

T-2489-74

T-2489-74

Canadian Fur Company (NA) Ltd. (Plaintiff)**Canadian Fur Company (NA) Ltd. (Demanderesse)**

v.

a c.

KLM Royal Dutch Airlines and Mendelsohn Brothers (Canada) Ltd. (Defendants)**KLM Lignes aériennes royales néerlandaises et Mendelsohn Brothers (Canada) Ltd. (Défenderesse)**

Trial Division, Addy J.—Montreal, September 9; Ottawa, December 18, 1974.

b Division de première instance, le juge Addy—Montréal, le 9 septembre; Ottawa, le 18 septembre 1974.

Jurisdiction—Action against airlines corporation—Losing goods carried from Europe—Stored at Montreal airport—Claim of gross negligence—Breach of Bills of Lading Act, R.S.C. 1970, c. B-6 and Carriage by Air Act, R.S.C. 1970, c. C-14—No jurisdiction in Federal Court—Federal Court Act, ss. 14, 22, 23, 25—Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, s. 14—B.N.A. Act, s. 91(10).

Compétence—Action intentée contre une compagnie aérienne—Perte de marchandises en provenance d'Europe—Entreposage à l'aéroport de Montréal—Faute lourde—Violation de la Loi sur les connaissements, S.R.C. 1970, c. B-6 et de la Loi sur le transport aérien, S.R.C. 1970, c. C-14—Cour fédérale incompétente—Loi sur la Cour fédérale, art. 14, 22, 23 et 25—Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, c. A-3, art. 14—A.A.N.B., art. 91(10).

The plaintiff sued for damages caused by the defendant KLM in releasing to unauthorized persons a shipment of furs belonging to the plaintiff and transported from Europe to the premises of KLM at Dorval airport, Montreal. The plaintiff pleaded gross negligence on the part of the defendant KLM and breach by the latter of the *Bills of Lading Act* and the *Carriage by Air Act*. The defendant KLM moved to dismiss the action for want of jurisdiction.

d La demanderesse a introduit une action en raison de dommages imputables à la défenderesse KLM pour avoir confié à des personnes non autorisées un chargement de fourrures en provenance d'Europe, lui appartenant et déposées dans l'entrepôt de la KLM à l'aéroport de Dorval, près de Montréal. La demanderesse a invoqué la faute lourde de la défenderesse KLM ainsi que la violation par cette dernière de la *Loi sur les connaissements* et de la *Loi sur le transport aérien*. La défenderesse KLM a demandé le rejet de cette action pour défaut de compétence.

Held, granting the motion and dismissing the action for want of jurisdiction, section 22(2) of the *Federal Court Act* limited claims in respect of aircraft to the circumstances set out in paragraphs (j), (k) and (l). This was made abundantly clear in section 22(3)(b). The phrase "navigation and shipping" in section 22(1) could not be taken to include navigation and shipping by air. In section 23 of the Act, the word "aeronautics" certainly included the control of air navigation over Canada, the regulation of aerodromes and air stations and the investigation of air accidents. Nowhere has "aeronautics" been used to describe a body of laws governing the right of a citizen to claim against an air carrier for negligence or pursuant to a contract of carriage. Neither the *Federal Court Act* nor any other federal statute had granted this Court jurisdiction. The Superior Court of Quebec possessed jurisdiction to deal with this matter.

f *Arrêt*: la requête est accueillie et l'action rejetée pour défaut de compétence; l'article 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* limite les demandes relatives à un aéronef aux cas énoncés aux alinéas j), k) et l). Le libellé de l'article 22(3)b) le précise très clairement. L'expression «navigation et marine marchande» utilisée à l'article 22(1) ne peut pas s'entendre comme englobant la navigation et les transports aériens. Le terme «aéronautique» visé à l'article 23 de la *Loi* englobe certainement le contrôle de la navigation aérienne au Canada, la réglementation des aérodromes et des stations ou postes d'aéronautique ainsi que les enquêtes relatives aux accidents aériens. Nulle part le mot «aéronautique» n'est utilisé pour décrire un corps de lois régissant le droit d'un citoyen de poursuivre un transporteur aérien, pour négligence ou conformément à un contrat de transport. Ni la *Loi sur la Cour fédérale* ni aucune autre loi fédérale n'a conféré compétence à cette cour. La Cour supérieure de Québec est le tribunal compétent en l'espèce.

The Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher [1973] F.C. 1356; *Johannesson v. Rural Municipality of West St. Paul* [1952] 1 S.C.R. 292; *Okanagan Helicopters Ltd. v. Canadian Pacific Limited* [1974] 1 F.C. 465; *In re The Regulation and Control of Aeronautics in Canada* [1932] A.C. 54, and *A-G. Can. v. A-G. Ont.* [1937] A.C. 326, considered.

i Arrêts examinés: *La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* [1973] C.F. 1356; *Johannesson c. La municipalité rurale de West St. Paul* [1952] 1 R.C.S. 292; *Okanagan Helicopters Ltd. c. Canadien Pacifique Limitée* [1974] 1 C.F. 465; *In re La réglementation et le contrôle de l'aéronautique au Canada* [1932] A.C. 54 et *P. G. Can. c. P. G. Ont.* [1937] A.C. 326.

MOTION.

REQUÊTE.

COUNSEL:

D. H. Wood for plaintiff.
M. Polak for defendant KLM Royal Dutch Airlines.

SOLICITORS:

Du Vernet, Carruthers, Toronto, for plaintiff.
Shriar, Polak & Cooperstone, Montreal, for defendant KLM Royal Dutch Airlines.

Gadbois & Joannette, Montreal, for defendant Mendelsohn Brothers (Canada) Ltd.

The following are the reason for judgment delivered in English by

ADDY J.: This is a motion by the applicant (defendant) KLM Royal Dutch Airlines (hereinafter referred to as "KLM") to dismiss the action of the plaintiff (the respondent herein) for want of jurisdiction. The motion is based on the argument that the sole forum for trying the action is the Superior Court of the Province of Quebec, there allegedly being no statute giving jurisdiction in the matter to the Federal Court of Canada.

The action was instituted by the respondent (plaintiff) for damages allegedly caused by the negligence of the defendant KLM in releasing to an unauthorized person or persons a shipment of furs belonging to the respondent, the furs having been transported from Ireland, off-loaded from the aircraft and placed in the applicant's premises at Dorval. The respondent, in addition to alleging gross negligence on the part of the applicant also alleges that the latter is in breach of the *Bills of Lading Act*¹ as well as of the *Carriage by Air Act*².

It is now settled law that, normally speaking, in so far as carriage by water is concerned, the off-loading and the handling until final delivery to the consignee form an integral part of the carriage of goods to such an extent that, in

AVOCATS:

D. H. Wood pour la demanderesse.
M. Polak, pour la défenderesse KLM Lignes aériennes royales néerlandaises.

PROCUREURS:

Du Vernet, Carruthers, Toronto, pour la demanderesse.

Shriar, Polak & Cooperstone, Montréal, pour la défenderesse KLM Lignes aériennes royales néerlandaises.

Gadbois & Joannette, Montréal, pour la défenderesse Mendelsohn Brothers (Canada) Ltd.

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

LE JUGE ADDY: Il s'agit d'une requête présentée par la requérante (défenderesse) KLM Lignes aériennes royales néerlandaises (ci-après appelée «KLM») aux fins de débouter la demanderesse (intimée en l'espèce) de son action pour défaut de compétence. On invoque à l'appui de cette requête l'argument selon lequel le seul tribunal compétent pour juger de l'action est la Cour supérieure de la province de Québec puisque, allègue-t-on, il n'existe aucune loi conférant à la Cour fédérale du Canada compétence en la matière.

L'intimée (demanderesse) a introduit l'action en raison de dommages prétendument imputables à la négligence de la défenderesse KLM qui aurait confié à une ou plusieurs personnes non autorisées un chargement de fourrures appartenant à l'intimée; ces fourrures ont été transportées depuis l'Irlande, déchargées de l'avion puis déposées dans l'entrepôt de la requérante à Dorval. L'intimée, en plus d'invoquer la faute lourde de la requérante, allègue que cette dernière a enfreint la *Loi sur les connaissements*¹ ainsi que la *Loi sur le transport aérien*².

C'est maintenant un principe de droit bien établi qu'en général, pour autant qu'il s'agisse de transport maritime, le déchargement ainsi que la manutention jusqu'à la livraison finale au destinataire font partie intégrante du transport de

¹ R.S.C. 1970, c. B-6.

² R.S.C. 1970, c. C-14.

¹ S.R.C. 1970, c. B-6.

² S.R.C. 1970, c. C-14.

admiralty cases for instance, this Court still has jurisdiction even when the act complained of occurred after the goods had been actually put ashore, providing the damage occurred while the carrier was still performing what would normally be its duties, as a carrier by sea, previous to actual delivery to the consignee. In any event, the issue in the case before me does not turn on this point and the motion was argued throughout on the basis that this Court would not have had jurisdiction even if the negligent acts complained of had occurred when the goods were still in the air.

As in most cases involving the jurisdiction of this Court, there are two main areas to consider: first, whether Parliament has actually purported to grant jurisdiction to the Court and then, if it did, the further question arises whether under the *British North America Act* it was within the power of Parliament to do so.

In order for the Court to have jurisdiction, both these questions obviously must be answered in the affirmative.

Turning to the first question, an enactment granting this Court jurisdiction may be found in the *Federal Court Act* itself or in any other statute of Canada dealing with the subject-matter of the action. The respondent alleges that section 22 of the *Federal Court Act* grants this Court jurisdiction. That section reads in part as follows:

22. (1) The Trial Division has concurrent original jurisdiction as well between subject and subject as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

(2) Without limiting the generality of subsection (1), it is hereby declared for greater certainty that the Trial Division has jurisdiction with respect to any claim or question arising out of one or more of the following:

(j) any claim for salvage including, without restricting the generality of the foregoing, claims for salvage of life, cargo, equipment or other property of, from or by an

marchandises, de telle sorte que, dans les affaires d'amirauté par exemple, cette Cour est encore compétente même lorsque le fait incriminé s'est produit après le déchargement réel des marchandises, pourvu que le dommage ait eu lieu avant la livraison réelle au destinataire pendant que le transporteur exerçait encore les fonctions régulières d'un transporteur maritime. De toute façon, le point en litige dans cette affaire ne tourne pas autour de cette question et la requête a été fondée uniquement sur le fait que cette cour n'aurait pas été compétente même si les actes de négligence avaient eu lieu lorsque les marchandises se trouvaient encore dans les airs.

Comme dans la plupart des affaires mettant en jeu la compétence de cette cour, il convient d'examiner deux points principaux: tout d'abord déterminer si le Parlement a eu réellement l'intention de conférer compétence à cette cour et, si c'est bien le cas, il s'agira de déterminer si, en vertu de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, le Parlement avait le pouvoir d'agir ainsi.

Pour que la Cour ait compétence, ces deux questions doivent évidemment recevoir une réponse affirmative.

Abordons la première question qui consiste à déterminer si on peut trouver, dans la *Loi sur la Cour fédérale* elle-même ou toute autre loi du Canada visant la question débattue en l'espèce, une disposition donnant compétence à cette cour. L'intimée allègue que l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* confère compétence à cette cour. Cet article se lit en partie comme suit:

22. (1) La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

(2) Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1), il est déclaré pour plus de certitude que la Division de première instance a compétence relativement à toute demande ou à tout litige de la nature de ceux qui sont ci-après mentionnés:

j) toute demande pour sauvetage, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, les demandes pour sauvetage de vies, de cargaisons, d'équi-

aircraft to the same extent and in the same manner as if such aircraft were a ship;

(k) any claim for towage in respect of a ship or of an aircraft while such aircraft is waterborne;

(l) any claim for pilotage in respect of a ship or of an aircraft while such aircraft is waterborne;

(3) For greater certainty it is hereby declared that the jurisdiction conferred on the Court by this section is applicable

(a) in relation to all ships whether Canadian or not and wherever the residence or domicile of the owners may be;

(b) in relation to all aircraft where the cause of action arises out of paragraphs (2)(j), (k) and (l) whether those aircraft are Canadian or not and wherever the residence or domicile of the owners may be;

It must be noted here that all other paragraphs of section 22(2), except paragraphs (q), (r) and (s), specifically refer to the word "ship" and all claims provided for therein are restricted to those occurring in or with respect to a ship and cannot, in my view, by any stretch of the imagination be held to include aircraft. Paragraph (q) refers to claims in respect of general average contribution made and (r) refers to marine insurance and (s) refers to dock charges, harbour and canal tolls. It is evident, therefore, that none of the paragraphs of subsection (2) of section 22 can be held to refer to aircraft except for paragraphs (j), (k) and (l) and in these paragraphs both the word "ship" and the word "aircraft" are used. The fact that no other part of section 22 is applicable to aircraft is made all the more abundantly clear by the wording of subsection (3)(b) above quoted which specifically limits the jurisdiction of this Court in the case of aircraft to cases where the cause of action arises out of paragraphs (j), (k) and (l).

This would seem to be conclusive, in so far as section 22 is concerned, but counsel for the respondent forcibly argued that, because of the opening words of subsection (2) of section 22, that subsection must not be construed in any way as being restrictive of subsection (1) and that, therefore, subsection (2) cannot in any way be taken as limiting the true meaning of "navigation and shipping" in subsection (1) which he alleges must be taken to include navigation and

pement ou d'autres biens, par un aéronef, d'un aéronef, dans la même mesure et de la même manière que si cet aéronef était un navire;

k) toute demande pour touage d'un navire ou pour touage d'un aéronef pendant que cet aéronef est à flot;

l) toute demande pour pilotage d'un navire ou pour pilotage d'un aéronef pendant que cet aéronef est à flot;

(3) Pour plus de certitude il est déclaré que la compétence conférée à la Cour par le présent article s'étend

a) à tous les navires, canadiens ou non, quel que puisse être le lieu de résidence ou le domicile des propriétaires;

b) lorsque le droit d'action découle des alinéas (2)j), k) et l), à tous les aéronefs, canadiens ou non, quel que puisse être le lieu de résidence ou le domicile des propriétaires;

Il faut remarquer ici que tous les autres alinéas de l'article 22(2), sauf les alinéas q), r) et s), mentionnent expressément le mot «navire» et toutes les demandes prévues à cet article sont limitées aux demandes nées à bord d'un navire ou concernant un navire et ne peuvent, selon moi, malgré tout effort d'imagination, s'appliquer à un aéronef. L'alinéa q) vise les demandes relatives à la contribution à l'avarie commune, l'alinéa r) vise celles nées d'un contrat d'assurance maritime et l'alinéa s), les réclamations de droits de dock, de port ou de canaux. Par conséquent, il est clair qu'aucun des alinéas du paragraphe (2) de l'article 22 ne peut être considéré comme s'appliquant à un aéronef, à l'exception des alinéas j), k), et l); dans ces trois alinéas, les mots «navire» et «aéronef» sont tous les deux utilisés. Le fait qu'aucune autre partie de l'article 22 n'est applicable à un aéronef se trouve nettement précisé par le libellé du paragraphe (3)b) cité précédemment qui limite formellement la compétence de cette cour en matière de navigation aérienne aux affaires dans lesquelles le droit d'action découle des alinéas j), k) et l).

Cela semblerait déterminant, du moins en ce qui concerne l'article 22, mais l'avocat de l'intimée a soutenu avec force que, compte tenu des premiers mots du paragraphe (2) de l'article 22, on ne doit aucunement interpréter ce paragraphe comme restreignant la portée du paragraphe (1) et que, par conséquent, on ne peut en aucune façon considérer que le paragraphe (2) limite la signification réelle des mots «navigation et marine marchande (*shipping*)» employés au

shipping by air as well as navigation and shipping by water.

In support of this argument, he purports to rely on statements made by Jackett C.J. and Thurlow J. in *The Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*³ and more specifically on the judges' notes annexed to that report. In that case, which was obviously a maritime case, it was stated that section 22(1) applied not only to Canadian maritime law but also to any other law of Canada coming within the class of matters relating to navigation and shipping, and, in his judgment, the learned Chief Justice further stated [at page 1361] that the latter category "... would certainly extend to any statute enacted by the Parliament of Canada under the powers vested in it by section 91(10) of the *British North America Act, 1867*." I fail to see how this statement can be of any help to the respondent in interpreting the meaning of the words "navigation and shipping" in section 22(1) of the *Federal Court Act*. Surely, if "navigation and shipping" are to be given the meaning that those words had in the *British North America Act* they could not possibly be taken to include navigation and shipping by air, for any legislator who in 1867 would have intended to include navigation and shipping by air in any enactment would, at that time, have been considered a prime candidate for incarceration as a person of unsound mind. The concept of travel and shipping by air did not exist and could not have been remotely dreamed of except in the context of a fairy tale involving flying carpets. It must be remembered that it was only some thirty years later, that is in 1897, that Eder, sometimes referred to as the father of aviation, first succeeded in getting a few inches off the ground with a motor-driven flying machine and it was only in 1903 that the Wright brothers made their first historic flight in which they managed to keep aloft for twelve seconds followed immediately by another flight which lasted, to the amazement of all, for a full

³ [1973] F.C. 1356.

paragraphe (1) qui, soutient-il, doivent s'entendre comme englobant aussi bien la navigation et le transport aériens que la navigation et le transport maritimes.

a

Il prétend fonder cet argument sur les déclarations du juge en chef Jackett et du juge Thurlow dans l'arrêt *La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*³ et, plus particulièrement, sur les remarques des juges jointes en annexe dans ce recueil. Dans cette affaire, qui relevait assurément du droit maritime, on a déclaré que l'article 22(1) s'appliquait non seulement au droit maritime canadien mais aussi à n'importe quel autre loi du Canada en matière de navigation et de marine marchande et, dans son jugement, le savant juge en chef a indiqué par ailleurs [à la page 1361] que cette dernière catégorie "... s'applique certainement à toute loi votée par le Parlement du Canada en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 91(10) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*." Je ne peux comprendre comment cette déclaration peut être d'un quelconque secours à l'intimée pour interpréter le sens des mots «navigation ou marine marchande (*shipping*)» employés à l'article 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*. En tout état de cause, si on doit donner aux mots «navigation ou marine marchande (*shipping*)» le sens qu'ils avaient dans l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, ils ne peuvent englober la navigation et le transport aériens, car tout parlementaire, qui en 1867 aurait manifesté l'intention de faire figurer le concept de navigation et de transport aériens dans une loi, aurait été considéré à cette époque comme une personne privée de raison et un candidat par excellence à la détention. Le concept de voyage et de transport aériens n'existait pas encore et ne pouvait avoir été imaginé indirectement, sauf pour les besoins d'un conte de fées faisant intervenir des tapis volants. Il faut rappeler que ce n'est que quelque trente années plus tard, en 1897 précisément, qu'Eder, appelé parfois le père de l'aviation, a réussi le premier à s'élever de quelques pouces au-dessus du sol avec un appareil volant à moteur et ce n'est qu'en 1903 que les frères

³ [1973] C.F. 1356.

minute.

It would therefore constitute legal fiction of the wildest kind as well as a gross offence to reason to find that the members of the Parliament of the United Kingdom might have intended in 1867 to include navigation and shipping by air when those words were used in section 91(10) of the *British North America Act*. By the same token, since the concept itself did not exist, it would be equally illogical to hold that the legislators intended to specifically reserve jurisdiction in that matter to the provinces under subsection (2) or under any other subsection of section 92 of that Act.

It follows therefore that any argument to the effect that "navigation and shipping" as used in section 22(1) of the *Federal Court Act* would have the same meaning as "navigation and shipping" as used in the *British North America Act*, far from being of any help to the respondent, would be contrary to the concept that the words as used in the *Federal Court Act* include navigation and shipping by air. Conversely, the *Federal Court Act* having been enacted in 1970, it is at least possible that, when taken alone, the words "navigation and shipping" might well be taken to include navigation and shipping by air.

It is trite law, however, to state that the meaning of any word in a statute cannot be divorced from its context and must be read in the light of all of the provisions of the statute itself in order to determine its meaning. When looking at section 22, if the words "navigation and shipping" in subsection (1) are to be taken to include navigation and shipping by air, there can be no reason or justification whatsoever for the specific provisions and limitations relating to aircraft in paragraphs (j), (k) and (l) of subsection (2) or in paragraph (b) of subsection (3).

Wright ont effectué leur premier vol historique au cours duquel ils ont réussi à tenir dans les airs pendant douze secondes, cette tentative ayant été suivie immédiatement par un autre vol qui, à la stupéfaction de tous, dura une minute entière.

Par conséquent, ce serait une fiction juridique relevant de la plus haute fantaisie de même qu'une grave offense à la raison de croire que les membres du Parlement du Royaume-Uni auraient pu avoir l'intention, en 1867, d'englober le concept de navigation et de transport aériens dans les mots utilisés à l'article 91(10) de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. De plus, puisque le concept lui-même n'existait pas, il serait pareillement illogique de soutenir que les législateurs ont eu l'intention de réserver formellement aux provinces la compétence en cette matière, en vertu du paragraphe (2) ou de tout autre paragraphe de l'article 92 dudit Acte.

Il s'ensuit donc que toute argumentation consistant à affirmer que les mots «navigation ou marine marchande (*shipping*)» utilisés à l'article 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* auraient la même signification que les mots «la navigation et les bâtiments ou navires (*shipping*)» utilisés dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, loin d'être d'un quelconque secours pour l'intimé, irait à l'encontre de l'idée selon laquelle les mots utilisés dans la *Loi sur la Cour fédérale* englobent la navigation et le transport aériens. En revanche, la *Loi sur la Cour fédérale* ayant été adoptée en 1970, il est pour le moins possible de considérer que les mots «navigation ou marine marchande (*shipping*)», pris isolément, englobent la navigation et le transport aériens.

Toutefois, il est bien établi en droit qu'on ne peut dans une loi détacher la signification d'un mot de son contexte et qu'on doit le lire à la lumière de toutes les dispositions de la loi elle-même afin de déterminer sa signification. Lorsqu'on examine l'article 22, si l'on doit considérer que les mots «navigation ou marine marchande (*shipping*)» visés au paragraphe (1) englobent le concept de navigation et de transport aériens, les dispositions particulières et les restrictions concernant les aéronefs contenues aux alinéas j), k) et l) du paragraphe (2) ou à

Although, as stated in *The Robert Simpson* case, *supra*, subsection (2) cannot be taken to limit subsection (1), this does not mean that, in order to determine the meaning of a word in subsection (1), one cannot and must not consider the meaning of that word or of related words in subsection (2). Although where a provision in any statute is expressly declared to be subordinate to and not in any way restrictive of another provision, it may not be read in such a way as to limit the effect of the governing section, it does not follow that, where some doubt arises in the actual meaning of a word in the governing section, one must blindly attempt to attribute a meaning to it in complete disregard of the words used by the legislators in the subordinate section. At the very least, in interpreting a word, one must consider whether any particular interpretation would have the effect of rendering absurd, redundant or meaningless any other provisions of the Act, and if the word or words can fairly be endowed with a meaning which gives full effect and sense to the other provisions of the Act as opposed to a meaning which would not, then, obviously the first interpretation must prevail.

If the words "navigation and shipping" were taken to include navigation and shipping by air in section 22(1), then most of the provisions of section 22(2) and (3) would either be redundant, meaningless or absurd, or prove incapable of any logical interpretation while, on the other hand, if restricted to ships and shipping the whole section makes sense. I therefore conclude that section 22 does not by its terms give jurisdiction to this Court to determine the rights of the parties involved in the case before me.

The plaintiff argued further that the word "aeronautics" in section 23 of the *Federal Court Act* gives jurisdiction to entertain the present claim. Section 23 reads as follows:

l'alinéa b) du paragraphe (3) n'ont aucune raison d'être et ne se justifient aucunement.

Bien que, comme on l'a déclaré dans l'arrêt *Robert Simpson*, (précité), on ne puisse pas considérer que le paragraphe (2) limite la portée du paragraphe (1), cela ne signifie pas que, pour déterminer la signification d'un mot contenu au paragraphe (1), on ne puisse ni ne doive examiner le sens de ce mot ou des mots qui s'y rattachent dans le paragraphe (2). Lorsqu'il est expressément déclaré dans une loi qu'une de ses dispositions est subordonnée à une autre et ne lui apporte aucune restriction, on ne peut pas interpréter cette disposition de manière à limiter l'effet de l'article principal; cependant, cela ne signifie pas que, s'il surgit un doute sur la signification réelle d'un mot dans l'article principal, on doive essayer aveuglément de lui donner un sens qui ne tienne aucunement compte des mots utilisés par les législateurs dans l'article subordonné. En interprétant un mot, il faut tout au moins se demander si une interprétation particulière aurait pour effet de rendre absurdes, superflues ou dénuées de sens d'autres dispositions de la loi; et si le mot ou les mots peuvent raisonnablement recevoir une signification qui donne plein effet et plein sens aux autres dispositions de la loi, tandis qu'une autre signification n'aurait pas le même résultat, alors, on doit évidemment retenir la première interprétation.

Si on considérait les mots «navigation ou marine marchande (*shipping*)» de l'article 22(1), comme d'englobant la navigation et le transport aériens, la plupart des dispositions de l'article 22(2) et (3) seraient alors superflues, dépourvues de signification, absurdes ou ne pourraient donner lieu à aucune interprétation logique alors que, au contraire, si on les limitait à la navigation et à la marine marchande, l'article en entier serait compréhensible. Par conséquent, je conclus que l'article 22 dans sa teneur ne confère pas compétence à cette cour pour juger des droits des parties impliquées dans l'affaire qui m'est soumise.

La demanderesse a soutenu par ailleurs que le mot «aéronautique» utilisé à l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale* lui donne compétence pour entendre la présente demande. L'article 23 se lit comme suit:

23. The Trial Division has concurrent original jurisdiction as well between subject and subject as otherwise, in all cases in which 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, namely bills of exchange and promissory notes where the Crown is a party to the proceedings, aeronautics, and works and undertakings connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

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*⁴.

The question is whether the meaning is to be extended to include a claim for loss of cargo arising from the negligence of the carrier. In support of this proposition, counsel for the plaintiff cited and referred to the following cases: *Johannesson v. The Rural Municipality of West St. Paul*⁵; *Okanagan Helicopters Ltd. v. Canadian Pacific Limited*⁶; *In re The Regulation and Control of Aeronautics in Canada*⁷; and *A.-G. Can. v. A.-G. Ont.*⁸.

I have read these cases carefully and can find no support for this contention. On the contrary, it seems clear that the word is used throughout in one of the above-mentioned meanings. The dictionary definitions of the word are of no help to the plaintiff. *Webster* defines "aeronautics" as:

The science, art, or business of designing, manufacturing, and operating aircraft.
and the *Shorter Oxford* defines it as:

The science, art, or practice of aerial navigation.

23. La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu d'une loi du Parlement du Canada ou autrement, en matière de lettres de change et billets à ordre lorsque la Couronne est partie aux procédures, d'aéronautique ou d'ouvrages et entreprises reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

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*⁴.

Il s'agit de savoir si on doit étendre le sens de ce mot de façon à englober une réclamation pour perte de cargaison imputable à la négligence du transporteur. A l'appui de cette proposition, l'avocat de la demanderesse a cité et invoqué les arrêts suivants: *Johannesson c. La municipalité rurale de West St. Paul*⁵; *Okanagan Helicopters Ltd. c. Canadien Pacifique Limitée*⁶; *In re La réglementation et le contrôle de l'aéronautique au Canada*⁷; et *P. G. Can. c. P. G. Ont.*⁸.

J'ai lu attentivement ces arrêts et n'ai rien trouvé qui puisse étayer cette prétention. Au contraire, il semble ne faire aucun doute que le mot y est toujours utilisé dans un des sens mentionnés précédemment. Les définitions du mot données dans les dictionnaires ne sont d'aucun secours pour la demanderesse. Le *Webster* définit l'«aéronautique» comme:

[TRADUCTION] La science, l'art, ou l'occupation consistant à élaborer, construire et mettre en service des aéronefs.
le *Shorter Oxford*, pour sa part, la définit comme:

[TRADUCTION] La science, l'art ou la pratique de la navigation aérienne.

⁴ R.S.C. 1970, c. A-3.

⁵ [1952] 1 S.C.R. 292.

⁶ [1974] 1 F.C. 465.

⁷ [1932] A.C. 54.

⁸ [1937] 1 D.L.R. 673 and [1937] A.C. 326 at 351.

⁴ S.R.C. 1970, c. A-3.

⁵ [1952] 1 R.C.S. 292.

⁶ [1974] 1 C.F. 465.

⁷ [1932] A.C. 54.

⁸ [1937] 1 D.L.R. 673 et [1937] A.C. 326, à la p. 351.

The French text of section 23 is of little help to the plaintiff and the word "aéronautique," which is used in the French text, has the same meaning in French as in the English language. The *petit Larousse* defines "aéronautique" as follows:

Science de la navigation aérienne. Technique de la construction des avions et des engins aériens: *ingénieur de l'aéronautique*. Aéronautique navale, forces aériennes de la marine militaire.

The *grand Larousse* merely adds:

Secteur industriel qui s'occupe de cette construction.

The *petit Robert* defines it as:

Science de la navigation aérienne, technique de la construction des appareils de locomotion aérienne. V. Aviation. *Ecole nationale supérieure de l'Aéronautique*.

Nowhere can I find the word "aeronautics" used to describe, even remotely, a body of laws, rules or jurisprudence governing the right of a citizen to claim against an air carrier for negligence or pursuant to a contract of carriage. Before extending to a word in a statute, a meaning which is not to be found in a dictionary and which is not of common usage, an extremely cogent and compelling reason to do so must exist, a much more compelling one than would be required to restrict the meaning of a word. No reason whatsoever was advanced as to why such an extended meaning should be given except to point to section 14(1)(i) of the *Aeronautics Act* wherein, among the many other powers given to the Commission by section 14, it is given the power to make regulations providing for uniform bills of lading and other documentation. The mere fact that in the *Aeronautics Act* such a power to make regulations concerning bills of lading is included among the numerous matters in the Act, all of which concern the control of air navigation and airports generally, is certainly not sufficient grounds to interpret the word "aeronautics" as used in section 23 of the *Federal Court Act* as including the jurisdiction to deal with claims between subjects arising out of an air bill. In order to justify such an extended interpretation, the effect of not interpreting the section in that manner would have to render it inoperative or, at least, very seriously and glaringly incomplete.

Le texte français de l'article 23 n'est pas d'un grand secours pour la demanderesse et le mot «aéronautique» qui est utilisé dans le texte français a le même sens en français qu'en anglais.

a Le *petit Larousse* définit le mot «aéronautique» comme suit:

Science de la navigation aérienne. Technique de la construction des avions et des engins aériens: *ingénieur de l'aéronautique*. Aéronautique navale, forces aériennes de la marine militaire.

b Le *grand Larousse* ajoute simplement:

Secteur industriel qui s'occupe de cette construction.

c Le *petit Robert* la définit comme:

c Science de la navigation aérienne, technique de la construction des appareils de locomotion aérienne. V. Aviation. *École nationale supérieure de l'Aéronautique*.

Je ne peux trouver nulle part le mot «aéronautique» utilisé pour décrire, même indirectement, un corps de lois, de règles ou de jurisprudence régissant le droit d'un citoyen à présenter une demande à l'encontre d'un transporteur aérien en raison d'une négligence ou conformément à un contrat de transport. Avant de donner à un mot dans une loi une signification qu'il n'a pas dans un dictionnaire et qui n'est pas d'un usage courant, il doit exister une raison extrêmement valable et impérative de le faire, beaucoup plus impérative que celle qui serait nécessaire pour restreindre le sens d'un mot. Aucune raison de cet ordre n'a été avancée pour justifier qu'il faudrait donner au mot un sens plus large, excepté pour faire remarquer que l'article 14(1)i) de la *Loi sur l'aéronautique* confère à la Commission le pouvoir, entre autres, d'établir des règlements prévoyant l'uniformité des connaissements et autres documents. Le simple fait que dans la *Loi sur l'aéronautique* ce pouvoir d'établir des règlements relatifs aux connaissements figure parmi les nombreux objets de la Loi qui ont tous rapport au contrôle de la navigation aérienne et des aéroports en général, ne constitue certainement pas des motifs suffisants pour interpréter le mot «aéronautique», tel qu'il est utilisé à l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*, comme englobant la compétence pour examiner des demandes entre sujets découlant d'un connaissement aérien. Pour justifier une interprétation aussi large, on fait remarquer qu'en n'interprétant pas l'article dans ce sens,

Parliament may well grant a remedy or create a right but the Federal Court of Canada does not, by such enactment alone, acquire jurisdiction if other courts in the land possess the required jurisdiction to decide the matter (ref. *Federal Court Act*, section 25) and, there is no doubt that the Superior Court of Quebec possesses jurisdiction to deal with this matter.

Since this Court is not given jurisdiction under the *Federal Court Act* to deal with this subject and since such jurisdiction has not been granted this Court by any other federal statute, the action will be dismissed with costs on the grounds of lack of jurisdiction and it therefore becomes unnecessary for me to deal with the second question, namely, whether the Parliament of Canada would have the right, under the *British North America Act*, to grant such jurisdiction.

on le rendrait inapplicable ou tout au moins sérieusement et clairement incomplet.

Le Parlement peut fort bien accorder un redressement ou créer un droit mais la Cour fédérale du Canada ne peut pas, par cette seule disposition, être compétente si d'autres tribunaux dans le pays possèdent la compétence nécessaire pour trancher la question (voir l'article 25 de la *Loi sur la Cour fédérale*) et il ne fait aucun doute que la Cour supérieure du Québec a compétence en l'espèce.

Puisque la *Loi sur la Cour fédérale* n'accorde pas à cette cour compétence pour examiner cette question et puisque aucune autre loi fédérale ne lui a conféré compétence, l'action sera rejetée avec dépens pour défaut de compétence et il ne m'est donc pas nécessaire d'examiner le second point, à savoir si le Parlement du Canada a le droit, en vertu de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, de conférer cette compétence.