

T-855-75

T-855-75

Wilma McGregor and Ralph McGregor
(*Plaintiffs*)

v.

The Queen, The Calgary Flying Club, the Town of High River, Robert Hurman and John Hiebert
(*Defendants*)

Trial Division, Addy J.—Calgary, November 8, 1976; Ottawa, March 23, 1977.

Jurisdiction — Application by second and third named defendants to dismiss action — Whether statement of claim discloses reasonable cause of action against them — Whether Court has jurisdiction — Crown claim for indemnity against defendants — Criteria for dismissing action previous to trial — Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, ss. 3 and 6 — Air Regulations 102, 104, 300, 305, 515, 516 and 529 — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 23.

The Calgary Flying Club and the Town of High River applied to be dismissed from this action on the grounds that the statement of claim discloses no reasonable cause of action against them and that the Federal Court has no jurisdiction to hear an action between them and the plaintiffs. The plaintiffs claim that the *Aeronautics Act* and *Air Regulations* create statutory duties giving rise to a cause of action. The Crown is claiming indemnity over against the Club and the Town on the basis of negligence.

Held, the action against the Club and the Town is dismissed. Although the statement of claim discloses a cause of action in negligence, the only section of the *Federal Court Act* on which jurisdiction in this case might be founded is section 23 and none of the pertinent provisions of the *Aeronautics Act* or the *Air Regulations* can be construed as part of a scheme to create rights enforceable between subjects in any court of law. The Court will only dismiss an action before trial after having weighed the relative advantages in terms of avoiding any further useless expenditure of time and money against the possibility of a successful appeal. The Crown is claiming indemnity from the Club and the Town and would not have the right to sue therefore by a separate action in the Federal Court since the action does not derive from federal law; consequently, since the test to apply in deciding whether the Court has jurisdiction is to see whether it would have jurisdiction if the claim against a particular defendant would stand alone and since the Crown has no right to sue the Club or the Town in the Federal Court, there is no validity to the claim that it would be more convenient and less costly to sue the Club and the Town in the Federal Court.

Anglophoto Limited v. The "Ikaros" [1973] F.C. 483; *Canadian Fur Co. (NA) Ltd. v. KLM Royal Dutch Airlines* [1974] 2 F.C. 944; *Orpen v. Roberts* [1925] S.C.R.

Wilma McGregor et Ralph McGregor (*Demandeurs*)

a c.

La Reine, The Calgary Flying Club, la ville de High River, Robert Hurman et John Hiebert
(*Défendeurs*)

b Division de première instance, le juge Addy—Calgary, le 8 novembre 1976; Ottawa, le 23 mars 1977.

Compétence — Demande de rejet de l'action présentée par le deuxième et le troisième défendeurs nommés — La déclaration révèle-t-elle une cause raisonnable d'action à leur égard? — La Cour a-t-elle compétence? — La Couronne réclame un dédommagement des défendeurs — Critères pour rejeter une action avant que le procès n'ait lieu — Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, c. A-3, art. 3 et 6 — Règlement de l'air, art. 102, 104, 300, 305, 515, 516 et 529 — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 23.

Calgary Flying Club et la ville de High River se sont adressés à la Cour pour obtenir le rejet de la présente action aux motifs que la déclaration ne révèle aucune cause raisonnable d'action à leur égard et que la Cour fédérale n'a pas compétence pour entendre l'action les opposant aux demandeurs. Les demandeurs prétendent que la *Loi sur l'aéronautique* et le *Règlement de l'air* créent des devoirs statutaires qui donnent naissance à une cause d'action. La Couronne réclame à l'aéro-club et à la ville un dédommagement basé sur la négligence.

f *Arrêt*: l'action intentée contre l'aéro-club et la ville est rejetée. Même si la déclaration révèle une cause d'action fondée sur la négligence, le seul article de la *Loi sur la Cour fédérale* sur lequel on peut fonder la compétence de la présente cour en l'espèce est l'article 23 et on ne peut voir dans aucune disposition pertinente de la *Loi sur l'aéronautique* ou du *Règlement de l'air* une intention de créer des droits que toute cour de justice peut rendre exécutoires entre sujets. Avant de rejeter une action avant que le procès n'ait lieu, la Cour doit évaluer, d'une part, l'avantage qu'il y a d'éviter d'autres pertes inutiles de temps et d'argent et de l'autre, la possibilité que l'ordonnance soit portée en appel avec succès. La Couronne réclame un dédommagement de l'aéro-club et de la ville et n'aurait pas le droit d'intenter des poursuites devant la Cour fédérale par action distincte puisque aucune loi fédérale ne peut servir de base à l'action; en conséquence, puisque le critère pour trancher la question de compétence consiste à examiner si la Cour serait compétente si l'action était intentée contre un défendeur en particulier et puisque la Couronne n'a pas le droit de poursuivre l'aéro-club ou la ville devant la Cour fédérale, l'allégation voulant qu'il soit plus pratique et moins coûteux de poursuivre l'aéro-club et la ville devant la Cour fédérale n'a pas de fondement.

Arrêts appliqués: *Anglophoto Limited c. L'«Ikaros»* [1973] C.F. 483; *Canadian Fur Co. (NA) Ltd. c. KLM Lignes aériennes royales néerlandaises* [1974] 2 C.F. 944;

364; *Canadian Pacific Ltd. v. Quebec North Shore Paper Company* (1976) 9 N.R. 471 (S.C.C.) and *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen* (1977) 13 N.R. 181 (S.C.C.), applied.

APPLICATION to dismiss action.

COUNSEL:

L. M. Sali for plaintiffs.
R. N. Dunne for defendant The Queen.
N. C. Wittmann for defendant the Town of High River.
W. B. Woods for defendant Calgary Flying Club.

SOLICITORS:

McLaws & Company, Calgary, for plaintiffs.
Deputy Attorney General of Canada for defendant The Queen.
Code Hunter, Calgary, for defendant the Town of High River.
Woods, Homme, Baker, Petch & Shea, Calgary, for defendant Calgary Flying Club.

The following are the reasons for order rendered in English by

ADDY J.: The plaintiffs instituted an action in tort against the defendants for damages allegedly sustained by the female plaintiff while riding a horse near the end of the runway of the High River Airport. The claim alleges that while she was attending a fair and a race meet on the lands of the airport, the horse was frightened and bolted, throwing her to the ground and thereby causing her injuries, and that the occurrence was the result of the negligent operation of an aircraft owned in whole or in part by the defendant The Calgary Flying Club (hereinafter referred to as "The Flying Club") and piloted by the defendant Hiebert as its employee or, alternatively, with its full knowledge and consent.

The Town of High River (hereinafter referred to as "The Town") is sued as the owner and occupier of the lands constituting the airport as well as for allowing the lands to be used simultaneously as an airport and for a fair and race meet, and for

Orpen c. Roberts [1925] R.C.S. 364; *Canadien Pacifique Ltée c. Quebec North Shore Paper Company* (1976) 9 N.R. 471 (C.S.C.) et *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine* (1977) 13 N.R. 181 (C.S.C.).

a DEMANDE de rejet de l'action.

AVOCATS:

L. M. Sali pour les demandeurs.
R. N. Dunne pour la défenderesse La Reine.
N. C. Wittmann pour la défenderesse la ville de High River.
W. B. Woods pour la défenderesse Calgary Flying Club.

c PROCUREURS:

McLaws & Compagnie, Calgary, pour les demandeurs.
Le sous-procureur général du Canada pour la défenderesse La Reine.
Code Hunter, Calgary, pour la défenderesse la ville de High River.
Woods, Homme, Baker, Petch & Shea, Calgary, pour la défenderesse Calgary Flying Club.

Ce qui suit est la version française des motifs de l'ordonnance rendus par

f LE JUGE ADDY: Les demandeurs ont intenté une action en responsabilité délictuelle contre les défendeurs à la suite des dommages qu'aurait subis la demanderesse alors qu'elle montait à cheval près de l'extrémité de la piste d'envol de l'aéroport de High River. La demanderesse prétend qu'elle assistait à une exposition et à un concours hippique sur les terrains de l'aéroport au moment où son cheval a eu peur et s'est emballé, la jetant au sol, lui causant ainsi des blessures et que cela est survenu à la suite de négligence dans le pilotage d'un avion, propriété en tout ou en partie de la défenderesse The Calgary Flying Club (ci-après appelée «l'aéro-club») et piloté par le défendeur Hiebert qui agissait à titre d'employé de ladite défenderesse ou, subsidiairement, qui agissait au su et avec le consentement de celle-ci.

g La ville de High River (ci-après appelée «la ville») est poursuivie à titre de propriétaire et d'occupant des terres formant l'aéroport et aussi pour avoir permis que les terres servent en même temps d'aéroport et de lieu d'exposition et de

alleged breach of a warranty that the lands would be safe. Numerous other acts of negligence and several omissions constituting negligence are alleged against all of the Defendants as well as breaches of the *Air Regulations, 1960*¹ and of the *Aeronautics Act*².

The Flying Club and The Town have applied to this Court for an order dismissing the action against them on the grounds that the statement of claim discloses no reasonable cause of action against them and on the further ground that this Court has no jurisdiction to entertain the action as between them and the plaintiffs.

As to the first ground I have no difficulty in coming to the conclusion that the statement of claim does disclose a cause of action. There are numerous allegations of negligence which, if proven, would found an action. Before dismissing the action at this stage of the proceedings, one must of course assume that all of the allegations of fact would eventually be established at trial.

The second ground of attack appears to be a much weightier one and merits full consideration.

The applicable test in deciding whether this Court has jurisdiction to deal with a claim between subject and subject has recently been dealt with by my brother Collier J. in *Anglophoto Limited v. The "Ikaros"*³ at page 498:

I suggest a proper test to apply in approaching the question of jurisdiction is to see whether this Court would have jurisdiction if the claim advanced against one particular defendant stood alone and were not joined in an action against other defendants over whom there properly was jurisdiction.

The allegation contained in the statement of claim that the defendant Hiebert is a servant of The Flying Club, followed by an alternative pleading that he is a servant of the Crown, cannot in my view, by any stretch of the imagination, constitute The Flying Club a servant of the Crown.

The only section of the *Federal Court Act*⁴ on which the jurisdiction in the case at bar might be

concours hippique et pour avoir manqué à son engagement que les terres seraient sans danger. Les demandeurs allèguent contre tous les défendeurs plusieurs autres actes de négligence et plusieurs omissions équivalant à de la négligence, ainsi que des contraventions au *Règlement de l'air, 1960*¹ et à la *Loi sur l'aéronautique*².

L'aéro-club et la ville se sont adressés à la présente cour pour obtenir une ordonnance rejetant l'action intentée contre eux aux motifs que la déclaration ne révèle aucune cause raisonnable d'action à leur égard et que la présente cour n'a pas compétence pour entendre l'action les opposant aux demandeurs.

Quant au premier motif, je n'ai pas de difficulté à conclure que la déclaration révèle une cause d'action. Il y a plusieurs allégations qui, si on en fait la preuve, peuvent servir de base à une action. Avant de rejeter l'action à ce stade des procédures, on doit accepter comme principe que toutes les allégations de faits pourraient éventuellement être établies au procès.

Le deuxième motif m'apparaît avoir plus de poids et mérite un examen détaillé.

Mon collègue le juge Collier s'est récemment prononcé sur le critère applicable lorsqu'il s'agit de décider si la Cour est compétente à juger d'une demande opposant deux personnes dans *Anglophoto Limited c. L'«Ikaros»*³. Il dit à la page 498:

Il me semble qu'un critère valable pour trancher une question de compétence consiste à examiner si la Cour serait compétente si l'action était intentée contre un seul des défendeurs au lieu d'être greffée à une action contre d'autres défendeurs qui sont à bon droit soumis à la compétence de la Cour.

L'allégation de la déclaration voulant que le défendeur Hiebert soit un préposé de l'aéro-club, suivie du plaidoyer subsidiaire qu'il est un préposé de la Couronne, à mon avis, ne peut faire, par quelque effort d'imagination que ce soit, de l'aéro-club un préposé de la Couronne.

Le seul article de la *Loi sur la Cour fédérale*⁴ sur lequel on peut fonder la compétence de la

¹ SOR/61-10.

² R.S.C. 1970, c. A-3.

³ [1973] F.C. 483.

⁴ R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10.

¹ DORS/61-10.

² S.R.C. 1970, c. A-3.

³ [1973] C.F. 483.

⁴ S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10.

founded is section 23 which gives to this Court concurrent original jurisdiction between subject and subject where “a claim for relief is made or a remedy is sought under an Act of the Parliament of Canada or otherwise in relation to any matter coming within any following class of subjects . . . aeronautics”

I dealt with the meaning of the word “aeronautics” in the case of *Canadian Fur Co. (NA) Ltd. v. KLM Royal Dutch Airlines*⁵ at page 951:

Aeronautics, as used in this section, certainly includes the control and regulation of air navigation over Canada, the regulation and control of aerodromes and air stations as well as the investigation of air accidents, such as used in the *Aeronautics Act* (R.S.C. 1970, c. A-3).

I am not aware of any other decision rendered on the subject since that time which might persuade me to change my view as to the meaning of that word as used in section 23.

The only Act of Parliament on which jurisdiction in this area can be founded is the *Aeronautics Act*. There are no specific provisions in either the *Aeronautics Act* or in the *Air Regulations* issued pursuant thereto for the establishing of any claim for any relief, remedy or on which any right of recovery as between subject and subject might be founded. The Act provides only for licensing, control, security and powers of inquiry and also establishes penalties for breach of Regulations.

Counsel for the plaintiffs argues that by virtue of that Act and of the *Air Regulations* there are statutory duties created to refrain from operating an aircraft in a negligent manner or from creating any undue hazard to persons or property on the ground. He argues further that the creation of a statutory duty gives rise to a cause of action and that it is not necessary for the legislation to provide specifically for the existence of a remedy or right of recovery. He relies for that proposition on the following paragraph in *Henzel v. Brussels Motors Ltd.*⁶ at page 345:

présente cour est l'article 23 qui lui donne compétence concurrente en première instance entre sujets dans les cas où «une demande de redressement est faite en vertu d'une loi du Parlement du Canada ou autrement, en matière . . . d'aéronautique»

J'ai examiné la signification du mot «aéronautique» dans *Canadian Fur Co. (NA) Ltd. c. KLM Lignes aériennes royales néerlandaises*⁵, à la page 951:

Le mot aéronautique, tel qu'il est employé dans cet article, englobe certainement l'idée de contrôle et de réglementation de la navigation aérienne au Canada, la réglementation et le contrôle des aérodromes et des stations ou postes d'aéronautique ainsi que les enquêtes relatives aux accidents aériens, telles que ces expressions figurent dans la *Loi sur l'aéronautique* (S.R.C. 1970, c. A-3).

Je ne connais aucune décision ultérieure susceptible de me persuader de modifier mon point de vue relativement à la signification de ce mot utilisé à l'article 23.

La seule loi du Parlement qui peut donner compétence en ce domaine est la *Loi sur l'aéronautique*. Aucune disposition particulière de la *Loi sur l'aéronautique* ou du *Règlement de l'air* établi sous son régime ne crée de demande de redressement ou un recours sur lequel on puisse se fonder pour recouvrer des dommages-intérêts entre sujets. La Loi porte seulement sur la délivrance de permis, le contrôle, la sécurité et les pouvoirs d'enquête et prévoit également des peines pour les infractions aux règlements.

L'avocat des demandeurs prétend que la Loi et le *Règlement de l'air* créent le devoir de s'abstenir de piloter un avion de façon négligente ou de mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface. Il prétend également que la création d'un devoir statutaire donne naissance à une cause d'action et qu'il n'est pas nécessaire que la loi prévoie expressément un recours ou un droit de recouvrer des dommages. Il s'appuie sur le paragraphe suivant tiré de la page 345 de *Henzel c. Brussels Motors Ltd.*⁶:

⁵ [1974] 2 F.C. 944.

⁶ [1973] 1 O.R. 339.

⁵ [1974] 2 C.F. 944.

⁶ [1973] 1 O.R. 339.

If the statute imposes a duty for the protection of particular citizens or of a particular class of citizen, it *prima facie* creates at the same time a correlative right vested in those citizens and *prima facie*, therefore, they will have a remedy for the enforcement of that right, namely, an action for damages in respect to any loss occasioned by the violation of it. The law of England is replete with situations where breaches of statutory duties give rise to actions being brought by those in a special group of persons intended to be affected; for example, workers under the *Factories Act*, and miners under the *Mines and Quarries Act*. In these instances, the Court has, in the main, held for absolute liability in favour of such workers as a particular class or classes of persons intended to be protected under the relevant Act. This liability has been found notwithstanding that there is a penalty section in the various acts by which the employer may be prosecuted for failure to take certain safety precautions.

The sections of the *Aeronautics Act* on which he relies are sections 3 and 6. As to section 3 of the Act, this section deals with the duties of the Minister and cannot, in my view, create a right of action and does not impose any statutory duty on anybody other than the Minister.

As to section 6, which contains many lengthy provisions, counsel for the plaintiffs has neither in his pleadings, nor in his written argument, pointed out the specific provisions of that section on which he relies or how any part of that section might apply to the facts pleaded. The only provisions of that section which appear to me to be remotely pertinent are paragraphs (d) and (i) of subsection (1). They read as follows:

6. (1) Subject to the approval of the Governor in Council, the Minister may make regulations . . . with respect to

(d) the conditions under which aircraft may be used or operated;

(i) the institution and enforcement of such laws, rules and regulations as may be deemed necessary for the safe and proper navigation of aircraft in Canada, including the territorial sea of Canada and all waters on the landward side thereof, and of aircraft registered in Canada wherever such aircraft may be;

It is to be noted that the Act does not specifically, as between subject and subject, provide for the issuing of Regulations creating remedies or relief arising from the breach of any provisions of the Act or of the Regulations. I entertain grave doubts whether the *Aeronautics Act* as a whole or the *Air*

[TRADUCTION] Si la loi impose un devoir pour protéger des citoyens ou un groupe de citoyens, à première vue, un droit corrélatif est dévolu au même moment à ces citoyens et à première vue, donc, ils bénéficieront d'un recours pour sanctionner ce droit, à savoir, une action en dommages-intérêts pour toute perte survenue à la suite d'une violation de la loi. Le droit anglais est rempli de cas où une contravention à un devoir imposé par la loi donne lieu à une action qui peut être intentée par ceux qui, à l'intérieur d'un groupe particulier de personnes, devaient être touchés; par exemple, les travailleurs soumis à la *Factories Act* et les mineurs soumis à la *Mines and Quarries Act*. Dans ces cas, la Cour a conclu, dans l'ensemble, à une responsabilité absolue en faveur de ces travailleurs en tant que groupe particulier à l'intérieur de catégories de gens que la Loi concernée était destinée à protéger. On a conclu à cette responsabilité malgré la présence d'une disposition prévoyant une peine dans les différentes lois en vertu desquelles l'employeur peut être poursuivi pour ne pas avoir pris certaines mesures de sécurité.

Il s'appuie sur les articles 3 et 6 de la *Loi sur l'aéronautique*. L'article 3 traite des devoirs du Ministre et ne peut créer, à mon avis, un droit d'action et n'impose aucun devoir à qui que ce soit, si ce n'est au Ministre.

L'avocat des demandeurs n'a signalé ni dans ses plaidoiries, ni dans son argumentation écrite les dispositions particulières de l'article 6 sur lesquelles il s'appuie ou comment une partie de cet article peut s'appliquer aux faits invoqués. Les seules dispositions qui m'apparaissent vaguement pertinentes sont les alinéas d) et i) du paragraphe (1). En voici le libellé:

6. (1) Sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, le Ministre peut établir des règlements . . . concernant:

d) les conditions dans lesquelles les aéronefs peuvent être utilisés ou mis en service;

i) l'établissement et l'application des principes de droit, règles et règlements qui peuvent être jugés nécessaires pour la navigation sûre et convenable des aéronefs au Canada, y compris la mer territoriale du Canada et toutes les eaux du côté de la ligne de base qui fait face à la terre, ainsi que des aéronefs enregistrés au Canada, en quelque endroit qu'ils se trouvent;

On doit mentionner que la Loi ne prévoit pas expressément la promulgation d'un règlement créant, entre sujets, un recours à la suite d'une contravention à une disposition de la Loi ou du Règlement. Je doute sérieusement qu'on puisse voir dans l'ensemble de la *Loi sur l'aéronautique*

Regulations could in any way be construed a part of a scheme to create for the benefit of subjects, rights which might be enforceable between themselves by this Court or by any court of law. The principles relied upon in *Orpen v. Roberts*⁷ and reiterated in *Direct Lumber Company Limited v. Western Plywood Company Limited*⁸ would seem to apply. Be that as it may, as an argument may be made that the words "or otherwise" in the expression "under an Act of Parliament or otherwise" in the above-quoted abstract from section 23 of the *Federal Court Act* are taken to include any validly enacted regulation and, since a statutory duty may be created by regulation, the applicability of the *Air Regulations* is worthy of examination.

Counsel for the plaintiff relies on Regulations 102, 104, 300, 305, 515, 516 and 529.

As to Regulations 102, 104, 305 and 516, counsel for the plaintiffs has only pleaded these generally in his statement of claim without referring in the pleadings or in his written argument as to how these Regulations might apply. I have read them and failed to find how they can create a statutory right of action between subject and subject or how they might have any bearing on the issue having regard to the allegations of negligence on the facts as pleaded.

Regulation 300 is pleaded as being applicable in so far as The Town is concerned. This Regulation prohibits land to be used as an airport unless it has been licensed as such. There is nothing creating a right of action between subject and subject for failure to obtain a licence and even if there were I fail to see how failure to obtain a licence would constitute a basis for claiming damages for personal injury.

There remain Regulations 515 and 529. Regulation 515 reads as follows:

515. (1) No aircraft shall be operated in such a negligent or reckless manner as to endanger or be likely to endanger the life or property of any person.

(2) Subject to subsection (3), no person shall fly an aircraft in such a manner as to create a shock wave or sonic boom, the effect of which may imperil the safety of other aircraft, be injurious to persons or animals or cause damage to property.

ou le *Règlement de l'air* une intention de créer, en faveur des sujets, des droits que la présente cour ou toute cour de justice peut rendre exécutoires entre eux. Les principes sur lesquels s'appuie l'arrêt *a Orpen c. Roberts*⁷ et réitérés dans *Direct Lumber Company Limited c. Western Plywood Company Limited*⁸ sembleraient s'appliquer. Quoi qu'il en soit, puisqu'on peut soutenir que les mots «ou autrement» contenus dans l'expression «en vertu *b* d'une loi du Parlement ou autrement» tirée de l'extrait précité de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale* englobe tout règlement valablement édicté et qu'un règlement peut créer un devoir, il vaut la peine d'examiner l'applicabilité du *c Règlement de l'air*.

L'avocat des demandeurs s'appuie sur les articles 102, 104, 300, 305, 515, 516 et 529 du Règlement.

d Il a invoqué de façon générale dans sa déclaration les articles 102, 104, 305 et 516, sans mentionner dans ses plaidoiries ou son argumentation écrite dans quelle mesure ils pouvaient s'appliquer. Je les ai lus et je ne vois pas comment ils peuvent *e* créer, entre sujets, un droit d'action et comment ils peuvent avoir un rapport avec le point en litige compte tenu des allégations de négligence soulevées par les faits relatés en l'espèce.

f On allègue que l'article 300 s'applique à la ville. Il interdit l'utilisation de terres comme aéroport à moins qu'un permis ait été délivré à cet effet. Il ne crée aucun droit d'action entre sujets pour défaut *g* d'obtenir un permis et, même si c'était le cas, je ne vois pas comment ce défaut peut servir de base à une réclamation en dommages-intérêts pour lésions corporelles.

h Il reste donc les articles 515 et 529. Voici d'abord le texte de l'article 515:

515. (1) Aucun aéronef ne sera piloté avec négligence ou imprudence, de façon à constituer un danger pour la vie ou les *i* biens de qui que ce soit.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), nul ne pilotera un aéronef de façon à créer une onde de choc ou une détonation transsonique susceptibles de mettre en danger un autre aéronef, de nuire à la santé des personnes ou des animaux ou d'endommager la propriété.

⁷ [1925] S.C.R. 364 at 370.

⁸ [1962] S.C.R. 646.

⁷ [1925] R.C.S. 364 à la page 370.

⁸ [1962] R.C.S. 646.

(3) The Minister may make orders or directions with respect to the operation of aircraft in sonic or supersonic flight.

This Regulation imposes no duty on any pilot which is not imposed on him by the common law of torts.

Regulation 529 provides for certain minimum heights for the flying of aircraft over populated and other areas, except when taking off or landing and except as specifically authorized by the Minister. This might well create a statutory duty on the pilot for the breach of which The Flying Club might be liable if, as argued by counsel for the plaintiffs, such statutory duty does create a statutory right of action in the plaintiffs against the pilot. However, I cannot accept this proposition as being of general application. The cases where statutory duties exist without corresponding rights of civil action between subject and subject are innumerable.

Before dismissing an action previous to trial on a motion of this nature, the Court must weigh the relative advantages of avoiding further costs and preventing a useless expenditure of time and effort occasioned by a trial, against the possibility of a successful appeal from the granting of the motion and dismissal of the action, resulting not only in a double set of costs but in a new trial should the trial have taken place in the meantime. In weighing these relative advantages and disadvantages, the judge hearing the motion should not grant the motion unless he is satisfied that an appeal against his order could not be successful.

As to recent jurisprudence on the matter, on one hand there is the recent case of *Canadian Pacific Ltd. v. Quebec North Shore Paper Company*⁹. The action in that case was one based on contract where the contract specifically made Quebec law applicable and was not a case based on tort. However, the language used and the reasoning on which the decision appears to be based would seem to lead to sweeping and far reaching conclusions as to the jurisdiction of this Court, which might have a considerable bearing on the principles applied in former cases such as the previous decision of my

⁹ (1976) 9 N.R. 471 (S.C.C.).

(3) Le Ministre peut publier des ordonnances ou des directives relatives à l'exploitation d'un aéronef en vol sonique ou supersonique.

Cet article n'impose au pilote aucun devoir qui ne lui est déjà imposé par le droit commun de la responsabilité délictuelle.

L'article 529 prévoit que les avions doivent voler à une altitude minimum au-dessus des agglomérations habitées et autres, sauf lors du décollage et de l'atterrissage et sauf autorisation expresse du Ministre. Cette disposition peut bien imposer au pilote un devoir dont la contravention entraîne la responsabilité de l'aéro-club si, comme le prétend l'avocat des demandeurs, ce devoir donne aux demandeurs un droit d'action contre le pilote. Cependant, je ne puis accepter que cette proposition soit de portée générale. Il existe d'innombrables cas où un devoir imposé par la loi n'appelle pas un droit correspondant d'action civile entre sujets.

Avant de rejeter une action, sur requête de cette nature, avant que le procès n'ait lieu, la Cour doit évaluer, d'une part, l'avantage qu'il y a d'éviter les frais supplémentaires et les pertes inutiles de temps et d'efforts qu'un procès entraîne et, de l'autre, la possibilité que l'ordonnance accueillant la requête et rejetant l'action soit portée en appel avec succès, avec pour résultat non seulement un double mémoire de frais mais un nouveau procès, dans l'éventualité où un procès avait déjà eu lieu entre-temps. Pour ce faire, le juge qui entend la requête ne doit l'accueillir que s'il est convaincu que son ordonnance ne peut être portée en appel avec succès.

La jurisprudence récente sur le sujet compte, d'une part, l'arrêt *Canadien Pacifique Ltée c. Quebec North Shore Paper Company*⁹. Cette action était basée sur un contrat qui prévoyait expressément que le droit applicable serait celui du Québec et elle n'avait pas trait à une faute délictuelle. Cependant, le langage utilisé et le raisonnement sur lequel la décision paraît être basée semblent amener des conclusions par trop générales et lourdes de conséquence sur la compétence de la présente cour, ce qui peut avoir une incidence importante sur les principes appliqués dans des

⁹ (1976) 9 N.R. 471 (C.S.C.).

brother Mahoney J. in the case of *Okanagan Helicopters Ltd. v. Canadian Pacific Limited*¹⁰. Although the language used by the Supreme Court of Canada in the *Quebec North Shore* case (*supra*) might have been broader than was actually required to dispose of the appeal as it did, the more recent unanimous decision of the Supreme Court in the case of *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen*¹¹, in my view, leaves no doubt as to the all-encompassing manner in which that Court intends to apply the language of the *Quebec North Shore* case (*supra*).

The Crown, as a defendant in the present case, has served a notice of indemnity on both The Town and The Flying Club claiming indemnity over against them on the basis of negligence. Previous to the *McNamara* decision (*supra*) were the action dismissed as against the applicants at this stage, it might have been presumed that the Crown would in a separate action be claiming indemnity against the same defendants on the same grounds, and that, based on former jurisprudence, this Court would possess full jurisdiction to hear that action. It would thus be arguable that the applicants in this motion would be put to the trouble and expense of a trial in any event and nothing would be gained from the standpoint of costs. The *McNamara* case, however, reversing all former jurisprudence, lays down quite clearly that even where the Crown itself is a plaintiff it cannot sue in contract in the Federal Court merely because it is a plaintiff. The wording of that judgment does not purport to limit this principle to contract law. On the contrary, it extends the principle to all cases unless the right of the Crown is founded on existing federal law. As there is no existing federal law involved on which the action can be based, the Crown itself would not have the right to sue in this Court by separate action and the argument as to convenience and costs has no foundation.

For the above reasons I am granting the application with costs and judgment will issue dismissing the action as against the applicants with costs.

causes précédentes, par exemple dans *Okanagan Helicopters Ltd. c. Canadien Pacifique Limitée*¹⁰, décision rendue par mon collègue le juge Mahoney. Même si le langage utilisé par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Quebec North Shore* (précité) a pu être plus large qu'il n'était effectivement nécessaire pour juger de l'appel comme elle l'a fait, la plus récente décision unanime de la Cour suprême dans *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine*¹¹, ne laisse, à mon avis, aucun doute quant à la manière dont la Cour suprême a l'intention d'appliquer le langage de l'arrêt *Quebec North Shore*, (précité).

La Couronne, défenderesse en l'espèce, a signifié à la ville et à l'aéro-club un avis leur réclamant un dédommagement basé sur la négligence. Avant l'arrêt *McNamara*, (précité) lorsqu'une action était rejetée contre les requérants à ce stade-ci, on pouvait présumer que la Couronne, dans une action distincte, réclamerait un dédommagement aux mêmes défendeurs en invoquant les mêmes motifs, et que, sur la foi de la jurisprudence antérieure, la présente cour aurait entièrement compétence pour entendre cette action. On pourrait ainsi prétendre que les auteurs de la présente requête auraient, de toute façon, à supporter les soucis et les dépenses d'un procès et qu'il n'y aurait rien à gagner du strict point de vue des frais. Cependant, l'arrêt *McNamara*, renversant toute la jurisprudence antérieure, établit de façon tout à fait claire que, même si la Couronne elle-même est demanderesse, elle ne peut intenter de poursuites sur la base d'un contrat devant la Cour fédérale simplement parce qu'elle est demanderesse. Les termes de ce jugement ne tendent pas à limiter ce principe au droit des contrats. Au contraire, ils étendent ce principe à tous les cas à moins que le droit de la Couronne ne s'appuie sur une loi fédérale existante. Puisque aucune loi fédérale existante ne peut servir de base à l'action, la Couronne elle-même n'aurait pas le droit d'intenter des poursuites devant la présente cour par action distincte et les arguments basés sur la commodité et les frais n'ont pas de fondement.

Pour ces motifs, j'accueille la demande avec dépens et jugement sera rendu rejetant l'action contre les requérants avec dépens.

¹⁰ [1974] 1 F.C. 465.

¹¹ (1977) 13 N.R. 181 (S.C.C.).

¹⁰ [1974] 1 C.F. 465.

¹¹ (1977) 13 N.R. 181 (C.S.C.).