

T-3972-78

T-3972-78

Pacific Western Airlines Ltd. and Canadian Acceptance Corporation Limited (Plaintiffs)

v.

The Queen in right of Canada, The Honourable Otto E. Lang, Walter M. McLeish, P. E. Arpin, J. P. Cadieux, J. P. Vaillancourt, R. L. Bolduc, H. R. Merritt, J. M. Belcher, P. P. Bowes, T. C. Calow, R. A. Harley, M. D. Jelenick, K. D. J. Owen, D. F. Heakes, Donald J. Dewar, Frederick G. Lowe, Douglas Ellis, Allan Bach, Ernest Hanover, Harry Allan Fooks, the Corporation of the City of Cranbrook, C. W. Purdy, George Stanley Swirski, Terry George, The Boeing Company, E. H. Bouillioun, Benjamin Wheat, C. E. Dillon, James L. Copenhaver, Frederick D. Frajola, Gary Soffe, Max Witters, John Doe I, John Doe II, John Doe III, Rohr Industries Inc., Kenneth W. Goebel, Garrette Arthur Brummett Jr., Herman O. Light Jr., John Doe IV, John Doe V and John Doe VI (*Defendants*)

Trial Division, Collier J.—Vancouver, November 20, 1978; Ottawa, April 2, 1979.

Practice — Motion to strike out pursuant to Rule 419(1)(a) — Jurisdiction — In action as result of an air crash at Cranbrook, B.C., allegation of tort (negligence and breach of statutory duty) and breach of contract made — Defendants making application including the Crown and named employees, the City of Cranbrook and named employees, and The Boeing Company and named employees — Crown Liability Act, R.S.C. 1970, c. C-38, ss. 3(1)(a), 7(1), 8(2) — Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, ss. 3, 6 — Air Regulations, SOR/61-10, ss. 104, 305, 313, 314 — Federal Court Rule 419(1)(a).

In an action brought as a result of an air crash in Cranbrook, British Columbia, and based in tort both in negligence and in breach of statutory duty, and in breach of contract, three groups of defendants challenge the Court's jurisdiction in respect of claims asserted against them and move to strike the statement of claim as against them pursuant to Rule 419(1)(a). Those groups of defendants are: the Crown and its named servants, the City of Cranbrook and three of its employees and, The Boeing Company (manufacturers of the aircraft), four of its senior personnel, and three unnamed persons. A fourth group, Rohr Industries (the manufacturer of the aircraft's braking system), four of its named employees and three unnamed persons did not bring motions.

Held, this Court has exclusive jurisdiction in respect of claims advanced against the Crown, but it does not have

Pacific Western Airlines Ltd. et Canadian Acceptance Corporation Limited (Demandereses)

a c.

La Reine du chef du Canada, l'Honorable Otto E. Lang, Walter M. McLeish, P. E. Arpin, J. P. Cadieux, J. P. Vaillancourt, R. L. Bolduc, H. R. Merritt, J. M. Belcher, P. P. Bowes, T. C. Calow, R. A. Harley, M. D. Jelenick, K. D. J. Owen, D. F. Heakes, Donald J. Dewar, Frederick G. Lowe, Douglas Ellis, Allan Bach, Ernest Hanover, Harry Allan Fooks, la Corporation de la ville de Cranbrook, C. W. Purdy, George Stanley Swirski, Terry George, La Boeing Company, E. H. Bouillioun, Benjamin Wheat, C. E. Dillon, James L. Copenhaver, Frederick D. Frajola, Gary Soffe, Max Witters, John Doe I, John Doe II, John Doe III, Rohr Industries Inc., Kenneth W. Goebel, Garrette Arthur Brummett Jr., Herman O. Light Jr., John Doe IV, John Doe V et John Doe VI (*Défendeurs*)

Division de première instance, le juge Collier—Vancouver, le 20 novembre 1978; Ottawa, le 2 avril 1979.

Pratique — Demande de radiation fondée sur la Règle 419(1)a — Compétence — Dans une action intentée à la suite d'un écrasement d'aéronef à Cranbrook (C.-B.), les demandereses invoquaient la responsabilité délictuelle (faute et inexécution d'obligations légales) et l'inexécution d'un contrat — Requête formulée par la Couronne et ses employés nommés, la ville de Cranbrook et ses employés nommés, et La Boeing Company et ses employés nommés — Loi sur la responsabilité de la Couronne, S.R.C. 1970, c. C-38, art. 3(1)a, 7(1), 8(2) — Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, c. A-3, art. 3, 6 — Règlement de l'Air, DORS/61-10, art. 104, 305, 313, 314 — Règle 419(1)a de la Cour fédérale.

Dans une action en responsabilité délictuelle pour cause de faute et d'inexécution d'obligations légales et en inexécution de contrat, intentée à la suite d'un écrasement d'aéronef à Cranbrook (Colombie-Britannique), trois groupes de défendeurs contestent la compétence de la Cour à l'égard des demandes dont ils ont à se défendre et concluent à la radiation de la déclaration conformément à la Règle 419(1)a. Ces groupes de défendeurs sont: la Couronne et ses fonctionnaires nommés, la ville de Cranbrook et trois de ses fonctionnaires et enfin, La Boeing Company (constructeur de l'aéronef), quatre de ses cadres supérieurs et trois personnes inconnues. Le quatrième groupe, composé de Rohr Industries (fabricant du système de freinage de l'aéronef), de quatre de ses cadres supérieurs nommés et de trois personnes inconnues, n'a présenté aucune requête.

Arrêt: la Cour a compétence exclusive pour connaître des demandes dont doit se défendre la Couronne mais non de celles

jurisdiction in respect of the claims advanced against the other defendants. There is no existing federal law, whether statute or regulation or common law, dealing with negligence, permitting these defendants, other than the Crown, to be impleaded in this Court. Although paragraph 17(4)(b) of the *Federal Court Act* permits a servant of the Crown to be sued in the Federal Court, that paragraph cannot be said to be existing federal law on which a claim in negligence, or otherwise, can be founded and entertained by this Court. The *Aeronautics Act* and the Regulations do not point to a litigable duty conferring a right of action on an individual citizen. Even if plaintiffs' allegation that the defendant groupings Boeing and Rohr were in breach of statutory duties specified by U.S. Federal Aviation Regulations—argued by plaintiffs to be adopted into Canadian law by treaty—the statement of claim does not set out any material facts said to constitute breach of those Regulations. The allegations made are of negligence in which the U.S. Federal Aviation Regulations are put forward as indicating the standards of care required in respect of the tort of negligence. One cannot, merely by baldly asserting in a pleading, breach of certain Regulations said to be Canadian federal law, with nothing more, automatically invoke or attract the jurisdiction of the Court. Even if a contract, and a breach of it, is assumed, the contract is not based on existing federal law. Further, the details of the breach do not implicate Cranbrook as principal in any way. The concept of pendent jurisdiction cannot be adopted by the Court. The *Quebec North Shore* and *McNamara* cases make it clear that the claims sued upon, in the main action and against each party, must all be based on federal law, and not on a combination of federal and non-federal law, or an admixture.

Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd. [1977] 2 S.C.R. 1054, applied. *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654, applied. *Tomossy v. Hammond* [1979] 2 F.C. 232, applied. *Green v. The Queen* (unreported, T-5984-78), applied. *Davie Shipbuilding Ltd. v. The Queen* [1979] 2 F.C. 235, considered. *Alda Enterprises Ltd. v. The Queen* [1978] 2 F.C. 106, considered.

APPLICATION.

COUNSEL:

E. M. Lane and *R. Allen* for plaintiffs.

G. Donegan and *G. Heinmiller* for defendants the Queen *et al.*

D. I. Brenner for defendants The Boeing Company *et al.*

H. J. Grey, Q.C. for defendants City of Cranbrook *et al.*

SOLICITORS:

Lane, Breck & Associates, Toronto, for plaintiffs.

Deputy Attorney General of Canada for defendants the Queen *et al.*

engagées contre les autres défendeurs. Il n'existe aucune règle de droit fédéral en matière de faute, qu'il s'agisse de loi, de règlement ou de *common law*, qui permette de poursuivre ces défendeurs, la Couronne exceptée, devant la Cour. Bien que de par l'alinéa 17(4)(b) de la *Loi sur la Cour fédérale*, il soit possible de poursuivre un fonctionnaire de la Couronne devant la Cour fédérale, on ne peut dire que cet alinéa constitue la loi fédérale sur laquelle on peut fonder une action en faute ou autre et en saisir la Cour. La *Loi sur l'aéronautique* et son Règlement d'application ne créent pas une obligation dont l'inexécution ouvrirait un recours aux particuliers. Quand bien même les défendeurs des groupes Boeing et Rohr auraient, comme le prétendent les demanderesse, manqué aux obligations légales prévues par les U.S. Federal Aviation Regulations—que les demanderesse considèrent comme applicables au Canada en vertu d'un traité—la déclaration n'indique aucun fait matériel constituant violation de ce règlement. La déclaration fait état de faute au regard de laquelle les U.S. Federal Aviation Regulations sont cités à titre de norme de prudence en la matière. Il ne suffit pas d'affirmer qu'il y a eu inobservation de certains règlements, que l'on dit applicables au Canada, pour se prévaloir de la compétence de la Cour. Même en supposant qu'il y a eu contrat et inexécution de ce contrat, celui-ci n'est fondé sur aucune règle de droit fédéral en vigueur. Par ailleurs, les détails de l'inexécution n'impliquent en aucune façon Cranbrook comme mandant. La Cour ne saurait souscrire à la notion de compétence accessoire. Il ressort des arrêts *Quebec North Shore* et *McNamara* que les conclusions formulées dans l'action principale et contre chaque codéfendeur doivent être toutes fondées sur la législation fédérale, et non sur une combinaison ou un mélange de législation fédérale et non fédérale.

Arrêts appliqués: *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée* [1977] 2 R.C.S. 1054; *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654; *Tomossy c. Hammond* [1979] 2 C.F. 232; *Green c. La Reine* (non publié, T-5984-78). Arrêts considérés: *Davie Shipbuilding Ltd. c. La Reine* [1979] 2 C.F. 235; *Alda Enterprises Ltd. c. La Reine* [1978] 2 C.F. 106.

8 REQUÊTE.

AVOCATS:

E. M. Lane et *R. Allen* pour les demanderesse.

G. Donegan et *G. Heinmiller* pour les défendeurs la Reine *et al.*

D. I. Brenner pour les défendeurs La Boeing Company *et al.*

H. J. Grey, c.r. pour les défendeurs la ville de Cranbrook *et al.*

PROCUREURS:

Lane, Breck & Associates, Toronto, pour les demanderesse.

Le sous-procureur général du Canada pour les défendeurs la Reine *et al.*

Brenner & Co., Vancouver, for defendants
The Boeing Company *et al.*

Harper, Grey, Easton & Co., Vancouver, for
defendants City of Cranbrook *et al.*

Brenner & Co., Vancouver, pour les défendeurs
La Boeing Company *et al.*

Harper, Grey, Easton & Co., Vancouver, pour
les défendeurs la ville de Cranbrook *et al.*

The following are the reasons for judgment rendered in English by

COLLIER J.: There are here three motions by certain groups of defendants challenging, in respect of the claims asserted against them, the jurisdiction of this Court. Rule 419(1)(a) is invoked.

For the purpose of these motions, all the facts in the statement of claim are admitted and assumed to be true. The statement of claim is a lengthy document. It has 69 pages, containing 94 paragraphs. It does not, as required by Rule 408, confine itself to material facts only. There are allegations of law. In a number of paragraphs, the plaintiffs have alleged, as well, breach of certain sections of the *Aeronautics Act*,¹ of the *Air Regulations*² and of the Federal Aviation Regulations (U.S.). The material facts alleged to constitute breach have not been set out. For the purpose of these reasons, I have accepted only the pleaded material facts.

The plaintiff Canadian Acceptance Corporation Limited (hereinafter "Canadian Acceptance") was the owner and lessor of a Boeing model 737/275 aircraft (hereinafter "the 737"). The 737 was leased and operated by the plaintiff Pacific Western Airlines Ltd. (hereinafter "P.W.A."). The 737 had been designed, manufactured and sold by The Boeing Company (hereinafter "Boeing"), an American corporation carrying on business in Seattle, Washington. The aircraft had, as part of its braking system, a component assembly known as the Rohr target-type thrust reverser system. The reverser system had been designed and manufactured by the predecessor of Rohr Industries Inc. (hereinafter "Rohr"). Rohr carries on business in California.

P.W.A. carries on business in Canada as a scheduled air carrier. On February 11, 1978, the 737 was on a regularly scheduled flight from

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

LE JUGE COLLIER: Il s'agit en l'espèce de trois requêtes qu'ont présentées certains des codéfendeurs, excipant, relativement aux demandes dont ils ont à se défendre, de la compétence de la Cour. On invoque la Règle 419(1)a).

Aux fins desdites requêtes, il faut présumer que tous les faits allégués dans la déclaration sont vrais et qu'ils ont été reconnus comme tels. La déclaration ici consiste en un document substantiel de 69 pages comprenant 94 paragraphes. Elle ne se limite pas, comme le demande la Règle 408, aux faits bruts. On y invoque certaines règles de droit. Dans plusieurs paragraphes, les demanderesse allèguent infraction aussi bien à certains articles de la *Loi sur l'aéronautique*¹, et au *Règlement de l'Air*² qu'aux Federal Aviation Regulations des États-Unis. Les faits matériels qui constitueraient cette inexécution n'ont pas été décrits. Pour les fins des présents motifs, je n'ai reconnu que les faits matériels expressément invoqués.

La demanderesse Canadian Acceptance Corporation Limited (ci-après la «Canadian Acceptance») était propriétaire et bailleur d'un aéronef de type Boeing 737/275 (ci-après «le 737»). C'est la demanderesse Pacific Western Airlines Ltd. (ci-après la «P.W.A.») qui avait loué et exploitait le 737. Celui-ci avait été conçu, fabriqué et vendu par La Boeing Company (ci-après la «Boeing») une société américaine faisant affaire à Seattle (Washington). L'aéronef comportait, comme partie intégrante de son système de freinage, un mécanisme appelé inverseur de poussée Rohr du type à déflecteurs. C'est la société maintenant devenue la Rohr Industries Inc. (ci-après la «Rohr») qui avait conçu et fabriqué ce système. La Rohr fait affaire en Californie.

La P.W.A. fait affaire au Canada comme transporteur régulier. Le 11 février 1978, le 737 en cause effectuait un vol régulier de Calgary

¹ R.S.C. 1970, c. A-3.

² SOR/61-10, as amended.

¹ S.R.C. 1970, c. A-3.

² DORS/61-10, modifié.

Calgary, Alberta to Cranbrook, B.C. (Flight 314). A portion of paragraph 26 of the statement of claim sets out the plaintiffs' version of what occurred:

The plaintiffs further say that immediately after landing and extending or deploying the thrust reversers at the Cranbrook Airport, where visibility was reduced in conditions of snow and blowing snow, the pilot was forced to initiate an emergency overshoot when he became aware that snow-removal equipment had remained or was permitted to remain on the runway obstructing the landing roll. The emergency overshoot was initially successful and C-FPWC avoided the obstruction but during the overshoot take-off, the thrust reversers were not completely retracted or closed. The plaintiffs say that the hydraulic pressure used to retract, close and stow the reversers was interrupted and began to dissipate after C-FPWC left the runway. During the climb, aerodynamic influences and forces caused the port thrust reverser to spring back into the fully open position. The pilot and co-pilot of C-FPWC had no control over the movement of the port thrust reverser. The sudden movement of the port thrust reverser forced the port thrust or throttle lever to the closed position, thereby interrupting fuel flow to the port engine. The plaintiffs also say that the resultant asymmetric power condition, with the starboard engine in forward thrust and the port engine thrust reverser creating aerodynamic drag, caused the aircraft to become uncontrollable, and it crashed in a steep nose down attitude on the south-east corner of the airport. The crash and ensuing fire killed 43 persons. The six survivors suffered varying degrees of injuries. The aircraft was totally destroyed.

On August 31, 1978, the plaintiffs commenced this action in this Court. There are 43 defendants. Six are designated as John Doe I, John Doe II, John Doe III, John Doe IV, John Doe V, and John Doe VI.

The defendants can be divided into four groups.

There is first Her Majesty the Queen in right of Canada. I will sometimes refer to that defendant as the federal Crown, or the Crown. The next twenty defendants are servants of the Crown. They include the Minister of Transport. The other individuals are senior or responsible employees of the Department of Transport.

The next group of defendants is the Corporation of the City of Cranbrook (hereinafter "Cranbrook") and three of its employees.

Then comes the Boeing group. The company itself is sued, along with seven of its senior employees or officers. John Doe I, II and III,

(Alberta) à Cranbrook (C.-B.) (vol 314). Une partie du paragraphe 26 de la déclaration donne la version des faits des demandereses:

[TRADUCTION] Les demandereses affirment en outre qu'immediatement après avoir touché le sol et sorti les inverseurs de poussée à l'aéroport de Cranbrook, alors que la neige et la poudrière réduisaient la visibilité, le pilote a été forcé de remettre plein les gaz lorsqu'il s'est rendu compte qu'un engin chasse-neige était demeuré, ou avait été autorisé à demeurer, sur la piste bloquant la course à l'atterrissage. Au début, ce décollage en catastrophe fut couronné de succès, l'appareil C-FPWC évitant l'obstacle mais au cours du décollage les inverseurs de poussée ne furent pas complètement rétractés ni refermés. Les demandereses affirment que la pression hydraulique employée pour rétracter, refermer et effacer les inverseurs a été coupée puis a commencé à disparaître une fois que l'avion C-FPWC eût quitté la piste. Au cours de l'ascension, les forces et influences aérodynamiques firent que l'inverseur de poussée gauche revint en position sortie échappant à tout contrôle du pilote et du copilote de l'avion C-FPWC. Le brusque retour en position sortie de l'inverseur de poussée gauche bloqua la commande d'arrivée des gaz en position fermée coupant ainsi l'alimentation en carburant du moteur gauche. Les demandereses affirment aussi que la poussée asymétrique résultante, le moteur droit en poussée normale et le gauche inversé, créa ainsi une résistance aérodynamique et fit que l'aéronef devint incontrôlable et s'écrasa, nez contre terre, au coin sud-est de l'aéroport. L'impact, et l'incendie qui s'ensuivit, tuèrent 43 personnes. Les six survivants subirent des blessures de gravité différente. L'aéronef fut une perte totale.

Le 31 août 1978, les demandereses introduisent cette action devant la Cour. Il y a 43 défendeurs dont six désignés comme John Doe I, John Doe II, John Doe III, John Doe IV, John Doe V et John Doe VI.

On peut classer les défendeurs en quatre groupes.

Il y a d'abord Sa Majesté la Reine du chef du Canada. Dans certains cas je l'appellerai la Couronne fédérale ou simplement la Couronne. Il y a aussi comme défendeurs vingt fonctionnaires de la Couronne: le ministre des Transports et certains hauts fonctionnaires de son Ministère.

Dans un autre groupe de défendeurs on peut classer la Corporation de la ville de Cranbrook (ci-après «Cranbrook») et trois de ses fonctionnaires.

Vient ensuite le groupe Boeing. La compagnie est elle-même poursuivie de même que sept de ses dirigeants et cadres supérieurs. John Doe I, II et

following the practice of some United States courts, have also been named as defendants (see paragraphs 43-48). Of the Boeing group, only the company and three of the individual defendants have at this stage, objected to jurisdiction. I assume that is because service has not been effected on other individuals in that group.

Finally, there is the Rohr group. The company itself and four of its senior personnel have been named. In addition, John Doe IV, V, and VI are designated as part of this group. Neither Rohr nor the four named employees have brought motions in respect of jurisdiction. It may be they had not, at the time of this hearing, been served with notice of the statement of claim.

I turn first to the claims asserted against the Crown, and to the position taken, on these motions, by that defendant.

The main claim is founded in tort, both in negligence and in breach of statutory duties. The specific allegations of negligence and of breach of statutory duties are levelled against the twenty Crown servants. The Crown is said to be vicariously liable.

There is also an allegation of breach of contract (see paragraph 86).

The federal law imposing liability in tort against the Crown is found in the *Crown Liability Act*.³ Paragraph 3(1)(a) of that statute provides the Crown "is liable in tort" in respect of a tort committed by a servant of the Crown. If breach of statutory duty is considered a separate tort from that of negligence, and that seems to be the English⁴ and Canadian view, then it is embraced by paragraph 3(1)(a).

Canadian Acceptance claims damages for the value of the aircraft and for loss of profits in respect of its rental. P.W.A. claims damages for the cost of rescue, evacuation and clean-up, for the

³ R.S.C. 1970, c. C-38. The requirement of existing federal law, to clothe this Court with jurisdiction, comes from the *Quebec North Shore* and *McNamara* cases, to be referred to later in these reasons.

⁴ See *London Passenger Transport Board v. Upson* (per Lord Wright at pp. 168-169).

III, suivant la pratique de certaines juridictions américaines, ont été aussi inscrits comme défendeurs (voir les paragraphes 43 à 48). Du groupe Boeing, seule la compagnie et trois des individus codéfendeurs ont, en cet état de la cause, excipé de la compétence. Je présume que c'est parce que signification de l'action n'a pas encore été faite aux autres individus du groupe.

Enfin il y a le groupe Rohr. La compagnie elle-même et quatre de ses cadres supérieurs sont nommés. En sus, John Doe IV, V et VI sont aussi inclus dans ce groupe. Ni Rohr ni les cadres n'ont présenté de requêtes au sujet de la compétence. Il se peut qu'au moment de l'instruction la déclaration ne leur ait pas encore été signifiée.

J'examine d'abord les demandes dont la Couronne doit se défendre ainsi que la position que celle-ci a prise à cet égard.

La demande principale se fonde sur la responsabilité délictuelle résultant tant de la faute que de l'inexécution d'obligations légales. Précisément, c'est aux vingt fonctionnaires de la Couronne qu'on impute soit une faute soit l'inexécution d'une obligation légale. La Couronne serait responsable en tant que commettant.

On allègue aussi inexécution d'un contrat (voir paragraphe 86).

C'est dans la *Loi sur la responsabilité de la Couronne* que se trouve le droit fédéral de la responsabilité délictuelle de la Couronne.³ L'alinéa 3(1)a) de cette loi dispose que la Couronne «est responsable» à l'égard d'un délit civil commis par un préposé de la Couronne. Si l'inexécution d'une obligation légale doit être considérée comme un délit différent de la faute, et il semble que ce soit là et la position canadienne et la position anglaise⁴, alors l'alinéa 3(1)a) s'applique aussi.

La Canadian Acceptance réclame comme dommages-intérêts la valeur de son avion et la perte des profits qu'elle aurait retirés de sa location. La P.W.A. réclame le prix du sauvetage, de l'évacua-

³ S.R.C. 1970, c. C-38. Qu'il faille une norme de droit fédéral applicable pour attribuer compétence à la Cour, est exigé par les arrêts *Quebec North Shore* et *McNamara* cités ultérieurement.

⁴ *London Passenger Transport Board c. Upson* (lord Wright, aux pages 168 et 169).

cost of a substitute aircraft, for loss of revenue and for an increase in replacement cost. The total damages claimed by the plaintiffs are \$12,100,000.

In those circumstances this Court has exclusive jurisdiction in respect of the claim against the Crown. The jurisdiction of the county, district, or superior courts of the provinces is excluded (see subsection 7(1) and subsection 8(2) of the statute).

I turn next to the remaining defendants, as a group.

The claims advanced against them are twofold: negligence and breach of statutory duty. A claim of breach of contract, as well, is asserted against Cranbrook (paragraphe 86).

I shall deal first with the negligence aspect.

The starting point, as to the applicable law, is the two well-known Supreme Court of Canada decisions: *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.* and *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen*.⁵

In the *Quebec North Shore* case, the claim was between citizens and citizens for breach of contract. The plaintiffs sought to uphold jurisdiction of this Court by virtue of section 23 of the *Federal Court Act*⁶. The Supreme Court of Canada held section 23 must be assessed initially under the terms of section 101 of *The British North America Act, 1867*. Laskin C.J. stated, at pages 1065-1066, the requisites for finding jurisdiction in this Court:

It is also well to note that s. 101 does not speak of the establishment of Courts in respect of matters within federal legislative competence but of Courts "for the better administration of the laws of Canada". The word "administration" is as telling as the plural words "laws", and they carry, in my opinion, the requirement that there be applicable and existing

⁵ I shall set out in an appendix to these reasons the citations of the cases to which I shall refer. In the appendix I shall include not only those cases, but all the decisions cited by counsel to me. Since the date of the argument on these motions, some of the cases relied on by counsel have been reversed in the Federal Court of Appeal. Further, there have been recent decisions, both by the Federal Court of Appeal and the Supreme Court of Canada, which touch on some of the matters here. Hence, the reasons for the appendix.

⁶ R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10.

tion et du nettoyage, le coût de remplacement de l'avion, la perte de revenu subie et la hausse du coût de remplacement. En tout les demandereses réclament \$12,100,000.

^a En l'espèce la Cour a compétence exclusive pour ce qui est de la demande engagée contre la Couronne. La compétence des juridictions supérieures, ou de comté ou de district, des provinces est exclue (voir les paragraphes 7(1) et 8(2) de la Loi).

J'examine maintenant le cas des autres défendeurs, en tant que groupe.

Ils ont engagé deux catégories de demandes: une fondée sur la faute et l'autre sur l'inexécution d'obligations légales. L'inexécution d'un contrat est aussi reprochée à Cranbrook (paragraphe 86).

Je traiterai d'abord de la question de la faute.

^d Le point de départ, quant au droit applicable, ce sont les deux arrêts bien connus de la Cour suprême du Canada: *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée et McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine*.⁵

Dans l'arrêt *Quebec North Shore*, il s'agissait d'une action, engagée par des citoyens contre d'autres citoyens, en inexécution de contrat. Les demandereses concluaient à la compétence de la présente cour en vertu de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*⁶. La Cour suprême du Canada a statué que l'article 23 doit être interprété en fonction du libellé de l'article 101 de *l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*. Le juge en chef ⁸ Laskin a énoncé aux pages 1065 et 1066, les conditions autorisant la Cour à se déclarer compétente:

Il convient également de souligner que l'art. 101 ne traite pas de la création des tribunaux pour connaître des sujets relevant de la compétence législative fédérale, mais «pour assurer la meilleure exécution des lois du Canada». Le terme «exécution» est aussi significatif que le mot pluriel «lois». A mon avis, ils supposent tous deux l'existence d'une législation fédérale appli-

⁵ J'énumérerai dans une annexe aux présents motifs les affaires que je vais citer. J'insérerai aussi les décisions auxquelles m'ont référé les avocats. Depuis que ces requêtes ont été débattues, la Cour d'appel fédérale a réformé certaines des affaires sur lesquelles s'étaient appuyés les avocats. De plus certains arrêts récents tant de la Cour d'appel fédérale que de la Cour suprême du Canada portent sur certains aspects de l'espèce, d'où les raisons de cette annexe.

⁶ S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10.

federal law, whether under statute or regulation or common law, as in the case of the Crown, upon which the jurisdiction of the Federal Court can be exercised. Section 23 requires that the claim for relief be one sought under such law.

In the *McNamara* case the federal Crown sued several companies for damages in respect of breach of a construction contract. Some of the defendants issued third party claims against a co-defendant and certain other companies. It was held the Federal Court did not have jurisdiction in respect of any of the matters sued upon. Laskin C.J., at page 658, said:

Shortly put, the main issue in these appeals is whether the Federal Court of Canada may be invested with jurisdiction over a subject at the suit of the Crown in right of Canada which seeks to enforce in that Court a claim for damages for breach of contract. The basis for the conferring of any such jurisdiction must be found in s. 101 of the *British North America Act* which, *inter alia*, confers upon Parliament legislative power to establish courts "for the better administration of the laws of Canada". In *Quebec North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Limited* ([1977] 2 S.C.R. *infra*), (a decision which came after the judgments of the Federal Court of Appeal in the present appeals), this Court held that the quoted provisions of s. 101, make it a prerequisite to the exercise of jurisdiction by the Federal Court that there be existing and applicable federal law which can be invoked to support any proceedings before it. It is not enough that the Parliament of Canada have legislative jurisdiction in respect of some matter which is the subject of litigation in the Federal Court. As this Court indicated in the *Quebec North Shore Paper Company* case, judicial jurisdiction contemplated by s. 101 is not co-extensive with federal legislative jurisdiction.

and at pages 659-660:

In the *Quebec North Shore Paper Company* case, this Court observed, referring to this provision, that the Crown in right of Canada in seeking to bring persons into the Exchequer Court as defendants must have founded its action on some existing federal law, whether statute or regulation or common law.

What must be decided in the present appeals, therefore, is not whether the Crown's action is in respect of matters that are within federal legislative jurisdiction but whether it is founded on existing federal law. I do not think that s. 17(4), read literally, is valid federal legislation under s. 101 of the *British North America Act* in purporting to give jurisdiction to the Federal Court to entertain any type of civil action simply because the Crown in right of Canada asserts a claim as plaintiff. The common law rule that the Crown may sue in any Court having jurisdiction in the particular matter, developed in unitary England, has no unlimited application to federal Canada where legislative and executive powers are distributed between the central and provincial levels of legislature and government and where, moreover, there is a constitutional limitation on the power of Parliament to establish Courts.

cable, que ce soit une loi, un règlement ou la *common law*, comme dans le cas de la Couronne, sur lesquels la Cour fédérale peut fonder sa compétence. L'article 23 exige que la demande de redressement soit faite en vertu de pareille loi.

^a Dans l'affaire *McNamara*, la Couronne fédérale poursuivait plusieurs compagnies en dommages-intérêts pour inexécution d'un contrat de construction. Certains des défendeurs appelèrent en garantie un codéfendeur ainsi que certaines autres compagnies. On jugea que la Cour fédérale n'était pas compétente dans les matières en cause. Le juge en chef Laskin, à la page 658, a écrit:

^c En bref, la principale question en litige dans ces pourvois est de savoir si la Cour fédérale du Canada a compétence sur un sujet dans une action en dommages-intérêts intentée par la Couronne du chef du Canada pour inexécution d'un contrat. Cette compétence relèverait de l'art. 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* qui confère notamment au Parlement le pouvoir législatif d'établir des tribunaux «pour la meilleure administration des lois du Canada». Dans l'arrêt *Quebec North Shore Paper Company c. Le Canadien Pacifique Limitée* ([1977] 2 R.C.S. *infra*), (arrêt rendu après les jugements de la Cour d'appel fédérale en l'espèce), cette Cour a statué que les dispositions de l'art. 101 posent comme condition préalable à l'exercice par la Cour fédérale de sa compétence, l'existence d'une législation fédérale applicable sur laquelle on puisse fonder les procédures. Il ne suffit pas que le Parlement du Canada puisse légiférer sur un domaine dont relève la question soumise à la Cour fédérale. Comme l'a indiqué cette Cour dans l'arrêt *Quebec North Shore Paper Company*, la compétence judiciaire en vertu de l'art. 101 ne recouvre pas le même domaine que la compétence législative fédérale.

et aux pages 659 et 660:

^g Dans l'arrêt *Quebec North Shore Paper Company*, cette Cour a souligné au sujet de cette disposition que pour traduire des personnes devant la Cour de l'Échiquier, la Couronne du chef du Canada doit au préalable établir que son action relève de la législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou la *common law*.

^h Il ne s'agit donc pas de décider en l'espèce si la demande de redressement de la Couronne relève d'un domaine de compétence législative fédérale, mais de déterminer si elle est fondée sur la législation fédérale applicable. Je ne pense pas que, pris littéralement, le par. 17(4), qui vise à habiliter la Cour fédérale à connaître de tout genre d'action d'ordre civil du seul fait que la Couronne du chef du Canada fait une réclamation à titre de demanderesse, constitue une législation fédérale valide en vertu de l'art. 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*. La règle de *common law* selon laquelle la Couronne peut poursuivre devant tout tribunal ayant compétence dans le domaine pertinent, élaborée dans le régime unitaire anglais, ne peut s'appliquer intégralement au Canada, un état fédéral, où les pouvoirs législatifs et exécutifs sont répartis entre les législatives et gouvernements centraux et provinciaux et où, en outre, le pouvoir du Parlement d'établir des tribunaux est limité par la Constitution.

and again at pages 663-664:

I conclude, therefore, that the appellants' challenge to the jurisdiction of the Federal Court must succeed and that their appeals must, accordingly, be allowed with costs throughout. The judgments of the Courts below should be set aside and the statements of claim served on the appellants should be struck out. In view of this conclusion, the consequential proceedings between the co-defendants and the third party proceedings must likewise fall, and it is unnecessary to deal with the issues raised as to their validity or propriety. I would, however, observe that if there had been jurisdiction in the Federal Court there could be some likelihood of proceedings for contribution or indemnity being similarly competent, at least between the parties, in so far as the supporting federal law embraced the issues arising therein.

There are a number of cases, in the Trial and Appeal Divisions of this Court, in which the principles laid down by the Supreme Court of Canada have been applied.⁷

A review of all those decisions leads me to the conclusion there is no existing federal law, whether statute or regulation or common law, dealing with negligence, permitting these defendants, other than the Crown, to be impleaded in this Court.

Counsel for the plaintiffs contended jurisdiction, in respect of the twenty servants of the Crown, can be found in paragraph 17(4)(b) of the *Federal Court Act*.

17. ...

(4) The Trial Division has concurrent original jurisdiction

(a) in proceedings of a civil nature in which the Crown or the Attorney General of Canada claims relief; and

(b) in proceedings in which relief is sought against any person for anything done or omitted to be done in the performance of his duties as an officer or servant of the Crown.

⁷ *Associated Metals & Minerals Corp. v. The "Evie W"; The "Capricorn" v. Antares Shipping Corp.; Hawker Industries Ltd. v. Santa Maria Shipowning and Trading Co., S.A.; Benson Bros. Shipbuilding Co. (1960) Ltd. v. Mark Fishing Co. Ltd.; Western Caissons (Quebec) Ltd. v. McNamara Corp. of Newfoundland Co. Ltd.; The Foundation Co. of Canada Ltd. v. The Queen; United Nations v. Atlantic Seaways Corp.; The Queen v. Rhine; The Queen v. Prytula; McGregor v. The Queen; Haida Helicopters Ltd. v. Field Aviation Co. Ltd.; Alda Enterprises Ltd. v. The Queen.*

I have not attempted to record all the decisions in both Divisions. I have omitted, as well, a number which deal particularly with "admiralty" jurisdiction.

et encore aux pages 663 et 664:

J'en conclus donc que la contestation de la compétence de la Cour fédérale par les appelants est fondée et, en conséquence, je suis d'avis d'accueillir leurs pourvois avec dépens dans toutes les cours. Les jugements des tribunaux d'instance inférieure doivent être infirmés et les déclarations signifiées aux appelants radiées. Compte tenu de cette conclusion, les procédures résultantes entre co-défendeurs et les procédures de mise en cause doivent être tenues pour invalides et il n'est pas nécessaire de traiter de leur validité ou de leur opportunité. Je tiens toutefois à souligner que si la Cour fédérale avait eu compétence, il est assez vraisemblable que les demandes de contributions ou d'indemnités auraient été recevables, du moins entre les parties, dans la mesure où la législation fédérale pertinente s'appliquait aux questions soulevées en l'espèce.

Il existe maintenant plusieurs espèces, dont ont eu à connaître les Divisions de première instance et d'appel de la Cour où ont été appliqués les principes ainsi posés par la Cour suprême du Canada.⁷

La revue de cette jurisprudence m'amène à conclure qu'il n'y a pas dans le droit fédéral existant, de loi, de règlement ou de règle de *common law*, traitant de la faute, qui autoriserait ces défendeurs, la Couronne exceptée, à ester en la présente cour.

Les avocats des demandereses ont fait valoir que la compétence, à l'égard des vingt fonctionnaires de la Couronne, pourrait être fondée sur l'alinéa 17(4)(b) de la *Loi sur la Cour fédérale*:

17. ...

(4) La Division de première instance a compétence concurrente en première instance

a) dans les procédures d'ordre civil dans lesquelles la Couronne ou le procureur général du Canada demande redressement; et

b) dans les procédures dans lesquelles on cherche à obtenir un redressement contre une personne en raison d'un acte ou d'une omission de cette dernière dans l'exercice de ses fonctions à titre de fonctionnaire ou préposé de la Couronne.

⁷ *Associated Metals & Minerals Corp. c. L'«Evie W»; Le «Capricorn» c. Antares Shipping Corp.; Hawker Industries Ltd. c. Santa Maria Shipowning and Trading Co., S.A.; Benson Bros. Shipbuilding Co. (1960) Ltd. c. Mark Fishing Co. Ltd.; Western Caissons (Quebec) Ltd. c. McNamara Corp. of Newfoundland Co. Ltd.; The Foundation Co. of Canada Ltd. c. La Reine; Nations Unies c. Atlantic Seaways Corp.; La Reine c. Rhine; La Reine c. Prytula; McGregor c. La Reine; Haida Helicopters Ltd. c. Field Aviation Co. Ltd.; Alda Enterprises Ltd. c. La Reine.*

Je n'ai pas cherché à énumérer toutes les décisions des deux divisions portant sur le sujet. J'ai omis aussi un certain nombre d'espèces portant plus particulièrement sur la compétence «d'amirauté».

I agree paragraph 17(4)(b) permits a servant of the Crown to be sued in the Federal Court. But I do not agree the paragraph can be said to be existing federal law on which a claim in negligence, or otherwise, can be founded and entered by this Court.

The former *Exchequer Court Act*⁸ had no provision similar to paragraph 17(4)(b). A plaintiff could not, as I understand it, bring action against a Crown servant in the Exchequer Court. Plaintiffs sometimes felt constrained to bring two actions, one in the Exchequer Court against the Crown, and another against the servant in a provincial court. The purpose of paragraph 17(4)(b) was, as I see it, to do away with that anomaly.

I conclude that paragraph 17(4)(b) merely permits the impleading of a Crown servant. For jurisdiction, existing federal law must be found elsewhere.

Mahoney J. considered this point in two recent cases: *Tomossy v. Hammond* and *Green v. The Queen*. I quote from page 233 of the reasons in the *Tomossy* case:

The personal liability of an individual for a tort committed by him arises under the common law. It arises whether he commits it in the course of his employment or in other circumstances. The fact that the individual is a servant of the Crown and commits a tort in the course of that employment in no way alters the basis in law for his liability. It does not arise under "the Laws of Canada" or "federal law" as the term has been defined by the *McNamara* and *Quebec North Shore* decisions. The import of those decisions was extensively canvassed by the Federal Court of Appeal in *Associated Metals & Minerals Corporation v. The "Evie W"* and it would be an exercise of some leisure on my part either to recite or summarize that analysis.

Mahoney J. refers to other decisions which came to the same result. They are included in the appendix to these reasons. I have included as well two inconsistent decisions: *Desbiens v. The Queen* (before the *McNamara* case), and *Attridge v. The Queen* (after the *McNamara* case).

I agree with the result reached by Mahoney J.

⁸ R.S.C. 1970, c. E-11.

Je reconnais que l'alinéa 17(4)(b) autorise à poursuivre un fonctionnaire de la Couronne devant la Cour fédérale. Mais je n'admets pas que l'on puisse dire que cet alinéa constitue une norme de droit fédéral positif en vigueur qui autoriserait à saisir la Cour d'une demande, fondée ou non sur quelque faute.

Autrefois la *Loi sur la Cour de l'Échiquier*⁸ ne comportait aucune disposition semblable à l'alinéa 17(4)(b). Un demandeur ne pouvait pas, si je comprends bien, engager une action contre un fonctionnaire de la Couronne devant la Cour de l'Échiquier. Parfois le demandeur devait donc engager deux actions, une devant la Cour de l'Échiquier contre la Couronne, et une autre contre le fonctionnaire devant une juridiction provinciale. L'objet de l'alinéa 17(4)(b) a donc été, semble-t-il, de supprimer cette anomalie.

Je dis donc que l'alinéa 17(4)(b) se borne à autoriser à ester contre un fonctionnaire de la Couronne. Pour ce qui est de la compétence, il faut chercher ailleurs le droit fédéral applicable.

Le juge Mahoney a étudié ce point dans deux espèces récentes: *Tomossy c. Hammond* et *Green c. La Reine*. Je cite un extrait de la page 233 des motifs de l'affaire *Tomossy*:

La responsabilité personnelle d'un individu pour un délit qu'il a commis naît de la *common law*. Elle existe qu'il ait agi ou non dans le cadre de son emploi. Qu'un individu soit un préposé de la Couronne et ait commis un délit dans le cadre de cet emploi ne change rien au fondement juridique de sa responsabilité. Celle-ci n'est pas créée par les «lois du Canada» ou le «droit fédéral» tel que défini par les décisions *McNamara* et *Quebec North Shore*. La portée de ces décisions a été étudiée à fond par la Cour d'appel fédérale dans *Associated Metals & Minerals Corporation c. L'«Evie W»* et il serait superflu de ma part de citer ou de résumer cette analyse.

Le juge Mahoney réfère alors à d'autres espèces où on en est arrivé au même résultat. Elles sont incluses dans l'annexe aux présents motifs. J'ai aussi ajouté deux affaires jugées en sens contraire: *Desbiens c. La Reine* (avant l'arrêt *McNamara*) et *Attridge c. La Reine* (après l'arrêt *McNamara*).

Quant à moi je partage l'opinion du juge Mahoney.

⁸ S.R.C. 1970, c. E-11.

I turn now to the claim, based on breach of statutory duties, advanced against the twenty Department of Transport Crown servants, and the Cranbrook group of defendants.

The plaintiffs rely in their statement of claim, for this head of federal law, on the *Aeronautics Act*, and the *Air Regulations*. The defendants are alleged, in particular, to have committed breach of duties set out in sections 3 and 6 of the statute, and sections 104, 305, 313 and 314 of the Regulations. Those provisions, it is said, create duties owing, not just to the public, but to the plaintiffs and others; breach of those duties entitles an individual citizen, injured or aggrieved by the default, to bring action; the *Aeronautics Act* and the *Air Regulations* contain, therefore, the existing federal law, required by the *Quebec North Shore* and *McNamara* cases, to confer jurisdiction.

The question as to whether the *Aeronautics Act* and the Regulations create duties enforceable by individual persons, or public duties only, has been canvassed in several cases.⁹ All those decisions are to the same effect. The *Aeronautics Act* and the Regulations do not point to a litigable duty conferring a right of action on an individual citizen.

The particular portions of sections 3 and 6 of the statute, and the particular portions of sections 104, 305, 313 and 314 of the Regulations, relied on by the plaintiffs in their pleading, do not, in my opinion, invest in the plaintiffs a cause of action founded on existing federal law.

The plaintiffs assert, in the statement of claim, breaches of statutory duties by the Boeing group and the Rohr group. The cause of action is constructed in this fashion. The members of those two groups are said to have failed to comply with "the spirit, letter, and intent" of a large number of United States Federal Aviation Regulations (FAR's). Paragraphs 28(g) and 30 to 48 have reference to the Boeing group. Paragraphs 49 to 62 cover the Rohr group. Paragraph 87 asserts the provisions of the FAR's became, by treaty, part of

⁹ *Canadian Pacific Air Lines, Ltd. v. The Queen; McGregor v. The Queen; Haida Helicopters Ltd. v. Field Aviation Co. Ltd.; Millardair Ltd. v. The Queen.*

J'examine maintenant la demande, fondée sur l'inexécution d'obligations légales, dont doivent se défendre les vingt fonctionnaires du ministère des Transports et les défendeurs du groupe Cranbrook.

^a Les demanderesse s'appuient, dans leur déclaration, pour trouver une norme de droit fédéral à ce sujet, sur la *Loi sur l'aéronautique* et son *Règlement de l'Air*. Les défendeurs auraient, ^b notamment, inexécuté les obligations prévues par les articles 3 et 6 de la Loi et par les articles 104, 305, 313 et 314 du Règlement. Ces dispositions, dit-on, créent des obligations en faveur non seulement du public en général mais aussi des demanderesse et de certains autres individus; ^c inexécuter ces obligations ouvre un recours à l'individu qui en subit le préjudice; la *Loi sur l'aéronautique* et le *Règlement de l'Air* contiennent donc le droit fédéral actuel qu'exigent les arrêts *Quebec North Shore* et *McNamara* pour l'attribution de compétence. ^d

Que la *Loi sur l'aéronautique* et son Règlement d'application ouvrent un recours aux individus, ou ne profitent qu'au public en général, a été débattu dans plusieurs espèces.⁹ Elles ont toutes été décidées dans le même sens. La *Loi sur l'aéronautique* et son Règlement d'application ne créent pas une obligation dont l'inexécution ouvrirait un recours ^f au justiciable individualisé.

Les portions spécifiques des articles 3 et 6 de la Loi, et des articles 104, 305, 313 et 314 du Règlement, qu'invoquent les demanderesse dans leur procédure, n'ouvrent pas, à mon avis, un recours ^g aux demanderesse qui serait fondé sur le droit fédéral actuel.

Les demanderesse concluent, dans leur déclaration, à l'inexécution d'obligations légales de la part du groupe Boeing et du groupe Rohr. Voici quelle serait la cause de la demande. Les membres de ces deux groupes n'auraient pas respecté [TRADUCTION] «l'esprit, la lettre et l'intention» de plusieurs dispositions des United States Federal Aviation Regulations (les «FAR»). Les paragraphes 28g) et 30 à 48 réfèrent au groupe Boeing; les paragraphes 49 à 62 au groupe Rohr. Au paragraphe 87 on prétend que les dispositions des FAR ont été par

⁹ *Lignes aériennes Canadien Pacifique, Ltée c. La Reine; McGregor c. La Reine; Haida Helicopters Ltd. c. Field Aviation Co. Ltd.; Millardair Ltd. c. La Reine.*

the law of Canada. The last sentence of that paragraph is as follows:

The plaintiffs say that the servants, employees and agents of the defendants Boeing and Rohr were in breach of the statutory duties contained in FAR's Parts 21, 25 and 33 and specifically say that the servants, employees and agents of the defendants Boeing and Rohr breached FAR 25.143, FAR 25.149, FAR 25.671, FAR 25.672, FAR 25.697, FAR 25.933, FAR 25.934, FAR 25.1141, FAR 25.1309, FAR 25.1529, FAR 25.1581, FAR 25.1585, and FAR 33.97.

The allegation that the FAR's are part of the law of Canada is probably a mixed question of fact and law. For the purposes of this motion I am prepared to accept the statement as admitted and true. But paragraph 87 does not set out any material facts said to constitute breach of the specified FAR's. One cannot, in my view, resort to the earlier paragraphs in the pleading, where the FAR's are referred to. Those paragraphs, previously noted by me (paragraphs 28(g), 30-62), are not allegations of breach, by the individual Boeing and Rohr defendants, of statutory duties. They are allegations of negligence, in which the FAR's are put forward as indicating the standards of care required in respect of the tort of negligence.

One cannot, merely by baldly asserting, in a pleading, breach of certain Regulations said to be Canadian federal law,¹⁰ with nothing more, automatically invoke or attract the jurisdiction of the Court. Put another way, the deemed truth of paragraph 87 cannot support jurisdiction. The plea is deficient. I cannot see how jurisdiction can be bestowed by such a plea—one barren of any facts from which the question of jurisdiction or no can be determined.

I go now to the claim of breach of contract against Cranbrook. It is pleaded in paragraph 86. Actually two contracts are alleged: One with the Crown and another with Cranbrook. The terms of the contracts are, in my view, very imprecisely stated. They appear to be based, in some manner, on the *Aeronautics Act*, the *Air Regulations*, and certain fees charged to P.W.A. The details of breach do not, as I read them, implicate Cran-

¹⁰ But I assume, of course, for the purposes of the motion, the truth of the assertion.

traité introduites dans le droit canadien. Voici la dernière phrase de ce paragraphe:

[TRADUCTION] Les demanderesse prétendent que les préposés, mandataires et salariés des défenderesses Boeing et Rohr n'ont pas exécuté les obligations réglementaires prévues aux FAR, aux Parties 21, 25 et 33, et affirment notamment que ces préposés, agents et salariés des défenderesses Boeing et Rohr ont enfreint les FAR 25.143, FAR 25.149, FAR 25.671, FAR 25.672, FAR 25.697, FAR 25.933, FAR 25.934, FAR 25.1141, FAR 25.1309, FAR 25.1529, FAR 25.1581, FAR 25.1585 et FAR 33.97.

Que les FAR soient partie intégrante du droit canadien c'est probablement là une question mixte de droit et de fait. Pour les fins de cette requête je suis prêt à présumer cet énoncé vrai et reconnu comme tel. Mais le paragraphe 87 n'indique aucun fait matériel constituant une infraction aux FAR spécifiés. On ne peut à mon avis recourir aux paragraphes antérieurs de l'acte de procédure où les FAR sont cités. Ces paragraphes, que j'ai précédemment signalés, (28g) et 30 à 62), ne constituent pas des allégations d'inexécution d'obligations légales par les individus défendeurs membres des groupes Boeing et Rohr. C'est une faute qu'ils auraient commise, les FAR n'étant mentionnés que comme la norme de prudence à laquelle il faut manquer pour qu'il y ait faute.

Il ne suffit pas d'affirmer simplement, et gratuitement, dans un acte de procédure, qu'il y a eu inexécution de certaines obligations réglementaires, lesquelles seraient de droit canadien¹⁰, et rien de plus, pour invoquer la compétence de la Cour, voire l'attirer à soi. En d'autres mots, la présomption de véracité du paragraphe 87 ne saurait attribuer compétence. Le plaidoyer est fautif. Je ne puis voir comment il pourrait y avoir attribution de compétence en vertu d'un tel plaidoyer, dénué qu'il est de tout fait d'où on pourrait décider de la question de l'attribution ou non de compétence.

J'examine maintenant la demande en inexécution de contrat contre Cranbrook. Elle se trouve au paragraphe 86. En fait il y aurait deux contrats: le premier avec la Couronne et le second avec Cranbrook. Leurs conditions ne sont à mon avis énoncées que d'une façon fort imprécise. Elles seraient fondées, en quelque manière, sur la *Loi sur l'aéronautique* et le *Règlement de l'Air* et sur certaines taxes imposées à la P.W.A. A la lecture que j'en

¹⁰ Mais je présume naturellement pour les fins de la requête que cette affirmation est fondée.

brook, as a principal, in any way. But subparagraph 28(c) does refer to Cranbrook as an agent of the Department of Transport.

I shall assume, nevertheless, a contract, and breach of it. The contract is not, in my opinion, founded on existing federal law. The *Quebec North Shore* and *McNamara* principles apply.

There remains the final contention made on behalf of the plaintiffs. It is as follows. The claims against the Crown in negligence, in breach of statutory duty, and in contract are properly in this Court; indeed it is the only court in Canada with jurisdiction to hear and determine those issues; the negligence and breach of statutory duties by the Crown servants, deemed true, impose vicarious liability on the Crown; the claims against the Cranbrook group, the Boeing group and the Rohr group arise essentially out of the same occurrence; there is here an admixture of federal law (the case against the Crown) and provincial common law (the case, at least, against the Canadian citizens); the plaintiffs' claims "derive from a common nucleus of operative fact" and are such that it would "be expected to try them all in one judicial proceeding";¹¹ this concept of pendent jurisdiction should be adopted by this Court. Counsel for the plaintiffs relied on *Davie Shipbuilding Ltd. v. The Queen*, where Gibson J. broached a concept of ancillary jurisdiction.

I shall first comment on the *Davie Shipbuilding* case. There, a shipbuilder brought action for, in effect, monies owing or withheld by the Crown, the ship owner, in respect of a contract to build a vessel. After delivery of the vessel the main engine failed. The Crown counterclaimed for the amount required to repair or replace the engine. In the counterclaim proceedings, the plaintiff took third party proceedings against the supplier of the engine. The jurisdiction of this Court in respect of

¹¹ *United Mine Workers of America v. Gibbs*, at 725. I am indebted, for this reference and for his comments on the concept of pendent jurisdiction, to an, as yet, unpublished paper by Professor J. M. Evans, of Osgoode Hall Law School of York University.

fais, les détails de l'inexécution n'impliquent en aucune façon Cranbrook comme mandant. Le paragraphe 28c) cependant mentionne Cranbrook comme mandataire du ministère des Transports.

^a Je vais présumer néanmoins l'existence d'un contrat et son inexécution. Il n'est pas à mon avis fondé sur le droit fédéral actuel. Les principes des arrêts *Quebec North Shore* et *McNamara* s'appliquent.

^b Reste la dernière prétention qu'on a faite au nom des demanderessees. La voici: la Cour pourrait connaître des demandes contre la Couronne fondées sur la faute et l'inexécution des obligations légales et des contrats; en vérité ce serait même la seule juridiction au Canada compétente pour en connaître; la faute des fonctionnaires de la Couronne et l'inexécution de leurs obligations légales, si on les présume vraies, rendent responsable la Couronne qui est leur commettant; les demandes contre le groupe Cranbrook, le groupe Boeing et le groupe Rohr découlent essentiellement des mêmes faits; il y aurait un mélange de droit fédéral (la créance contre la Couronne) et de *common law* provinciale (au moins la créance dont les citoyens canadiens sont débiteurs); les demandes des demanderessees [TRADUCTION] «découlent d'un noyau commun de faits générateurs» et sont telles qu'on [TRADUCTION] «s'attendrait à ce qu'elles soient toutes jugées en une seule instance»;¹¹ la Cour devrait adopter cette notion de compétence suspensive. Les avocats des demanderessees ont invoqué l'affaire *Davie Shipbuilding Ltd. c. La Reine* où le juge Gibson a jonglé avec la notion de compétence subsidiaire.

^c Je vais d'abord commenter l'affaire *Davie Shipbuilding*. Dans cette espèce, un constructeur de navires engagea une action en paiement de sommes d'argent dues ou retenues par la Couronne, le propriétaire du navire, relativement à un contrat de construction maritime. Une fois le navire délivré, la machine principale tomba en panne. La Couronne présenta une demande reconventionnelle pour la somme requise pour réparer ou remplacer la machine. En défense à la demande

¹¹ *United Mine Workers of America c. Gibbs*, à la page 725. Je dois cette référence au professeur J. M. Evans du Osgoode Hall Law School of York University qu'on trouvera, avec ses commentaires sur la notion de compétence suspensive dans un de ses articles non encore publié.

the plaintiff's claim was not disputed. Jurisdiction in respect of the counterclaim and third party proceeding was challenged. Gibson J. rejected the challenge.¹² His conclusion was based primarily on the grounds the counterclaim and third party claim were within Canadian maritime law, a body of federal law, and not within provincial law.

In respect of "ancillary jurisdiction", Gibson J. said this, at page 240:

The subject matters of the counterclaim and third party issue also may be matters within the jurisdiction of this Court on another basis: The main action in these proceedings is within the jurisdiction of this Court. As a consequence, because the counterclaim and the third party issue are really ancillary to the subject matter of the main action, this Court has jurisdiction. As was said by Chief Justice Laskin in *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen* ([1977] 2 S.C.R. 654) at page 664:

I would, however, observe that if there had been jurisdiction in the Federal Court there could be some likelihood of proceedings for contribution or indemnity being similarly competent, at least between the parties, in so far as the supporting federal law embraced the issues arising therein.

He went on to rely on certain passages in *The "Sparrows Point"*.

I note that Gibson J. as a basis for sustaining the impugned claims, used the word "may", when he suggested ancillary jurisdiction. The "ancillary" approach may indeed be a proper one, and permissible within the *Quebec North Shore* and *McNamara* boundaries, where counterclaims and third party proceedings are involved. A later decision of the Appeal Division of this Court, *The Foundation Company of Canada Limited v. The Queen*, would suggest, however, the concept is beyond the perimeter of the Supreme Court of Canada decisions.

I now direct my comments to the invitation to launch the concept of pendent jurisdiction. That course is, in my view, not open. The *Quebec North Shore* and *McNamara* cases make it clear the claims sued upon, in the main action and against

¹² See, for an opposite conclusion, in respect of a claim similar to the counterclaim in the *Davie* case: *The Queen v. Canadian Vickers Ltd.*

reconventionnelle la demanderesse appela en garantie le fournisseur de la machine. La compétence de la Cour relativement à la demande principale n'était pas contestée mais celle relative à la demande reconventionnelle et à l'appel en garantie l'était. Le juge Gibson rejeta l'exception.¹² Il fonda sa décision principalement sur le fait que la demande reconventionnelle et l'appel en garantie relevaient du droit maritime canadien, corps de droit fédéral, et non du droit provincial.

Parlant de «compétence subsidiaire», le juge Gibson écrit ceci à la page 240:

L'objet de la demande reconventionnelle et des procédures relatives à tierce partie peut aussi relever de la compétence de cette cour à un autre titre: l'action principale en l'espèce relève de la compétence de cette cour. Comme la demande reconventionnelle et les procédures relatives à tierce partie sont en réalité subordonnées à l'objet de l'action principale, cette cour est donc compétente. Le juge en chef Laskin s'est ainsi exprimé dans *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine* ([1977] 2 R.C.S. 654) à la page 664:

Je tiens toutefois à souligner que si la Cour fédérale avait eu compétence, il est assez vraisemblable que les demandes de contributions ou d'indemnités auraient été recevables, du moins entre les parties, dans la mesure où la législation fédérale pertinente s'appliquait aux questions soulevées en l'espèce.

Et il poursuit en invoquant à son appui certains passages de l'affaire *Le "Sparrows Point"*.

Je note tout de suite que le juge Gibson pour faire droit aux demandes contestées a employé le mot «peut» lorsqu'il a parlé de compétence subsidiaire. Cet emploi de la théorie du «subsidiaire» peut fort bien se révéler justifié et permissible dans les limites des arrêts *Quebec North Shore* et *McNamara* lorsqu'il s'agit de demandes reconventionnelles et d'appels en garantie. Un arrêt subséquent de la Division d'appel de la Cour, *The Foundation Company of Canada Limited c. La Reine*, suggérerait toutefois que cette notion sort du périmètre imposé par ces décisions de la Cour suprême du Canada.

Je m'attache maintenant à cette invitation, faite à la Cour, de promouvoir la notion de compétence suspensive. Cette avenue n'est pas à mon avis ouverte. Les arrêts *Quebec North Shore* et *McNamara* indiquent clairement que les demandes don-

¹² Voir, pour une décision en sens inverse, relative à une demande reconventionnelle semblable à celle de l'affaire *Davie*, l'affaire *La Reine c. Canadian Vickers Ltd.*

each party, must all be based on federal law, and not on a combination of federal and non-federal law, or an admixture. On the facts before me, the test I have sometimes used (and it has been used by others), ought to be employed here:¹³

A sometimes useful 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 was not joined in an action against other defendants over whom there properly is jurisdiction. (See *McGregor v. The Queen* [1977] 2 F.C. 520 at 522.)

When I pose that question here, the answer is against the plaintiffs.

I do not say that test is necessarily always applicable. Each case must depend on its own facts.

Finally, in respect of pendent jurisdiction, I do not think *The "Sparrows Point"* assists the plaintiffs. I shall merely repeat what I said in the *Alda* case:

I have considered *The "Sparrows Point"* ([1951] S.C.R. 396). Kellock J., in the course of upholding the admiralty jurisdiction of the Exchequer Court over one particular defendant, observed that all claims in that particular case should be disposed of in one action in one court "to avoid the scandal of possible different results . . ." (page 404). Rand J. concluded the navigation of the vessel sued was the product of the joint negligence of those on board her and of the other defendant. He held them to be joint tortfeasors. At page 411 he said this:

Every consideration of convenience and justice would seem to require that such a single cause of action be dealt with under a single field of law and in a single proceeding in which the claimant may prosecute all remedies to which he is entitled; any other course would defeat, so far, the purpose of the statute. The claim is for damage done "by a ship"; the remedies *in personam* are against persons responsible for the act of the ship; and I interpret the language of the statute to permit a joinder in an action properly brought against one party of other participants in the joint wrong.

In my opinion, *The "Sparrows Point"* is distinguishable on its particular facts, (See *Anglophoto Limited v. The "Ikaros"* [1973] F.C. 483, where I attempted to distinguish it) and must now be read in the light of the *Quebec North Shore* and *McNamara* decisions.

¹³ *Alda Enterprises Ltd. v. The Queen* at p. 110. See also, *Anglophoto Ltd. v. The "Ikaros"*.

nant ouverture au recours, dans une action principale, et contre chaque codéfendeur, doivent toutes être fondées sur le droit fédéral et non sur une combinaison, une mixture de droit fédéral et non fédéral. En l'espèce dont j'ai à connaître, la question que je me suis déjà posée (et que d'autres se sont déjà posée), devrait l'être aussi:¹³

Un critère parfois utile pour trancher une question de compétence consiste à se demander 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. (Voir *McGregor c. La Reine* [1977] 2 C.F. 520, à la page 522.)

Ici je dois répondre à cette question au détriment des demanderesse.

Je ne dis pas qu'il faille toujours nécessairement se poser cette question. Chaque espèce est différente.

Enfin, quant à la notion de compétence suspensive, je ne pense pas que l'affaire *Le «Sparrows Point»* vienne en aide aux demanderesse. Je me contenterai de répéter ce que j'ai dit dans l'affaire *Alda*:

J'ai étudié l'arrêt *Le «Sparrows Point»* ([1951] R.C.S. 396). Le juge Kellock, qui a confirmé la compétence de la Cour de l'Échiquier en matière d'amirauté pour juger un défendeur en particulier, a fait observer que toutes les demandes dans cette affaire précise devraient être réglées par une seule action introduite devant un seul tribunal [TRADUCTION] «afin d'éviter le scandale possible de jugements différents. . .» (Page 404). Dans ses conclusions, le juge Rand a déclaré que la manœuvre du navire poursuivi était le produit de la négligence conjointe de ceux qui étaient à bord du navire et de l'autre défendeur. Il conclut qu'ils sont coauteurs du préjudice. A la page 411, il déclare ce qui suit:

[TRADUCTION] Des considérations pratiques autant que la justice même militent en faveur d'un système où une seule cause d'action doit être réglée sous une seule branche du droit et par une seule procédure au cours de laquelle le demandeur peut invoquer tous les recours auxquels il a droit: toute autre solution irait à l'encontre du but des dispositions législatives. La demande porte sur le dommage causé «par un navire»; les recours *in personam* sont contre les responsables du fait du navire. Selon mon interprétation des dispositions législatives, les coauteurs d'un dommage peuvent être adjoints dans une action régulièrement intentée.

A mon avis, l'affaire *Le «Sparrows Point»* se distingue quant aux faits (Voir *Anglophoto Limited c. L'«Ikaros»* [1973] C.F. 483 où j'ai essayé de le distinguer) et il faut la lire en tenant compte des arrêts *Quebec North Shore* et *McNamara*.

¹³ *Alda Enterprises Ltd. c. La Reine*, à la page 110. Voir aussi *Anglophoto Ltd. c. L'«Ikaros»*.

In summary: I conclude this Court has exclusive jurisdiction in respect of the claims advanced against the Crown; but it does not have jurisdiction in respect of the claims advanced against the other defendants.

That conclusion creates an undesirable situation. The plaintiffs, if they wish to continue against all defendants, must pursue their remedy in more than one court. Multiplication of proceedings raises the spectre of different results in different courts. The plaintiffs then face the question, in respect of the defendants, other than the Crown: the court of which province, or perhaps more than one province? Some of the Crown servants reside in Ontario and performed their duties there; others reside in Edmonton, Vancouver, Calgary and Cranbrook, and performed their duties in those cities. The Cranbrook group resided, and committed their alleged defaults, in British Columbia. Can the American groups be impleaded, or a remedy obtained, in the courts of any particular province? There may well be other jurisdictional questions. I do not know the solutions to any of them. Nor do I venture any opinions or suggestions.

The situation is lamentable. There are probably many other persons who have claims arising out of this air disaster. The jurisdictional perils must be, to all those potential litigants, mystifying and frightening.

But all these undesirable consequences may be a fact of life in a federal system, such as we have in Canada, with the division of legislative powers as set out in *The British North America Act, 1867*.

Certain procedural matters remain. These issues were argued on November 20, 1978. The Crown servants brought on their motion to strike out, on jurisdictional grounds and as against them, this action. The Cranbrook group and certain defendants in the Boeing group applied, on the same day and in order to bring proceedings to contest jurisdiction, for leave to enter a conditional appearance. An order to that effect went by consent. At the same time, and again with the consent of all parties, I directed that the Cranbrook group, and those in the Boeing group who were applying, had

En résumé, je conclus que la Cour a compétence exclusive pour connaître des demandes dont doit se défendre la Couronne mais non pour celles engagées contre les autres défendeurs.

a

Cette conclusion crée une situation fort indésirable. Les demanderesse, si elles désirent continuer à agir contre tous les défendeurs, doivent le faire devant plusieurs juridictions. La multiplication des instances soulève le spectre de résultats différents selon les juridictions. Les demanderesse doivent aussi répondre à la question, au sujet des défendeurs autres que la Couronne: la cour de quelle province, ou, même, de quelles provinces? Certains des fonctionnaires de la Couronne habitent et exercent leurs fonctions en Ontario, d'autres à Edmonton, à Vancouver, à Calgary et à Cranbrook. Le groupe Cranbrook habite et aurait commis les fautes alléguées en Colombie-Britannique. Peut-on ester contre les groupes américains, ou avoir un recours, dans les juridictions d'une province particulière? Il peut fort bien y avoir d'autres questions de compétence. Je ne sais quelles solutions leur apporter, ni ne m'aventure à en suggérer.

Cette situation est lamentable. Il y a probablement beaucoup d'autres justiciables auxquels est ouvert un recours consécutif à cette catastrophe aérienne. Ces écueils de la compétence doivent leur paraître et nébuleux et iniques.

Mais il se peut que toutes ces conséquences indésirables découlent de l'existence même d'un système fédéral comme celui que nous avons au Canada, comportant un partage des compétences législatives semblable à celui opéré par l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*.

Restent à trancher certaines questions de procédure. Celles-ci ont été débattues le 20 novembre 1978. Les fonctionnaires de la Couronne ont introduit une requête en radiation, en excipant de l'incompétence, du moins à leur égard, d'engager cette action. Le groupe Cranbrook et certains défendeurs du groupe Boeing ont demandé, le même jour, afin de pouvoir exciper de l'incompétence, l'autorisation de produire une comparution conditionnelle. Une ordonnance en ce sens, à laquelle tous ont consenti, a été rendue. Par la même occasion, et, encore une fois du consente-

leave to file, *nunc pro tunc*, motions attacking jurisdiction. All parties wished to argue the whole issue at the one hearing.

The two groups, named above, shall, therefore, on or before April 16, 1979, file conditional appearances and appropriate motions, re jurisdiction. The jurisdictional motions shall be dated, and deemed to be filed, as of November 20, 1978. The various documents can be sent to the other parties, represented by counsel, by mail.

The action, as against the successful defendants, will be dismissed. Those defendants are entitled to costs from the plaintiffs.

The Crown will have until April 30, 1979 to file a defence.

I shall not issue the formal pronouncement until after April 16, 1979.

APPENDIX

- Alda Enterprises Ltd. v. The Queen* [1978] 2 F.C. 106 (T.D.—Collier J.).
- Anglophoto Ltd. v. The "Ferncliff"* [1972] F.C. 1337 (T.D.—Collier J.).
- Anglophoto Ltd. v. The "Ikaros"* [1973] F.C. 483 (T.D.—Collier J.); Reversed [1974] F.C. 327 (F.C.A.).
- Associated Metals & Minerals Corp. v. The "Evie W"* [1978] 2 F.C. 710 (F.C.A.).
- Attridge v. The Queen* (1978) 86 D.L.R. (3d) 543 (T.D.—Primrose D.J.).
- Bensol Customs Brokers Ltd. v. Air Canada, A-264-78* (unreported—March 19, 1979) (F.C.A.) reversing [1979] 1 F.C. 167 (T.D.—Walsh J.).
- Benson Bros. Shipbuilding Co. (1960) Ltd. v. Mark Fishing Co. Ltd.* (1979) 89 D.L.R. (3d) 527 (F.C.A.).
- Canadian Pacific Air Lines, Ltd. v. The Queen* [1979] 1 F.C. 39 (F.C.A.) affirming [1977] 1 F.C. 715.
- The "Capricorn" v. Antares Shipping Corp.* [1978] 2 F.C. 834 (F.C.A.).
- Davie Shipbuilding Ltd. v. The Queen* [1979] 2 F.C. 235 (T.D.—Gibson J.).
- Desbiens v. The Queen* [1974] 2 F.C. 20 (T.D.—Heald J.).
- The Foundation Co. of Canada Ltd. v. The Queen* [1979] 1 F.C. 877 (F.C.A.).
- Green v. The Queen, T-5984-78* (unreported—March 1, 1979) (T.D.—Mahoney J.).
- Haida Helicopters Ltd. v. Field Aviation Co. Ltd.* [1979] 1 F.C. 143 (T.D.—Mahoney J.).
- Hawker Industries Ltd. v. Santa Maria Shipowning and Trading Co., S.A.* [1979] 1 F.C. 183 (F.C.A.).

ment de toutes les parties, j'ai autorisé le groupe Cranbrook, et ceux du groupe Boeing qui en faisaient la demande, à produire, *nunc pro tunc*, des requêtes excipant de la compétence. Toutes les parties ont souhaité pouvoir traiter de l'ensemble du litige à cette même audience.

Les deux groupes précités devront donc, le ou avant le 16 avril 1979, produire des comparutions conditionnelles et les requêtes appropriées d'excipation de la compétence. Ces requêtes devront être datées du 20 novembre 1978 et seront présumées avoir été produites alors. Les divers actes pourront être signifiés aux autres parties, représentées par procureur, par la poste.

L'action, en ce qui concerne les défendeurs ayant gain de cause, est rejetée. Ces défendeurs ont droit de recouvrer leurs dépens des demanderes.

La Couronne a jusqu'au 30 avril 1979 pour produire une défense.

Je ne remettrai pas le dispositif formel avant le 16 avril 1979.

ANNEXE

- Alda Enterprises Ltd. c. La Reine* [1978] 2 C.F. 106 (P.I.—le juge Collier).
- Anglophoto Ltd. c. Le «Ferncliff»* [1972] C.F. 1337 (P.I.—le juge Collier).
- Anglophoto Ltd. c. L'«Ikaros»* [1973] C.F. 483 (P.I.—le juge Collier); infirmé [1974] C.F. 327 (C.A.F.).
- Associated Metals & Minerals Corp. c. L'«Evie W»* [1978] 2 C.F. 710 (C.A.F.).
- Attridge c. La Reine* (1978) 86 D.L.R. (3^e) 543 (P.I.—le juge suppléant Primrose).
- Bensol Customs Brokers Ltd. c. Air Canada, A-264-78* (non publié—le 19 mars 1979) (C.A.F.) infirmant [1979] 1 C.F. 167 (P.I.—le juge Walsh).
- Benson Bros. Shipbuilding Co. (1960) Ltd. c. Mark Fishing Co. Ltd.* (1979) 89 D.L.R. (3^e) 527 (C.A.F.).
- Lignes aériennes Canadien Pacifique, Limitée c. La Reine* [1979] 1 C.F. 39 (C.A.F.) confirmant [1977] 1 C.F. 715.
- Le «Capricorn» c. Antares Shipping Corp.* [1978] 2 C.F. 834 (C.A.F.).
- Davie Shipbuilding Ltd. c. La Reine* [1979] 2 C.F. 235 (P.I.—le juge Gibson).
- Desbiens c. La Reine* [1974] 2 C.F. 20 (P.I.—le juge Heald).
- The Foundation Co. of Canada Ltd. c. La Reine* [1979] 1 C.F. 877 (C.A.F.).
- Green c. La Reine, T-5984-78* (non publié—le 1^{er} mars 1979) (P.I.—le juge Mahoney).
- Haida Helicopters Ltd. c. Field Aviation Co. Ltd.* [1979] 1 C.F. 143 (P.I.—le juge Mahoney).
- Hawker Industries Ltd. c. Santa Maria Shipowning and Trading Co., S.A.* [1979] 1 C.F. 183 (C.A.F.).

- Lewis Insulations Ltd. v. Goodram Bros. Ltd.* (1979) 21 O.R. (2d) 236 (Ont. H.C.—Hughes J.).
- London Passenger Transport Board v. Upson* [1949] A.C. 155 (H.L.).
- McGregor v. The Queen* [1977] 2 F.C. 520 (T.D.—Addy J.).
- McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654 (S.C.C.).
- Millardair Ltd. v. The Queen*, T-3337-78 (unreported—March 6, 1979) (T.D.—Smith D.J.).
- Parsons v. The Queen*, T-463-77 (unreported—May 3, 1978) (T.D.—Thurlow A.C.J.).
- Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.* [1977] 2 S.C.R. 1054 (S.C.C.).
- The Queen v. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 F.C. 675 (T.D.—Thurlow A.C.J.).
- The Queen v. Prytula infra* page 516 reversing [1978] 1 F.C. 198.
- The Queen v. Rhine*, A-405-77 (unreported—March 8, 1979) (F.C.A.) reversing [1978] 1 F.C. 356.
- The Queen v. Saskatchewan Wheat Pool* [1978] 2 F.C. 470 (T.D.—Smith D.J.).
- Sivaco Wire & Nail Co. v. Atlantic Lines & Navigation Co., Inc.* [1978] 2 F.C. 720 (T.D.—Walsh J.) aff'd S.C.C.
- Sivaco Wire and Nail Co. v. Tropwood, A.G.* (1979) 26 N.R. 313.
- Sunday v. St. Lawrence Seaway Authority* [1977] 2 F.C. 3 (T.D.—Marceau J.).
- Tomossy v. Hammond* [1979] 2 F.C. 232 (T.D.—Mahoney J.).
- United Mine Workers of America v. Gibbs* 383 U.S. 715 (1966) U.S.S.C.
- United Nations v. Atlantic Seaways Corp., infra* page 541 (F.C.A.).
- Western Caissons (Quebec) Ltd. v. McNamara Corp. of Newfoundland Co. Ltd.* [1979] 1 F.C. 509 (F.C.A.).
- Lewis Insulations Ltd. c. Goodram Bros. Ltd.* (1979) 21 O.R. (2^e) 236 (Ont. H.C.—le juge Hughes).
- London Passenger Transport Board c. Upson* [1949] A.C. 155 (C.L.).
- McGregor c. La Reine* [1977] 2 C.F. 520 (P.I.—le juge Addy).
- McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654 (C.S.C.).
- Millardair Ltd. c. La Reine*, T-3337-78 (non publié—le 6 mars 1979) (P.I.—le juge suppléant Smith).
- Parsons c. La Reine*, T-463-77 (non publié—le 3 mai 1978) (P.I.—le juge en chef adjoint Thurlow).
- Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée* [1977] 2 R.C.S. 1054 (C.S.C.).
- La Reine c. Canadian Vickers Ltd.* [1978] 2 C.F. 675 (P.I.—le juge en chef adjoint Thurlow).
- La Reine c. Prytula*, infra à la page 516 infirmant [1978] 1 C.F. 198.
- La Reine c. Rhine*, A-405-77 (non publié—le 8 mars 1979) (C.A.F.) infirmant [1978] 1 C.F. 356.
- La Reine c. Saskatchewan Wheat Pool* [1978] 2 C.F. 470 (P.I.—le juge suppléant Smith).
- Sivaco Wire & Nail Co. c. Atlantic Lines & Navigation Co., Inc.* [1978] 2 C.F. 720 (P.I.—le juge Walsh) confirmé en C.S.C.
- Sivaco Wire and Nail Co. c. Tropwood, A.G.* (1979) 26 N.R. 313.
- Sunday c. L'Administration de la voie maritime du St-Laurent* [1977] 2 C.F. 3 (P.I.—le juge Marceau).
- Tomossy c. Hammond* [1979] 2 C.F. 232 (P.I.—le juge Mahoney).
- United Mine Workers of America c. Gibbs* 383 U.S. 715 (1966) U.S.S.C.
- Nations Unies c. Atlantic Seaways Corp., infra* à la page 541 (C.A.F.).
- Western Caissons (Quebec) Ltd. c. McNamara Corp. of Newfoundland Co. Ltd.* [1979] 1 C.F. 509 (C.A.F.).