persons,

I refer to this as the “old definition”.

[17] I have assumed, without deciding, that the “transportation company” under any of the above

personne.

87. (1) Le transporteur doit être avisé de l’obligation de transport que lui imposent les articles 85 et 86 et doit avoir la possibilité de s’en acquitter au moyen de ses propres véhicules ou par tout autre moyen.

(2) Si le transporteur, une fois avisé, ne fait pas diligence, le ministre peut ordonner que les dispositions soient prises pour faire effectuer le transport par un autre transporteur, aux frais de Sa Majesté.

(3) Dans le cas visé au paragraphe (2), le transporteur à qui incombait le transport est tenu de rembourser à Sa Majesté, sur demande, les frais de renvoi.

[15] Le mot «transporteur» est défini au paragraphe 2(1) de la *Loi sur l’immigration*. La définition actuelle, indiquant les modifications apportées par la *Loi modifiant la Loi sur l’immigration et d’autres lois en conséquence*, L.C. 1992, ch. 49, article 1, est entrée en vigueur le 1^{er} février 1993. J’appellerai cette définition la «définition postérieure à l’année 1993». Aux fins qui nous occupent, cette définition est ainsi libellée:

2. (1) [. . .]

«transporteur» Personne ou groupement, y compris leurs mandataires, qui assurent un service de transport de voyageurs ou de marchandises par véhicule ou tout autre moyen.

[16] Avant le 1^{er} février 1993, la partie pertinente de la définition du mot «transporteur» était ainsi libellée (*Loi sur l’immigration*, L.R.C. (1985), ch. I-2):

2. (1) [. . .]

«transporteur» Personne ou groupement, y compris leurs mandataires, qui assurent un service de transport de voyageurs par véhicule ou tout autre moyen.

J’appellerai cette définition «l’ancienne définition».

[17] J’ai supposé, sans me prononcer à cet égard, que le «transporteur», dans l’une ou l’autre de ces

definitions is the owner, the operator or charterer of a vehicle that provides the requisite transportation.

[18] The Judge determined that because Mr. Nizam deserted his ship in July of 1992, before the post-1993 definition was in force, liability for the cost of the deportation of Mr. Nizam should be based on the old definition of “transportation company”, and in particular, without regard to the amendment that changed the phrase “transportation of persons” to “transportation of persons or goods”. That is because of section 119 of *An Act to amend the Immigration Act and other Acts in consequence thereof*, S.C. 1992, c. 49, which reads as follows:

119. The financial liability of a person under any provision of the *Immigration Act* amended by this Act that arises from any act or omission done before the coming into force of the amendment to that provision shall be determined as though the amendment were not in force.

[19] The Judge went on to conclude, based primarily on *Flota Cubana de Pesca (Cuban Fishing Fleet) v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration)*, [1998] 2 F.C. 303 (C.A.), that even though the M/V *Trade Carrier* is a cargo ship that carries no one except its own crew, the owner or operator of the M/V *Trade Carrier* met the old definition of “transportation company”. Greer argues that this conclusion is not correct.

[20] Considering the importance of *Flota Cubana* in this debate, it is necessary to examine it in some detail. The applicants in *Flota Cubana* were the owners and operators of a number of Cuban fishing vessels that were permitted by international agreement to fish in Canadian waters off the east coast provided they had appropriate arrangements with a Canadian partner. The Canadian partner in this case was a corporation based in Shelburne, Nova Scotia that was entitled to 15% of the catch taken by the Cuban vessels.

[21] In 1993 a number of crew members of the Cuban vessels deserted their ships while they were in Canadian

définitions, est le propriétaire, l’exploitant ou l’affrèteur d’un véhicule qui assure le transport nécessaire.

[18] Le juge a conclu que parce que M. Nizam avait abandonné le navire au mois de juillet 1992, avant que la définition postérieure à l’année 1993 entre en vigueur, la responsabilité des frais d’expulsion de M. Nizam devrait être fondée sur l’ancienne définition du mot «transporteur», indépendamment en particulier de la modification par laquelle l’expression «qui assurent un service de transport de voyageurs» a été remplacée par l’expression «un service de transport de voyageurs ou de marchandises», et ce, parce que l’article 119 de la *Loi modifiant la Loi sur l’immigration et d’autres lois en conséquence*, L.C. 1992, ch. 49, est ainsi libellée:

119. L’obligation financière qui incombe à une personne aux termes d’une disposition de la *Loi sur l’immigration* modifiée par une disposition de la présente loi est déterminée, si elle découle d’un fait — acte ou omission — commis avant l’entrée en vigueur de cette disposition, comme si celle-ci n’était pas en vigueur.

[19] Le juge a ensuite conclu, en se fondant principalement sur l’arrêt *Flota Cubana de Pesca (Flotte de pêche cubaine) c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l’Immigration)*, [1998] 2 C.F. 303 (C.A.) que, même si le MS *Trade Carrier* est un navire de charge qui ne transporte personne sauf son propre équipage, le propriétaire ou l’exploitant du MS *Trade Carrier* était visé par l’ancienne définition du mot «transporteur». Selon Greer, cette conclusion n’est pas exacte.

[20] Compte tenu de l’importance qui lui est accordée dans la présente discussion, il faut examiner l’arrêt *Flota Cubana* plus à fond. Dans cette affaire, les demandeurs étaient propriétaires et exploitants d’un certain nombre de bateaux de pêche cubains qui étaient autorisés, par un accord international, à pêcher dans les eaux canadiennes au large de la côte est, à condition d’avoir pris des dispositions appropriées avec un partenaire canadien. Le partenaire canadien était une société établie à Shelburne (Nouvelle-Écosse), laquelle avait droit à 15 p. 100 de la prise effectuée par les bateaux cubains.

[21] En 1993, un certain nombre de membres d’équipage avaient abandonné les bateaux pendant

ports to discharge the Canadian partner's share of the catch. The Minister sought to collect certain fees and security from the applicants on the basis of sections 91.1 [as enacted by S.C. 1992, c. 49, s. 80] and 92 [as am. by R.S.C., 1985 (4th Supp.), c. 28, s. 23; S.C. 1992, c. 49, s. 81] of the *Immigration Act*. The liability of the applicants turned on whether the owners and operators of the Cuban fishing vessels were "transportation companies" within the post-1993 definition. The Court held that they were within the definition, and thus liable.

[22] The Court's conclusion was based on the premise that a fishing vessel is not engaged in transporting goods, a premise that seems to have been accepted without debate. It seems to me arguable that fish are goods and that the job of a fishing vessel is to catch fish and transport them to a place where they can be processed for sale. If that is so, then it would appear obvious that the owner or operator of a fishing vessel is a transportation company, at least under the post-1993 definition which was the one that applied in *Flota Cubana*. Perhaps the parties felt constrained to address only the certified question, a constraint subsequently removed by *Baker v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration)*, [1999] 2 S.C.R. 817. In any event, the authority of *Flota Cubana* depends upon what it actually determined.

[23] The reasons in *Flota Cubana* include a very thorough discussion of the relevant provisions of the *Immigration Act* as they read in 1927 [R.S.C. 1927, c. 93] and as they were amended from time to time until 1993. The legislative history was closely examined against the statutory objectives. The Court reached the following conclusion, as stated in the reasons of Stone J.A., speaking for the Court, at paragraphs 43 and 44:

While the definition may in the past have been restricted to carriers, or companies engaged primarily in providing a transportation service to passengers, the amendments to the

qu'ils étaient dans des ports canadiens pour décharger la part de la prise du partenaire canadien. Le ministre avait cherché à recouvrer certains frais et à obtenir un cautionnement des demandeurs en se fondant sur les articles 91.1 [édicte par L.C. 1992, c. 49, art. 80] et 92 [mod. par L.R.C. (1985) (4^e suppl.), ch. 28, art. 23; L.C. 1992, ch. 49, art. 81] de la *Loi sur l'immigration*. La responsabilité des demandeurs dépendait de la question de savoir si les propriétaires et les exploitants des bateaux de pêche cubains étaient des «transporteurs» au sens de la définition postérieure à l'année 1993. La Cour a statué qu'ils étaient visés par la définition et qu'ils étaient donc responsables.

[22] La conclusion de la Cour était fondée sur la prémisse selon laquelle un bateau de pêche ne transporte pas de marchandises, prémisse qui semble avoir été acceptée sans être contestée. Il est selon moi possible de soutenir que des poissons sont des marchandises et que l'exploitation d'un bateau de pêche consiste à pêcher le poisson et à le transporter jusqu'à un endroit où il peut être traité aux fins de la vente. Si c'est le cas, il semble évident que le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau de pêche est un transporteur, du moins selon la définition postérieure à l'année 1993, soit la définition que la Cour a appliquée dans l'arrêt *Flota Cubana*. Les parties se sentaient peut-être contraintes à aborder uniquement la question certifiée, contrainte qui a subséquemment été éliminée par l'arrêt *Baker c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)*, [1999] 2 R.C.S. 817. Quoi qu'il en soit, le fait que l'arrêt *Flota Cubana* fait autorité dépend de ce qui a en réalité été décidé.

[23] Les motifs prononcés dans l'arrêt *Flota Cubana* comprennent un examen fort détaillé des dispositions pertinentes de la *Loi sur l'immigration* telles qu'elles étaient libellées en 1927 [S.R.C. 1927 ch. 93] et telles qu'elles ont été modifiées de temps en temps jusqu'en 1993. L'historique législatif a été examiné à fond par rapport aux objectifs légaux. La Cour a tiré la conclusion suivante, telle qu'elle est énoncée dans les motifs que M. le juge Stone a prononcés au nom de la Cour, aux paragraphes 43 et 44:

Cette définition a pu, par le passé, se limiter aux entreprises de transport, ou à celles dont l'activité principale consistait à assurer un service de transport de voyageurs, mais les

definition manifest an intention to expand the application of the section to encompass a greater number of companies. Moreover, I am satisfied that this broad interpretation best reflects the Act's objective of controlling the illegal entry of persons to Canada, and of recouping expenses associated with their removal. In my view, therefore, the term "transportation company" is meant to apply to all companies which transport or provide for the transportation of persons or goods, by vehicle or otherwise. It is not, as the applicants contend, restricted to companies whose primary business activities involve the transportation of persons or goods for hire.

I would dismiss both appeals with one set of costs, and would answer the certified question in each appeal as follows:

Where the owner or operator of a vehicle not used primarily for the purpose of transporting persons or goods, such as a vessel engaged in fishing operations, transports persons or goods into Canada aboard that vehicle, the owner, operator or agent thereof is a "transportation company" as defined in subsection 2(1) of the Act. [Emphasis added.]

[24] As indicated above, these statements refer to the post-1993 definition. The Judge in the present case relied on *Flota Cubana* as authority for the proposition that the transportation of persons includes the transportation of crew members. If that is correct, then the owner or operator of a cargo ship comes within the old definition even though the old definition refers only to the "transportation of persons" and not the "transportation of persons or goods".

[25] In my respectful view, the Judge erred in relying on *Flota Cubana* as she did. This Court in *Flota Cubana* did not express an opinion on the question that is central to this case, which is whether the owner or operator of a cargo vessel may come within the old definition of "transportation company". It seems to me that if that question had been put squarely to the Court in *Flota Cubana*, it probably would have been determined against the Minister. I reach that conclusion because the Court in *Flota Cubana* was aware of the amendment that added a reference to "goods", and commented on its significance. The following appears at paragraph 40:

modifications qui y ont été apportées expriment l'intention d'élargir l'application de cette disposition afin qu'elle englobe un plus grand nombre d'entreprises. De plus, je suis convaincu que cette interprétation large correspond davantage à l'objet de la Loi qui consiste à contrôler l'entrée illégale de personnes au Canada et à recouvrer les dépenses liées à leur renvoi. D'après moi, le terme «transporteur» vise donc toutes les entreprises qui transportent des personnes ou des marchandises, ou en assurent le transport, par véhicule ou tout autre moyen. Il ne se limite pas, comme le prétendent les requérantes, aux entreprises dont l'activité principale consiste à transporter des personnes ou des marchandises à titre onéreux.

Je rejetterais les deux appels avec un seul mémoire de frais et je donnerais la réponse suivante à la question certifiée dans chaque appel:

Lorsque le propriétaire ou l'exploitant d'un véhicule qui n'est pas principalement utilisé aux fins du transport de personnes ou de marchandises, comme un navire utilisé pour la pêche, transporte des personnes ou des marchandises au Canada à bord de ce véhicule, le propriétaire, l'exploitant ou leur mandataire entrent dans la définition de «transporteur» donnée au paragraphe 2(1) de la Loi sur l'immigration. [Non souligné dans l'original.]

[24] Comme il en a ci-dessus été fait mention, ces remarques se rapportent à la définition postérieure à l'année 1993. En l'espèce, le juge s'est fondé sur l'arrêt *Flota Cubana* comme autorité à l'appui de la thèse selon laquelle le transport de personnes comprend le transport des membres d'équipage. Si cela est exact, le propriétaire ou l'exploitant d'un navire de charge est visé par l'ancienne définition même si cette définition se rapporte uniquement à des «personnes» plutôt qu'au «transport de personnes ou de marchandises».

[25] À mon avis, le juge a commis une erreur en se fondant sur l'arrêt *Flota Cubana*. Dans l'arrêt *Flota Cubana*, la Cour n'a pas exprimé d'avis au sujet d'une question qui est ici cruciale, à savoir si le propriétaire ou l'exploitant d'un navire de charge peut être visé par l'ancienne définition du mot «transporteur». Il me semble que si cette question avait carrément été posée à la Cour dans l'affaire *Flota Cubana*, elle aurait probablement été tranchée à l'encontre du ministre. Je tire cette conclusion étant donné que, dans l'affaire *Flota Cubana*, la Cour était au courant de la modification par laquelle on avait ajouté la mention des «marchandises» et qu'elle a fait des remarques au sujet

The 1992 amendments brought about another significant change, which was the addition of the word “goods” to the English text and “marchandises” to the French. This amendment served to expand the application of the Act to companies engaged in transporting goods into the country.

[26] The Court would not have made this statement if it had believed that owners and operators of cargo ships were included in the old definition merely because they carry crew members. I think we may take judicial notice of the fact that ships without crews are not yet commonplace.

[27] In my view, the Court in *Flota Cubana* was correct to conclude that the addition of “goods” (*marchandises*) to the definition of “transportation company” was a significant change that expanded the definition to include owners and operators of cargo vessels. I see nothing in the legislative history of the definition of “transportation company” in the *Immigration Act* that compels me to adopt a broader interpretation of the old definition.

[28] In the absence of any evidence that the M/V *Trade Carrier* brought anything to Canada except its cargo and its crew, I conclude that the owner or operator of the M/V *Trade Carrier* does not fall within the old definition of “transportation company”. Therefore, even if Greer is an agent, it cannot be held liable for the removal costs of Mr. Nizam.

[29] For these reasons, I would allow this appeal and answer the first certified question as follows:

Did the definition of “transportation company”, prior to its amendment by *An Act to amend the Immigration Act and other Acts in consequences thereof*, S.C. 1992, c. 49, apply to include companies engaged solely in the transportation of cargo, not passengers?

Answer: No

de l’importance de cet ajout. Voici ce qui est dit au paragraphe 40:

Les modifications de 1992 ont opéré un autre changement important, soit l’ajout des termes «marchandises» en français et «goods» en anglais. Cette modification a servi à étendre l’application de la Loi aux entreprises qui transportent des marchandises au pays.

[26] La Cour n’aurait pas fait cette remarque si elle avait cru que les propriétaires et les exploitants des navires de charge étaient visés par l’ancienne définition simplement parce qu’ils transportaient des membres d’équipage. Je crois qu’il est possible de prendre connaissance d’office du fait que les navires sans équipage ne sont pas chose courante.

[27] À mon avis, dans l’arrêt *Flota Cubana*, la Cour a eu raison de conclure que l’ajout des «marchandises» à la définition du mot «transporteur» constituait un changement important qui avait pour effet d’élargir la portée de la définition de façon à inclure les propriétaires et les exploitants des navires de charge. Je ne puis rien constater dans l’historique législatif de la définition du mot «transporteur» figurant dans la *Loi sur l’immigration* qui m’oblige à adopter une interprétation plus large de l’ancienne définition.

[28] En l’absence de quelque élément de preuve montrant que le MS *Trade Carrier* ait apporté quoi que ce soit au Canada à part sa cargaison et son équipage, je conclus que le propriétaire ou l’exploitant du MS *Trade Carrier* n’est pas visé par l’ancienne définition du mot «transporteur». Par conséquent, même si Greer est un mandataire, il ne peut pas être tenu responsable des frais résultant du renvoi de M. Nizam.

[29] Pour ces motifs, j’accueillerais l’appel et je répondrais à la première question certifiée comme suit:

La définition du mot «transporteur», avant d’être modifiée par la *Loi modifiant la Loi sur l’immigration et d’autres lois en conséquence*, L.C. 1992, ch. 49, s’applique-t-elle de façon à inclure les sociétés qui s’occupent uniquement du transport de marchandises plutôt que de voyageurs?

Réponse: Non.

[30] The second certified question relates to the principles for determining who is an “agent” within the meaning of that word as used in the definition of “transportation company”. In my view, it is not necessary to answer that question, and in any event I would be reluctant to do so because the question is so abstract.

STRAYER J.A.: I agree.

SEXTON J.A.: I agree.

[30] La deuxième question certifiée se rapporte aux principes permettant de déterminer qui est un «mandataire» au sens qu’a ce mot tel qu’il est employé dans la définition du «transporteur». À mon avis, il n’est pas nécessaire de répondre à cette question; de toute façon, j’hésiterais à le faire étant donné qu’il s’agit d’une question fort abstraite.

LE JUGE STRAYER, J.C.A.: Je souscris à cet avis.

LE JUGE SEXTON, J.C.A.: Je souscris à cet avis.