

A-247-77

A-247-77

Domestic Converters Corporation, David Kirsch Ltd., Barmish Bros. Inc., G.K. Marshall Fabrics of Montreal Inc., Daly & Morin Ltd., Reich Brothers Ltd., Diamond Yarn Canada Corp. *(Plaintiffs)*

v.

Arctic Steamship Line, March Shipping Limited, ITO-International Terminal Operators Ltd. and the Queen in right of Canada *(Defendants)*

Court of Appeal, Pratte, Le Dain JJ. and Lalande D.J.—Montreal, February 27, 28, 29, March 5 and 6; Ottawa, October 29, 1980.

Crown — Torts — Liability as building owner — Goods stored in shed owned by Crown and leased by terminal operators damaged following collapse of shed — (1) Trial judgment holding Crown solely liable and ordering payment of interest at 8% from date of mishap, and payment of taxable costs of all parties varied — Plaintiffs' action based on s. 3(1), Crown Liability Act and art. 1055, Quebec Civil Code — S. 3(1)(a) not applicable as collapse not resulting from fault of servant but due to accumulation of snow on roof — Crown liable under s. 3(1)(b) — Breach of duty as owner — Failure to remove snow — Crown having duty to ensure vis-à-vis third parties safety of building — Damage foreseeable in view of fragility of building — Tenant not responsible for snow removal under terms of lease — No reference possible to art. 1055 of Civil Code to determine whether breach of duty described in s. 3(1)(b) exists when 3(1)(b) applied to case of damage resulting from ruin of building owned by Crown and located in Province of Quebec — Under art. 1055 owner required to compensate for damage whether resulting from fault of owner or third party — Breach of duty under s. 3(1)(b) breach by Crown itself as owner — S. 3(1)(b) not providing for liability of Crown for damage caused by breach by third party of Crown's duty — (2) Appeal by Crown from dismissal of action in warranty against terminal operators dismissed — Action governed by Quebec civil law — (3) Appeal by plaintiffs from dismissal of action against carrier and terminal operators dismissed — Carrier's liability excluded by terms of contract of carriage — Action against terminal operators not within jurisdiction of Court — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 22, 35, 40, 42 — Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, RR. 500, 1726 — National Harbours Board Act, R.S.C. 1970, c. N-8, s. 11(2) — Crown Liability Act, R.S.C. 1970, c. C-38, s. 3(1) — Quebec Civil Code, arts. 1055, 1056c.

Domestic Converters Corporation, David Kirsch Ltd., Barmish Bros. Inc., G.K. Marshall Fabrics of Montreal Inc., Daly & Morin Ltd., Reich Brothers Ltd., Diamond Yarn Canada Corp. *(demandereses)*

c.

Arctic Steamship Line, March Shipping Limited, ITO-International Terminal Operators Ltd. et la Reine aux droits du Canada *(défenderesses)*

Cour d'appel, juges Pratte et Le Dain, juge suppléant Lalande—Montréal, 27, 28, 29 février, 5 et 6 mars; Ottawa, 29 octobre 1980.

Couronne — Responsabilité délictuelle — Responsabilité de propriétaire d'un bâtiment — Des marchandises entreposées dans un hangar appartenant à la Couronne et loué par des agents de transit ont été endommagées à la suite de l'effondrement dudit hangar — (1) Le jugement de première instance portant que la Couronne était seule responsable et lui ordonnant le paiement d'intérêts au taux de 8% depuis la date du sinistre et des frais taxables de toutes les parties, est modifié quant à l'intérêt et aux frais — L'action des demandereses est fondée sur l'art. 3(1) de la Loi sur la responsabilité de la Couronne et sur l'art. 1055 du Code civil de la province de Québec — L'art. 3(1)a ne s'applique pas car l'effondrement n'a pas résulté de la faute d'un préposé, mais de l'accumulation de neige sur le toit — La Couronne est responsable en vertu de l'art. 3(1)b — Manquement au devoir de propriétaire — Omission d'enlever la neige — La Couronne avait le devoir de veiller à ce que le bâtiment ne constitue pas un danger pour les tiers — Les dommages étaient prévisibles étant donné la fragilité du bâtiment — Le bail n'imposait pas au locataire l'obligation d'enlever la neige — Il n'est pas possible de se reporter à l'art. 1055 du Code civil pour déterminer s'il y a eu manquement à l'un des devoirs décrits à l'art. 3(1)b lorsque cet article s'applique au cas d'un dommage résultant de la ruine d'un bâtiment appartenant à la Couronne et situé dans la province de Québec — L'art. 1055 oblige le propriétaire à réparer les dommages résultant de la faute du propriétaire ou de celle d'un tiers — Le manquement aux devoirs prévus à l'art. 3(1)b constitue un manquement de la part de la Couronne elle-même en sa qualité de propriétaire — L'art. 3(1)b ne prévoit pas que la Couronne puisse être tenue responsable d'un dommage causé par le manquement d'un tiers à l'un des devoirs de celle-ci — (2) Rejet de l'appel de la Couronne du jugement rejetant son recours en garantie contre les agents de transit — Action régie par le droit civil québécois — (3) Rejet de l'appel des demandereses du jugement rejetant leur action contre le transporteur et les agents de transit — La responsabilité du transporteur était exclue par les termes du contrat de transport — L'action intentée contre les agents de transit n'était pas de la compétence de la Cour — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 2, 22, 35, 40, 42 — Règles de la Cour fédérale, C.R.C., chap. 663, Règles 500, 1726 — Loi sur le Conseil des ports nationaux, S.R.C. 1970, chap. N-8, art. 11(2) — Loi sur la responsabilité de la

Jurisdiction — Maritime law — Goods stored in shed owned by Crown and leased by terminal operators damaged following collapse of shed — Appeal from trial judgment dismissing cargo owners' action against terminal operators dismissed — Claim not within jurisdiction of Court — Claim not based on federal statute nor on Canadian maritime law as outside specific heads of s. 22(2) of Federal Court Act — Whether claim "maritime" or "admiralty" matter within federal jurisdiction over navigation and shipping — Claim having no maritime connotation — Tort committed on land not maritime matter — No contractual "lien de droit" between cargo owners and terminal operators and no "stipulation pour autrui" in favour of cargo owners — Shipowners entering into terminal operation agreement as principals on own account not as agents of cargo owners — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 22(2), 42 — Crown Liability Act, R.S.C. 1970, c. C-38, s. 3(1).

Practice — Interest — Costs — Goods stored in shed owned by Crown and leased by terminal operators damaged following collapse of shed — Liability in tort of Crown — Trial Judge ordering payment of 8% interest on amount of compensation from date damage occurred — Power of Court under s. 40 of Federal Court Act to order payment and rate of interest, and time after judgment from which interest begins to run — Under s. 35, Crown to pay interest on debt existing before judgment if required to do so by statute or contract — Failing contract, Crown Liability Act applicable — Crown liable as if private person thus liable under art. 1056c of Civil Code — Under art. 1056c interest payable from date of institution of action at rate as high as 8% — Improper exercise by Trial Judge of discretion as to costs — Trial Judge failing to consider (1) that plaintiffs, before undertaking action, could have determined that carrier's liability not involved; and (2) that action by plaintiffs against terminal operators and action in warranty by Crown against latter not within jurisdiction of Court — Trial judgment varied accordingly — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 35, 40 — Crown Liability Act, R.S.C. 1970, c. C-38, s. 3(1) — Quebec Civil Code, art. 1056c.

Plaintiffs sued in the Trial Division to obtain compensation for the damage suffered by their goods as a result of the collapse of the shed in which they were stored. After being unloaded from a vessel belonging to Arctic Steamship Line, the goods were given to ITO-International Terminal Operators Ltd. and March Shipping Limited pursuant to an agreement

Couronne, S.R.C. 1970, chap. C-38, art. 3(1) — Code civil de la province de Québec, art. 1055, 1056c.

Compétence — Droit maritime — Des marchandises entreposées dans un hangar appartenant à la Couronne et loué par des agents de transit ont été endommagées à la suite de l'effondrement dudit hangar — Rejet de l'appel du jugement de première instance ayant rejeté l'action des propriétaires des marchandises intentée contre les agents de transit — L'action n'était pas de la compétence de la Cour — L'action n'était fondée ni sur une loi fédérale ni sur le droit maritime canadien car elle ne faisait pas partie des affaires mentionnées à l'art. 22(2) de la Loi sur la Cour fédérale — S'agit-il d'une affaire «maritime» ou «d'amirauté» sur laquelle le fédéral a compétence en vertu de son pouvoir en matière de navigation et de marine marchande? — La demande n'avait aucun caractère maritime — Un délit commis à terre n'est pas une affaire maritime — Aucun lien de droit contractuel entre les propriétaires des marchandises et les agents de transit, et aucune stipulation pour autrui en faveur des propriétaires de la cargaison — Les armateurs ont passé le contrat de manutention pour leur propre compte, non comme représentants de propriétaires de cargaisons — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 2, 22(2), 42 — Loi sur la responsabilité de la Couronne, S.R.C. 1970, chap. C-38, art. 3(1).

Pratique — Intérêts — Frais — Des marchandises entreposées dans un hangar appartenant à la Couronne et loué par des agents de transit ont été endommagées à la suite de l'effondrement dudit hangar — Responsabilité délictuelle de la Couronne — Le juge de première instance a ordonné le paiement, sur le montant de l'indemnité, d'un intérêt de 8% depuis le jour où le dommage s'est produit — L'art. 40 de la Loi sur la Cour fédérale confère à la Cour le pouvoir d'ordonner le paiement d'un intérêt et d'en fixer le taux et le moment après le jugement à compter duquel il commence à courir — Suivant l'art. 35, la Couronne doit payer un intérêt sur une dette qui préexistait au jugement si une loi ou un contrat l'y oblige — En l'absence d'un contrat, la Loi sur la responsabilité de la Couronne s'applique — La Couronne étant responsable comme si elle était un particulier, elle est responsable en vertu de l'art. 1056c du Code civil — Suivant l'art. 1056c, l'intérêt est payable depuis le jour du début des procédures à un taux pouvant aller jusqu'à 8% — Le premier juge a fait un mauvais emploi de son pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne les frais — Le premier juge n'a pas pris en considération (1) le fait que les demandereses auraient pu établir, avant d'intenter leur action, que la responsabilité du transporteur n'était pas engagée, et (2) que l'action intentée par les demandereses contre les agents de transit ainsi que le recours en garantie exercé par la Couronne contre ces derniers ne ressortissaient pas de la compétence de la Cour — Jugement de première instance modifié en conséquence — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 35, 40 — Loi sur la responsabilité de la Couronne, S.R.C. 1970, chap. C-38, art. 3(1) — Code civil de la province de Québec, art. 1056c.

Les demandereses ont intenté une action en Division de première instance pour obtenir réparation des dommages subis par leurs marchandises à la suite de l'effondrement du hangar dans lequel elles étaient entreposées. Après avoir été déchargées d'un navire appartenant à Arctic Steamship Line, les marchandises ont été confiées à ITO-International Terminal Operators

concluded between ITO and the carrier, Arctic. (For the purposes of this appeal, although these two latter companies played different roles, they were regarded as one and referred to as ITO.) The goods were placed in a shed located in the Port of Montreal. The shed, which had been built by the National Harbours Board, had been leased by ITO. Plaintiffs sought a ruling of joint liability against Arctic, the carrier and owner of the vessel, against ITO, the occupier of the shed and custodian of the goods and against the Crown, the owner of the shed. The Trial Judge held the Crown solely liable for the damage and ordered it to pay damages and interest at 8% from the date of the mishap, dismissed the action in warranty by the Crown against ITO, dismissed plaintiffs' action against Arctic and ITO and the action in warranty instituted by the two latter companies, and ordered the Crown to pay the taxable costs of all parties. That decision is the basis of three appeals heard concurrently.

Held, (1) The appeal by the Crown (A-245-77) from the judgment ordering it to compensate plaintiffs is allowed, the trial judgment varied only as to interest and costs.

A/ Crown liability

The Trial Judge correctly held the Crown liable for the damage sustained by plaintiffs. Plaintiffs relied, in their statement of claim, on subsection 3(1) of the *Crown Liability Act* and on article 1055 of the *Quebec Civil Code* which provides that the owner of a building is responsible for the damage caused by its ruin. The Crown may only be liable in tort in cases provided for in the *Crown Liability Act*; and the only provision of that Act under which the Crown can be liable for damages as owner of a building is paragraph 3(1)(b). This does not, at first sight, preclude the application of article 1055. Under paragraphs 3(1)(a) and (b) of the *Crown Liability Act*, the Crown is liable as if it were a "private person" and the tortious liability of private persons is governed by provincial law. Thus, reference to provincial law may be had to determine whether there was a breach of duty under paragraph 3(1)(b) and what the consequences are for private persons of such a breach. The failure to perform one of the duties referred to in paragraph 3(1)(b) gives rise to liability. However, the last paragraph of article 1055 does not impose a duty of this kind on the owner of the building; it simply imposes on him an obligation to compensate for certain damage, whether this damage results from the fault of the owner or that of a third party. The breaches which, under paragraph 3(1)(b), may result in liability for the Crown are breaches by the Crown itself of duties imposed on it by its capacity as owner, possessor or occupier of property. Paragraph 3(1)(b) does not provide for liability of the Crown for damage caused by the breach by a third party of its duty as owner, possessor or occupier. Thus, in applying paragraph 3(1)(b) to the case of damage resulting from the ruin of a building owned by the Crown and located in the Province of Quebec, it is neither necessary nor possible to refer to article 1055 of the *Civil Code* to determine whether there was a breach of one of the duties described in paragraph 3(1)(b). To succeed, plaintiffs must show that the collapse of the building is due either to fault by a servant of the Crown (paragraph 3(1)(a)) or to a breach by the Crown of one of the

Ltd. et March Shipping Limited, conformément à une entente intervenue entre ITO et le transporteur Arctic. (Pour les fins de cet appel, on peut considérer ces deux dernières sociétés comme un tout, bien qu'elles aient joué des rôles différents, et utiliser le sigle ITO.) Les marchandises ont été placées dans un hangar situé dans le port de Montréal. Le hangar, construit par le Conseil des ports nationaux, avait été loué par ITO. Les demandereses cherchaient à obtenir une condamnation solidaire contre Arctic, le transporteur et propriétaire du navire, contre ITO, qui occupait le hangar et avait la garde des marchandises, et contre la Couronne, qui était propriétaire du hangar. Le premier juge a statué que la Couronne était seule responsable des dommages et lui a ordonné de payer des dommages-intérêts avec intérêts au taux de 8 % depuis la date du sinistre, a rejeté le recours en garantie de la Couronne contre ITO, a rejeté l'action des demandereses intentée contre Arctic et ITO et les recours en garantie exercés par ces deux dernières sociétés, et finalement, a condamné la Couronne à payer les frais taxables de toutes les parties. Cette décision a donné lieu à trois appels entendus en même temps.

Arrêt: (1) L'appel de la Couronne (A-245-77) du jugement la condamnant à indemniser les demandereses est accueilli et le jugement de première instance n'est modifié qu'en ce qui concerne les intérêts et les frais.

A/ La responsabilité de la Couronne

Le premier juge a eu raison de tenir la Couronne responsable des dommages subis par les demandereses. Les demandereses ont invoqué dans leur déclaration le paragraphe 3(1) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne* ainsi que l'article 1055 du *Code civil* de la province de Québec, qui dispose que le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine. La Couronne ne peut être responsable délictuellement que dans les cas prévus par la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, et la seule disposition de cette Loi suivant laquelle la Couronne peut, comme propriétaire d'un immeuble, être responsable d'un dommage est l'alinéa 3(1)(b). Cela n'empêche pas, à première vue, l'application de l'article 1055. Suivant les alinéas 3(1)(a) et (b) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, la Couronne est responsable comme si elle était un «particulier»; or, c'est le droit provincial qui régit la responsabilité délictuelle des particuliers. On peut donc s'en rapporter au droit provincial pour déterminer s'il y a eu manquement au devoir prévu à l'alinéa 3(1)(b) et quelles sont les conséquences d'un pareil manquement pour les particuliers. L'inexécution de l'un des devoirs mentionnés à l'alinéa 3(1)(b) est source de responsabilité. Cependant, le dernier alinéa de l'article 1055 n'impose pas un devoir de cette sorte au propriétaire d'un bâtiment; il lui impose tout simplement l'obligation de réparer certains dommages, que ces dommages résultent de la faute du propriétaire ou de celle d'un tiers. Les manquements qui, suivant l'alinéa 3(1)(b), peuvent entraîner la responsabilité de la Couronne sont des manquements par la Couronne elle-même aux devoirs que lui imposait sa qualité de propriétaire, de possesseur ou d'occupant d'un bien. L'alinéa 3(1)(b) ne prévoit pas que la Couronne puisse être tenue responsable d'un dommage causé par le manquement d'un tiers à son devoir de propriétaire, de possesseur ou d'occupant. Par conséquent, en appliquant l'alinéa 3(1)(b) au cas d'un dommage résultant de la ruine d'un bâtiment appartenant à la Couronne et situé au Québec, il n'est ni nécessaire ni possible de se reporter à l'article 1055 du *Code civil* pour déterminer s'il y a eu manque-

duties referred to in paragraph 3(1)(b). Paragraph 3(1)(a) is ruled out: the evidence shows that the building in all probability collapsed because of a particularly heavy accumulation of snow on its roof. With respect to paragraph 3(1)(b), the fact that the Crown leased the shed to ITO is insufficient to relieve the Crown of its obligation to remove the snow: the lease did not expressly make the tenant responsible for removing snow on the roof; the removal of the snow was made necessary by the special fragility of the leased building; and the owner was in at least as good a position as her tenant to determine whether too much snow had accumulated on the roof. In these circumstances the Crown retained, at least where third parties are concerned, a duty to ensure that the presence of snow on the roof of its building was not a source of danger. The damage was foreseeable. The Crown could not disassociate itself from its building and assume that its tenant would see and bring to its attention any damage which might imperil the safety of the building.

B/ Interest

The Trial Judge had the power to order the Crown to pay interest on the amount of compensation at a rate of 8%, but did not have the power to order that that interest would begin to run on the date the damage occurred. Under section 40 of the *Federal Court Act*, the Court has the power to order a judgment to bear or not interest and to set the rate of such interest and the time after the judgment from which it will begin to run. Under section 35 of the Act, the Crown may be ordered to pay interest on a debt which existed before the judgment and which was recognized as existing by the judgment, only if it is required to do so by contract or statute. In the case at bar, there being no contract, the *Crown Liability Act* applies whereby the Crown is liable as "if it were a private person", thus liable under article 1056c of the *Quebec Civil Code*. Pursuant to that article, interest may be paid from the date of the institution of the action at a rate as high as 8%. The decision of the Trial Judge must accordingly be corrected.

(2) The appeal by the Crown (A-246-77) from the judgment dismissing its action in warranty against ITO is dismissed.

The decision of the Trial Judge dismissing the action in warranty which the Crown had brought against ITO was correct. The Trial Division had no jurisdiction to hear this action, since it constituted a separate proceeding from the principal action and was governed exclusively by Quebec civil law. On this issue, reference might be made to *McNamara Construction (Western) Limited et al. v. Her Majesty The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654 and to *Her Majesty The Queen v. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited*, [1980] 1 S.C.R. 695.

(3) The appeal by plaintiffs (A-247-77) from the judgment dismissing their action against Arctic and ITO is dismissed.

A/ Liability of Arctic

The Trial Judge correctly held that Arctic's liability was excluded by the terms of the contract of carriage. The damage

ment à l'un des devoirs décrits à l'alinéa 3(1)(b). Pour réussir dans leur demande, les demandereses doivent prouver que l'écroulement du hangar est dû soit à la faute d'un préposé de la Couronne (alinéa 3(1)(a)) soit à un manquement par la Couronne à l'un des devoirs mentionnés à l'alinéa 3(1)(b).

- a L'alinéa 3(1)(a) est écarté: la preuve montre que le bâtiment s'est écroulé, selon toute probabilité, en raison de la très grande quantité de neige qui s'était accumulée sur son toit. En ce qui concerne l'alinéa 3(1)(b), le fait que la Couronne ait loué l'entrepôt à ITO ne suffit pas à la relever de son obligation d'enlever la neige: le bail n'imposait pas expressément au locataire l'obligation d'enlever la neige de la toiture; l'enlèvement de la neige était rendu nécessaire par la fragilité particulière du bâtiment loué; et le propriétaire était tout autant en mesure que son locataire de vérifier s'il s'était accumulé trop de neige sur le toit. Dans ces circonstances, la Couronne conservait, du moins à l'égard des tiers, le devoir de veiller à ce que la présence de la neige sur le toit de son bâtiment ne soit pas une source de danger. Les dommages étaient prévisibles. La Couronne ne pouvait se désintéresser de son bâtiment et tenir pour acquis que son locataire verrait et signalerait tous les dommages qui pourraient mettre en péril la sécurité de l'immeuble.

B/ Les intérêts

- d Le premier juge était habilité à condamner la Couronne à payer sur le montant de l'indemnité des intérêts au taux de 8% mais il ne pouvait ordonner que cet intérêt commence à courir à la date où le dommage s'est produit. En vertu de l'article 40 de la *Loi sur la Cour fédérale*, la Cour a le pouvoir d'ordonner qu'un jugement porte ou ne porte pas intérêt et de fixer le taux de cet intérêt et le moment après le jugement à compter duquel il commencera à courir. Suivant l'article 35 de la Loi, la Couronne ne peut être condamnée à payer l'intérêt sur une dette, qui préexistait au jugement et dont celui-ci a reconnu l'existence, que si un contrat ou une loi l'y oblige. En l'espèce, en l'absence de contrat, la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, qui prévoit que la Couronne est responsable comme «si elle était un particulier», s'applique et sa responsabilité est donc régie par l'article 1056c du *Code civil* de la province de Québec. Cet article prévoit que l'intérêt peut être payé depuis le jour du début des procédures à un taux pouvant aller jusqu'à 8%. La décision du premier juge doit donc être corrigée en conséquence.

(2) L'appel de la Couronne (A-246-77) du jugement rejetant son recours en garantie contre ITO est rejeté.

- h La décision du premier juge de rejeter le recours en garantie que la Couronne avait exercé contre ITO était bien fondée. La Division de première instance n'avait pas compétence pour connaître de ce recours qui constituait une instance différente de l'action principale et était régi exclusivement par le droit civil québécois. On peut invoquer sur ce point les arrêts *McNamara Construction (Western) Limited et autre c. Sa Majesté La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654 et *Sa Majesté La Reine c. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited*, [1980] 1 R.C.S. 695.

(3) L'appel des demandereses (A-247-77) du jugement rejetant leur action contre Arctic et ITO est rejeté.

A/ La responsabilité d'Arctic

- j Le premier juge a eu raison de statuer que la responsabilité d'Arctic était exclue par les termes du contrat de transport. Le

occurred without any fault on the part of the carrier after the goods had been unloaded and when they were in the custody of the handler to which they had been entrusted.

B/ Liability of ITO

The Trial Judge properly dismissed plaintiffs' action against ITO as not being within the jurisdiction of the Trial Division. To be within the jurisdiction of the Court under section 22 of the *Federal Court Act*, a case must be governed by existing federal statutes or Canadian maritime law. Plaintiffs' action is not based on any federal statute. Accordingly, it can only be within the purview of the Federal Court if it is based on Canadian maritime law within the meaning of section 2 of the Act. However, since the case at bar does not fall within any of the specific heads of subsection 22(2) of the Act, it cannot be said to be governed by Canadian maritime law and ITO's allegedly tortious conduct must be assessed in accordance with Quebec civil law. The fact that the damaged goods had been the subject of maritime carriage and that the shed was located in the Port of Montreal does not by itself impart a maritime aspect to the case. Plaintiffs' argument that ITO is also liable in contract fails. Under this contract, which ITO concluded with the carrier of the goods, ITO assumed custody of the goods after they had been unloaded. That is not a maritime contract. It is a contract by which ITO undertook to provide services on land only. Even if plaintiffs were entitled to rely on this contract (to which they were not parties), their action would not come within the jurisdiction of the Court.

(4) Costs

The Crown's complaint that the Trial Judge improperly exercised his discretion in ordering the Crown to pay an exorbitant amount of costs, is partially justified. The Trial Judge did not take into consideration (1) that the plaintiffs could easily have determined before undertaking their action that the damage occurred in circumstances such that the carrier's liability could not have been involved; and (2) that the action brought by plaintiffs against March and ITO and the action in warranty brought by the Crown against these two companies was not within the jurisdiction of the Court.

Per Le Dain J.: The Federal Court does not have jurisdiction with respect to the claim of the plaintiff cargo owners against March and ITO.

The claim against ITO clearly does not fall within any of the specific heads of jurisdiction in subsection 22(2) of the *Federal Court Act*. Paragraph 22(2)(h) contemplates a claim for damage to cargo while carried on a ship and not one for damage after its discharge from a vessel. As to paragraph 22(2)(i), ITO was not a party to the contract of carriage. Any contractual relationship between the cargo owners and ITO would not be an agreement relating to the carriage of goods in or on a ship within the meaning of that paragraph.

Jurisdiction would then have to be based on the general terms of subsection 22(1), as completed by the definition of "Canadian maritime law" in section 2. The effect of these provisions together with section 42, which continues substantive

dommage est survenu sans la faute du transporteur après que les marchandises ont été déchargées et alors qu'elles étaient sous la garde du manutentionnaire à qui il les avait confiées.

B/ La responsabilité d'ITO

a Le premier juge a eu raison de rejeter l'action des demanderessees contre ITO parce qu'elle n'était pas de la compétence de la Division de première instance. Pour être de la compétence de la Cour, en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, une affaire doit être régie soit par des lois fédérales existantes soit par le droit maritime canadien. L'action des demanderessees n'est fondée sur aucune loi fédérale. Elle ne peut donc être du ressort de la Cour fédérale que si elle est fondée sur le droit maritime canadien au sens de l'article 2 de la Loi. Cependant, étant donné qu'en l'espèce il ne s'agit pas d'une affaire visée au paragraphe 22(2) de la Loi, on ne peut affirmer qu'elle est régie par le droit maritime canadien et la faute délictuelle que ITO aurait commise doit être jugée en appliquant le droit civil québécois. Le seul fait que les marchandises endommagées aient été l'objet d'un transport maritime et que le hangar ait été situé dans le port de Montréal ne confère pas en lui-même un caractère maritime à cette affaire. L'argument des demanderessees invoquant la responsabilité contractuelle d'ITO ne peut être retenu. Aux termes de ce contrat conclu avec le transporteur de marchandises, ITO a assumé la garde des marchandises après leur déchargement. Ce n'est pas un contrat maritime. C'est un contrat par lequel ITO s'engage à fournir des services à terre. Même si les demanderessees pouvaient se prévaloir de ce contrat (auquel elles n'ont pas été parties), leur action ne serait pas de la compétence de la Cour.

(4) Les frais

Le grief de la Couronne selon lequel le premier juge a mal exercé sa discrétion en condamnant la Couronne à payer un montant de frais exorbitant était en partie fondé. Le premier juge n'a pas pris en considération (1) le fait que les demanderessees auraient pu facilement s'assurer avant d'intenter leur action que le dommage s'était produit dans des circonstances telles que la responsabilité du transporteur ne pouvait être engagée, et (2) que l'action intentée par les demanderessees contre March et ITO ainsi que le recours en garantie exercé par la Couronne contre ces sociétés ne ressortissaient pas de la compétence de la Cour.

Le juge Le Dain: La Cour fédérale n'a pas compétence quant à la réclamation des demanderessees propriétaires des marchandises contre March et ITO.

h Il est manifeste que la réclamation contre ITO n'appartient à aucun des domaines de compétence précisés au paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*. L'alinéa 22(2)h) parle d'une réclamation en raison du dommage causé à la cargaison pendant que celle-ci est transportée à bord d'un navire et non en raison du dommage subi après le déchargement du navire. i Quant à l'alinéa 22(2)i), ITO n'a pas été partie au contrat de transport. Aucune des relations contractuelles entre les armateurs et ITO ne constitue une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire au sens qu'à cette expression dans l'alinéa.

Il faudrait donc justifier la compétence de la Cour d'après la disposition générale du paragraphe 22(1) à laquelle s'ajoute la définition que donne du «droit maritime canadien» l'article 2. Il résulte de ces dispositions et de l'article 42, qui maintient le

Canadian maritime law as so defined, is that notwithstanding the enumeration of claims in subsection 22(2), the Court has jurisdiction with respect to any other claim that may properly be held to be a maritime matter, provided that it is a matter which falls within federal legislative jurisdiction with respect to navigation and shipping. This view does not go against the decision of the Supreme Court in *Antares Shipping Corporation v. The Ship "Capricorn", et al.*, [1980] 1 S.C.R. 553; where the words "if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters" in the definition of Canadian maritime law, were not dealt with.

Is there a contractual foundation for the claim of the plaintiff cargo owners against ITO that may properly be held to be a maritime matter? The legal relationship between the two parties cannot be characterized as sub-bailment since sub-bailment may exist apart from contract; moreover, the common law of bailment is not known to Quebec law where in the absence of a contractual relationship, the civil responsibility of one who assumes the custody of the goods of another would be governed by the law of delict and quasi-delict. Nor can the Court adopt the view expressed by Marceau J. in *Marubeni America Corporation, et al. v. Mitsui O.S.K. Lines Ltd. et al.*, [1979] 2 F.C. 283 (T.D.), to the effect that there is a contractual *lien de droit* between the cargo owner and the terminal operator based on the notion that the shipowner enters into an agreement with the terminal operator as agent of the cargo owner or that the agreement contains a *stipulation pour autrui* in favour of the cargo owner. The terminal operation agreement is entered into by the shipowners as principals for their own account and not as agents or mandataries of any identified cargo owners. It is a general agreement not related to particular contracts of carriage, under which the terminal operator assumes an obligation towards the shipowners to perform a terminal service on a continuing basis for vessels of the owners. It could not have been contemplated that cargo owners would assume the obligation of payment of the terminal charge to the terminal operator. Furthermore, the terminal operation contract cannot be held to contain a *stipulation pour autrui* in favour of the cargo owners. It is exclusively concerned with obligations assumed by the terminal operator towards the shipowners and for the benefit of the shipowners. The terminal operator takes custody of the cargo pursuant to and in accordance with the general agreement with the shipowners. Therefore, there is no contractual *lien de droit* between the cargo owner and the terminal operator.

There remains the issue whether the claim of the cargo owners against the terminal operator, characterized as one of delictual responsibility for damage to cargo caused and occurring on land, could properly be held to be a maritime matter. The whole of admiralty tradition holds that a maritime tort is one committed on water and not on land, whereas a maritime contract, if it has the requisite general character because of its subject-matter, may nevertheless be a maritime contract although it is to be performed on land. It would be against that tradition to hold that a tort or delict committed on land is a maritime matter. In the United States, the practical difficulty created by the conclusion that the claim of the cargo owner against a terminal operator is not within the admiralty jurisdiction of the federal courts may be avoided by the assumption of

fond du droit maritime canadien tel qu'il y est ainsi défini, que malgré l'énumération des sujets au paragraphe 22(2), la Cour a compétence à l'égard de toute autre réclamation qui peut, à bon droit, être considérée comme une affaire maritime, pourvu que ce soit une affaire qui ressortisse à la compétence législative fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires. Ce point de vue ne contredit pas la décision rendue dans l'arrêt *Antares Shipping Corporation c. Le navire «Capricorn», et autres*, [1980] 1 R.C.S. 553, où la Cour suprême ne s'est pas prononcée sur la portée des mots «si cette Cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté» qui se trouvent dans la définition du droit maritime canadien.

Existe-t-il un fondement contractuel à la réclamation des demanderesse propriétaires de la cargaison contre ITO qui puisse être considéré de nature maritime? Les rapports juridiques entre les parties ne peuvent être qualifiés de sous-dépôt parce qu'il peut y avoir sous-dépôt sans contrat. De plus, le dépôt de *common law* est inconnu en droit québécois où, en l'absence d'un lien contractuel, la responsabilité civile de celui qui accepte la garde du bien d'autrui est régie par le droit des délits et des quasi-délits. La Cour ne peut non plus adopter l'opinion exprimée par le juge Marceau dans l'arrêt *Marubeni America Corporation, et autres c. Mitsui O.S.K. Lines Ltd. et autre*, [1979] 2 C.F. 283 (1^{re} inst.), et selon laquelle il y a un lien de droit contractuel entre le propriétaire de la cargaison et le manutentionnaire fondé sur le fait que l'armateur conclut le contrat avec le manutentionnaire à titre d'agent du propriétaire de la cargaison, ou sur le fait que le contrat contient une stipulation pour autrui en faveur du propriétaire de la cargaison. En l'espèce, le contrat de manutention a été passé par les armateurs pour leur propre compte, non comme représentants ou mandataires d'aucun propriétaire de cargaison en particulier. C'est un contrat général, sans rapport avec des contrats de transports déterminés, en vertu duquel le manutentionnaire s'oblige à rendre aux armateurs des services de manutention de façon permanente à l'égard de leurs navires. Il est impossible qu'on ait envisagé que les propriétaires de cargaison payeraient les frais de manutention au manutentionnaire. De plus, on ne peut considérer que le contrat de manutention comporte une stipulation pour autrui en faveur des propriétaires de la cargaison. Il se limite à des obligations contractées par le manutentionnaire envers des armateurs et au bénéfice de ces derniers. Le manutentionnaire accepte la garde des marchandises en vertu d'un contrat général intervenu entre lui et les armateurs. En conséquence, il n'y a pas de lien de droit contractuel entre le propriétaire de la cargaison et le manutentionnaire.

Il reste à déterminer si la réclamation des propriétaires de la cargaison contre le manutentionnaire, caractérisée comme une action en responsabilité délictuelle pour le dommage causé ou occasionné à la cargaison à terre, peut être considérée comme une affaire maritime. Selon toute la tradition en matière de compétence en amirauté, le délit maritime est celui qui a été commis sur mer et non sur terre, tandis que le contrat qui, de par son objet est maritime, peut rester un contrat maritime même s'il doit être exécuté à terre. Il serait contraire à cette tradition de conclure qu'un délit commis à terre est une affaire maritime. Aux États-Unis, la difficulté pratique qui découle du fait de conclure à l'absence de compétence en amirauté des tribunaux fédéraux à l'égard de la réclamation du propriétaire de la cargaison contre le manutentionnaire peut être contournée

pendent jurisdiction. Such an exercise of jurisdiction is not open to this Court.

par la présomption de compétence accessoire. Il en va autrement en cette Cour.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

FOLLOWED:

McNamara Construction (Western) Limited et al. v. Her Majesty The Queen, [1977] 2 S.C.R. 654; *Her Majesty The Queen v. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited*, [1980] 1 S.C.R. 695; *Quebec North Shore Paper Company et al. v. Canadian Pacific Limited et al.*, [1977] 2 S.C.R. 1054.

NOT FOLLOWED:

The Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, et al., [1973] F.C. 1356 (C.A.).

DISTINGUISHED:

Marubeni America Corporation, et al. v. Mitsui O.S.K. Lines Ltd. et al., [1979] 2 F.C. 283 (T.D.).

CONSIDERED:

Antares Shipping Corporation v. The Ship "Capricorn", et al., [1980] 1 S.C.R. 553.

REFERRED TO:

De Lovio v. Boit et al., 7 Fed. Cas. 418 (Mass. Cir. Ct. 1815); *Leather's Best, Inc. v. S.S. Mormaclynx et al.*, 451 F.2d 800 (2d Cir. 1971); *Pacific Western Airlines Ltd. et al. v. The Queen, et al.*, [1980] 1 F.C. 86 (C.A.), affirming [1979] 2 F.C. 476 (T.D.); *Bullock v. The London General Omnibus Company and others*, [1907] 1 K.B. 264 (C.A.); *MacMillan Bloedel Limited v. Canadian Stevedoring Co. Ltd., et al.*, [1969] 2 Ex.C.R. 375; *The Queen v. Canadian Vickers Limited*, [1978] 2 F.C. 675 (T.D.); *Tropwood A.G. et al. v. Sivaco Wire & Nail Company et al.*, [1979] 2 S.C.R. 157; *Gilchrist Watt & Sanderson Pty Ltd v York Products Pty Ltd*, [1970] 3 All E.R. 825 (P.C.); *Commissaires du Havre de Québec v. Swift Canadian Company (1929)*, 47 Que. K.B. 118; *Franco Canadian Dyers Ltd. v. Hill Express Depot Ltd.*, [1951] Que. S.C. 177; *Robert Simpson Montreal Ltd. v. Canadian Overseas Shipping Ltd.; Brown & Ryan Ltd.; Fjell-Oranje Lines and Fjell Line and Oranje Lijn (Maatschappij Zeetransport N.V.) (The "Prins Willem III")*, [1968] 2 Lloyd's L.R. 192 (Que. S.C.); [1973] 2 Lloyd's L.R. 124 (Que. C.A.); *Her Majesty The Queen v. Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, et al.*, [1971] S.C.R. 849; *Sanderson v. Blyth Theatre Company*, [1903] 2 K.B. 533 (C.A.).

COUNSEL:

S. J. Harrington for plaintiffs.
P. W. Davidson for defendant Arctic Steamship Line.
W. D. Angus and *M. de Man* for defendants March Shipping Limited and ITO-International Terminal Operators Ltd.
G. Côté and *C. Joyal* for defendant the Queen in right of Canada.

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS SUIVIES:

McNamara Construction (Western) Limited et autre c. Sa Majesté La Reine, [1977] 2 R.C.S. 654; *Sa Majesté La Reine c. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited*, [1980] 1 R.C.S. 695; *Quebec North Shore Paper Company et autre c. Canadien Pacifique Limitée et autre*, [1977] 2 R.C.S. 1054.

DÉCISION ÉCARTÉE:

La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, et autres, [1973] C.F. 1356 (C.A.).

DISTINCTION FAITE AVEC:

Marubeni America Corporation, et autres c. Mitsui O.S.K. Lines Ltd. et autre, [1979] 2 C.F. 283 (1^{re} inst.).

DÉCISION EXAMINÉE:

Antares Shipping Corporation c. Le navire «Capricorn», et autres, [1980] 1 R.C.S. 553.

d

DÉCISIONS CITÉES:

De Lovio v. Boit et al., 7 Fed. Cas. 418 (Mass. Cir. Ct. 1815); *Leather's Best, Inc. v. S.S. Mormaclynx et al.*, 451 F.2d 800 (2d Cir. 1971); *Pacific Western Airlines Ltd. et autre c. La Reine, et autres*, [1980] 1 C.F. 86 (C.A.), confirmant [1979] 2 C.F. 476 (1^{re} inst.); *Bullock v. The London General Omnibus Company and others*, [1907] 1 K.B. 264 (C.A.); *MacMillan Bloedel Limited v. Canadian Stevedoring Co. Ltd., et al.*, [1969] 2 R.C.É. 375; *La Reine c. Canadian Vickers Limited*, [1978] 2 C.F. 675 (1^{re} inst.); *Tropwood A.G. et autres c. Sivaco Wire & Nail Company et autre*, [1979] 2 R.C.S. 157; *Gilchrist Watt & Sanderson Pty Ltd v York Products Pty Ltd*, [1970] 3 All E.R. 825 (P.C.); *Commissaires du Havre de Québec c. Swift Canadian Company (1929)*, 47 B.R. 118 (Qc); *Franco Canadian Dyers Ltd. c. Hill Express Depot Ltd.*, [1951] C.S. 177 (Qc); *Robert Simpson Montreal Ltd. v. Canadian Overseas Shipping Ltd.; Brown & Ryan Ltd.; Fjell-Oranje Lines and Fjell Line and Oranje Lijn (Maatschappij Zeetransport N.V.) (The «Prins Willem III»)*, [1968] 2 Lloyd's L.R. 192 (C.S. Qc); [1973] 2 Lloyd's L.R. 124 (C.A. Qc); *Sa Majesté La Reine c. Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, et autres*, [1971] R.C.S. 849; *Sanderson v. Blyth Theatre Company*, [1903] 2 K.B. 533 (C.A.).

AVOCATS:

S. J. Harrington pour les demandereses.
P. W. Davidson pour Arctic Steamship Line, défenderesse.
W. D. Angus et *M. de Man* pour March Shipping Limited et ITO-International Terminal Operators Ltd., défenderesses.
G. Côté et *C. Joyal* pour la Reine aux droits du Canada, défenderesse.

SOLICITORS:

McMaster, Minnion, Patch and Ass., Montreal, for plaintiffs.

Brisset, Bishop and Davidson, Montreal, for defendant Arctic Steamship Line. ^a

Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, Montreal, for defendants March Shipping Limited and ITO-International Terminal Operators Ltd. ^b

Deputy Attorney General of Canada for the Queen in right of Canada.

The following is the English version of the reasons for judgment rendered by

PRATTE J.: This appeal is from a judgment of the Trial Division [judgment dated January 18, 1977, T-3081-72, not reported]; the same judgment is also the subject of two other appeals.

In February 1971 the *Sasha Borodulin*, a vessel belonging to defendant Arctic Steamship Line, put into Montreal and unloaded goods. These goods had been carried from European ports on a bill of lading; part were on their way to plaintiffs. After being unloaded, and while waiting for the recipients to take delivery, the goods were given to ITO-International Terminal Operators Ltd. and March Shipping Limited,¹ pursuant to an agreement concluded earlier between ITO and the carrier Arctic, and were placed in shed 38, a warehouse located in the Port of Montreal which ITO had leased from the National Harbours Board.² The goods were still there when, on February 23, 1971, part of shed 38 collapsed, and when on February 26 the remainder of the building collapsed.

¹ In actuality these two companies, ITO and March, played different roles in this matter; however, the parties agreed at the hearing that, for the purposes of this appeal, they could be regarded as one and the same; I shall accordingly treat them as one, and use the abbreviation ITO to refer to either.

² Counsel for ITO contended that the contract under which ITO occupied shed 38 was not a true lease. It is unnecessary for the Court to rule on this argument.

PROCUREURS:

McMaster, Minnion, Patch et Ass., Montréal, pour les demanderessees.

Brisset, Bishop et Davidson, Montréal, pour Arctic Steamship Line, défenderesse.

Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, Montréal, pour March Shipping Limited et ITO-International Terminal Operators Ltd., défenderesses.

Le sous-procureur général du Canada pour la Reine aux droits du Canada, défenderesse.

Voici les motifs du jugement rendu en français par

LE JUGE PRATTE: Cet appel est dirigé contre un jugement de la Division de première instance [jugement en date du 18 janvier 1977, T-3081-72, non publié]; ce même jugement fait également l'objet de deux autres appels.

En février 1971, le *Sasha Borodulin*, un navire appartenant à la défenderesse Arctic Steamship Line, faisait escale à Montréal et y déchargeait des marchandises. Ces marchandises étaient transportées sous connaissement depuis des ports européens; une partie d'entre elles était destinée aux demanderessees. Après le déchargement, en attendant que les destinataires en viennent prendre livraison, les marchandises furent confiées à ITO-International Terminal Operators Ltd. et March Shipping Limited¹, conformément à une entente intervenue préalablement entre ITO et le transporteur Arctic, et furent placées dans le hangar 38, un entrepôt situé dans le port de Montréal qu'ITO avait loué du Conseil des ports nationaux². Les marchandises étaient toujours là lorsque, le 23 février 1971, une partie du hangar 38 s'effondra et lorsque, le 26 février, le reste du bâtiment s'écroula.

¹ À vrai dire, ces deux sociétés, ITO et March, ont joué des rôles différents en cette affaire; cependant, les parties ont convenu à l'audience que l'on pouvait, pour les fins de cet appel, les considérer comme une seule et même personne; je les traiterai donc comme ne faisant qu'un et j'utiliserai le sigle ITO pour référer à l'une ou l'autre d'entre elles.

² L'avocat d'ITO a prétendu que le contrat en vertu duquel ITO occupait le hangar 38 n'était pas un véritable bail. Il n'est pas nécessaire de se prononcer sur cette prétention.

Plaintiffs sued to obtain compensation for the damage suffered by their goods as a result of this catastrophe. They brought their action, seeking a ruling of joint liability against defendants, against Arctic, the carrier, against ITO, which was occupying shed 38 and had custody of the goods at the time of the accident, and finally against the Crown, the owner of the shed which collapsed.³ Each of the defendants pleaded to the action, and in addition, instituted actions in warranty against the others. The principal action and the actions in warranty were heard concurrently by the Trial Division, after the parties had agreed to limit the discussion solely to the question of liability, on the assumption that if necessary the determination of the amount of the damages would be subject to a "reference" under Rules 500 *et seq.*

After a lengthy trial, the Trial Judge held that the Crown was solely liable for the damage for which plaintiffs claimed to be compensated. Accordingly,

(a) he allowed plaintiffs' action against Her Majesty, whom he ordered to pay damages the amount of which would be subsequently determined, with interest at 8% per annum from the date of the mishap, February 23, 1971;

(b) he dismissed the action in warranty by Her Majesty against ITO;

(c) he dismissed plaintiffs' action in so far as it was brought against Arctic and ITO, and also dismissed the actions in warranty instituted by these defendants; and

(d) he ordered the Crown to pay the taxable costs of all parties to the case and gave certain instructions regarding the taxation of these costs.

This judgment was a basis for three appeals:

(1) the Crown first appealed from the judgment allowing the action brought against it and ordering it to compensate plaintiffs; this is appeal No. A-245-77;

³ Subsection 11(2) of the *National Harbours Board Act* [R.S.C. 1970, c. N-8] provides that:

11. ...

(2) All property acquired or held by the Board is vested in Her Majesty in right of Canada.

Les demandereses ont poursuivi pour obtenir réparation des dommages subis par leurs marchandises en conséquence de ce sinistre. Elles ont dirigé leur action, qui réclame une condamnation solitaire des défenderesses, contre Arctic, le transporteur, contre ITO qui occupait le hangar 38 et avait la garde des marchandises au moment de l'accident, et, enfin, contre la Couronne, propriétaire du hangar qui s'est effondré³. Les défenderesses plaident à l'action et, en plus, exercèrent des recours en garantie les unes contre les autres. L'action principale et les recours en garantie furent entendus en même temps par la Division de première instance après que les parties eurent convenu de limiter le débat à la seule question de la responsabilité, étant entendu que, le cas échéant, la détermination du montant des dommages-intérêts ferait l'objet d'une «référence» sous l'empire des Règles 500 et suivantes.

Après un long procès, le juge de première instance jugea que la Couronne était seule responsable des dommages dont les demandereses réclamaient réparation. En conséquence,

a) il fit droit à l'action des demandereses contre Sa Majesté, à qui il ordonna de payer les dommages-intérêts dont le montant serait ultérieurement fixé avec intérêts au taux de 8% l'an depuis la date du sinistre, le 23 février 1971;

b) il rejeta le recours en garantie de Sa Majesté contre ITO;

c) il rejeta l'action des demandereses dans la mesure où elle était intentée contre Arctic et ITO et rejeta aussi les recours en garantie exercés par ces défenderesses; et

d) il condamna la Couronne à payer les frais taxables de toutes les parties au litige et donna certaines directives relativement à la taxation de ces frais.

Ce jugement a donné lieu à trois appels:

(1) la Couronne a d'abord appelé du jugement qui faisait droit à l'action intentée contre elle et la condamnait à indemniser les demandereses; c'est l'appel n° A-245-77;

³ Le paragraphe 11(2) de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux* [S.R.C. 1970, chap. N-8] édicte que:

11. ...

(2) Tous biens acquis ou détenus par le Conseil sont dévolus à Sa Majesté du chef du Canada.

(2) the Crown also appealed from the decision dismissing the action in warranty which it had brought against ITO; this appeal is No. A-246-77;

(3) finally, plaintiffs appealed from the part of the judgment dismissing their action against ITO and Arctic; this is appeal No. A-247-77.

All these appeals were heard concurrently and I shall consider all three of them here.

I—Appeal by the Crown from the judgment ordering it to compensate plaintiffs.

To begin with, this appeal raises the question of whether the Trial Judge correctly held the Crown liable for the damage sustained by plaintiffs. If this question is to be answered in the affirmative, two other subsidiary questions arise: did the Trial Judge err in ordering the Crown to pay, first, interest on the amount of the damages at 8% from the time of the mishap, and second, the costs of all the parties to the case?

A/ Crown liability.

Plaintiffs' action against Her Majesty has a purely tortious basis. It is based on subsection 3(1) of the *Crown Liability Act*,⁴ under which:

3. (1) The Crown is liable in tort for the damages for which, if it were a private person of full age and capacity, it would be liable

- (a) in respect of a tort committed by a servant of the Crown, or
- (b) in respect of a breach of duty attaching to the ownership, occupation, possession or control of property.

In their statement of claim plaintiffs further expressly cited the last paragraph of article 1055 of the *Civil Code* of the Province of Quebec:

Art. 1055. . . .

The owner of a building is responsible for the damage caused by its ruin, where it has happened from want of repairs or from an original defect in its construction.

It is first necessary to consider whether this provision can be relied on against the Crown.

The Crown may only be liable in tort in the cases provided for by the *Crown Liability Act*; and

⁴ R.S.C. 1970, c. C-38.

(2) la Couronne a aussi appelé de la décision rejetant le recours en garantie qu'elle avait exercé contre ITO; cet appel porte le n° A-246-77;

(3) les demandereses, enfin, ont appelé de cette partie du jugement rejetant leur action contre ITO et Arctic; c'est l'appel n° A-247-77.

Tous ces appels ont été entendus en même temps et je veux les étudier ici tous les trois.

I—L'appel de la Couronne du jugement la condamnant à indemniser les demandereses.

Cet appel soulève, en tout premier lieu, la question de savoir si le premier juge a eu raison de tenir la Couronne responsable des dommages subis par les demandereses. Si cette question doit recevoir une réponse affirmative, deux autres questions subsidiaires se posent: le premier juge s'est-il trompé en condamnant la Couronne à payer, d'abord, l'intérêt sur le montant des dommages au taux de 8 % depuis le moment du sinistre et, ensuite, les frais de toutes les parties au litige?

e A/ La responsabilité de la Couronne.

L'action des demandereses contre Sa Majesté a un fondement purement délictuel. Elle est fondée sur le paragraphe 3(1) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*⁴ suivant lequel:

3. (1) La Couronne est responsable des dommages dont elle serait responsable, si elle était un particulier majeur et capable,

- a) à l'égard d'un délit civil commis par un préposé de la Couronne, ou
- b) à l'égard d'un manquement au devoir afférent à la propriété, l'occupation, la possession ou la garde d'un bien.

Les demandereses ont, de plus, expressément invoqué dans leur déclaration le dernier alinéa de l'article 1055 du *Code civil* de la province de Québec:

Art. 1055. . . .

Le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par suite du défaut d'entretien ou par vice de construction.

Il faut d'abord se demander si cette disposition peut être invoquée contre la Couronne.

La Couronne ne peut être responsable délictuellement que dans les cas prévus par la *Loi sur la*

⁴ S.R.C. 1970, chap. C-38.

the only provision of that Act under which the Crown can be liable for damages as owner of a building is paragraph 3(1)(b).

However, that is not to say that a rule enacted by a provincial legislator, like article 1055 of the *Civil Code* of the Province of Quebec, may not apply to the Crown. Subsection 3(1) in fact provides that, in the cases dealt with by paragraphs (a) and (b), the Crown is liable as "if it were a private person" and the tortious liability of private persons is governed by provincial law. It may be seen from a careful reading of paragraph 3(1)(b) that its application requires reference to provincial law, first, to determine whether there has been any breach of the duty referred to by paragraph (b); and secondly, to determine what the consequences of such a breach are for a private person.

I think it is clear that in applying paragraph 3(1)(b) to the case of damage resulting from the ruin of a building owned by the Crown and located in Quebec, it is neither necessary nor possible to refer to article 1055 of the *Civil Code* of the Province of Quebec to determine whether there was a breach of one of the duties described in paragraph (b) of subsection 3(1). The duties dealt with by this provision are duties which the failure to perform gives rise to liability. The last paragraph of article 1055 of the *Civil Code* of the Province of Quebec does not impose a duty of this kind on the owner of the building; it simply imposes on him an obligation to compensate for certain damage, whether this damage results from the fault of the owner or that of a third party.

However, should it not be said that article 1055 of the *Civil Code* of the Province of Quebec assumes that a building fell into ruins because someone (whether the present owner of the building or a third party) breached one of the duties described in paragraph (b) of subsection 3(1) of the *Crown Liability Act*, and that in such a case it provides that the owner shall compensate for the damage resulting from the ruin? Should article 1055 not therefore be applied to the Crown in order to ensure that the latter is liable as "if it were a private person" for the damage resulting from the fact that someone breached one of the duties provided for by paragraph (b) of subsection

responsabilité de la Couronne. Et la seule disposition de cette Loi suivant laquelle la Couronne peut, comme propriétaire d'un immeuble, être responsable d'un dommage, est l'alinéa 3(1)b).

^a Ce n'est pas à dire, cependant, qu'une règle édictée par un législateur provincial, comme l'article 1055 du *Code civil* de la province de Québec, ne puisse s'appliquer à la Couronne. Le paragraphe 3(1) prescrit en effet que la Couronne, dans les cas prévus aux alinéas a) et b), est responsable comme «si elle était un particulier»; or, c'est le droit provincial qui régit la responsabilité délictuelle des particuliers. Si on lit attentivement l'alinéa 3(1)b), on voit que son application exige que l'on se rapporte au droit provincial, d'abord, pour déterminer s'il y a eu manquement au devoir dont parle l'alinéa b) et, en second lieu, pour déterminer quelles seraient les conséquences d'un pareil manquement pour un particulier.

Il me paraît clair qu'en appliquant l'alinéa 3(1)b) au cas d'un dommage résultant de la ruine d'un bâtiment appartenant à la Couronne et situé au Québec, il n'est ni nécessaire ni possible de se reporter à l'article 1055 du *Code civil* de la province de Québec pour déterminer s'il y a eu manquement à l'un des devoirs décrits à l'alinéa b) du paragraphe 3(1). En effet, les devoirs dont parle cette disposition sont des devoirs dont l'inexécution est source de responsabilité. Or, le dernier alinéa de l'article 1055 du *Code civil* de la province de Québec n'impose pas un devoir de cette sorte au propriétaire d'un bâtiment; il lui impose tout simplement l'obligation de réparer certains dommages, que ces dommages résultent de la faute du propriétaire ou de celle d'un tiers.

Ne faut-il pas dire, cependant, que l'article 1055 du *Code civil* de la province de Québec présuppose qu'un bâtiment est tombé en ruine parce que quelqu'un (que ce soit le propriétaire actuel du bâtiment ou un tiers) a manqué à l'un des devoirs décrits à l'alinéa b) du paragraphe 3(1) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne* et qu'il prescrit que, en ce cas, le propriétaire devra réparer les dommages résultant de la ruine? Ne doit-on pas, en conséquence, appliquer l'article 1055 à la Couronne de façon à assurer que celle-ci soit responsable comme «si elle était un particulier» des dommages résultant de ce que quelqu'un a manqué à l'un des devoirs prévus à l'alinéa b) du paragraphe

3(1)? I do not think so. In my view, the "breaches" which, under paragraph 3(1)(b), may result in liability for the Crown are breaches by the Crown itself of duties imposed on it by its capacity of owner, possessor or occupier of property. I do not think that paragraph 3(1)(b) provides that the Crown can be held liable for damage caused by the breach by a third party of its duty as owner, possessor or occupier.

I therefore conclude that article 1055 does not apply to the Crown, and that the latter's liability cannot be based on this provision. In order to succeed, therefore, plaintiffs had to show that the damage for which they claim to be compensated was caused by the collapse of the shed, and that this collapse was itself due either to fault by a servant of the Crown (paragraph 3(1)(a)) or to a breach by the Crown of one of the duties referred to by paragraph (b) of subsection 3(1). Counsel for all parties admitted at the hearing that the damage sustained by plaintiffs resulted from the ruin of shed 38, and that the collapse of the first part of the shed on February 23, 1971 was the sole cause of the collapse of the remainder of the shed a few days later. The only problem for solution, therefore, is as to the cause of the collapse on February 23. Was this collapse caused by the fault of a servant of the Crown or by a breach by the Crown of its duty as owner? In my opinion, one cannot form an opinion on this point unless one knows the gist of the evidence presented at the trial.

Shed 38 was built in 1967. In that year, as the result of an agreement between the Canadian, Russian and Cuban governments, large quantities of flour were to be exported from Montreal to Russia and Cuba. However, there were not sufficient sheds in the Port of Montreal for the flour to be stored before being loaded. A new one had to be built. As time was of the essence, this had to be done quickly; it had to be done without too great a cost, since it was anticipated that there would soon be too many sheds in the Port of Montreal in view of the increasing popularity of transportation by "containers". Rather than build a metal shed like those already existing in the Port, the National Harbours Board accordingly decided to build at a

3(1)? Je ne le crois pas. À mon avis, les «manquements» qui, suivant l'alinéa 3(1)(b), peuvent entraîner la responsabilité de la Couronne sont des manquements par la Couronne elle-même aux devoirs que lui imposait sa qualité de propriétaire, de possesseur ou d'occupant d'un bien. Je ne pense pas que l'alinéa 3(1)(b) prévoie que la Couronne puisse être tenue responsable d'un dommage causé par le manquement d'un tiers à son devoir de propriétaire, possesseur ou occupant.

J'en viens donc à la conclusion que l'article 1055 ne s'applique pas à la Couronne et que la responsabilité de cette dernière ne peut reposer sur cette disposition. Pour réussir, les demandesses devaient donc prouver que les dommages dont elles réclament réparation avaient été causés par l'écroulement du hangar et que cet écroulement était lui-même dû soit à une faute d'un préposé de la Couronne (alinéa 3(1)(a)), soit à un manquement par la Couronne à l'un des devoirs dont parle l'alinéa b) du paragraphe 3(1). Les procureurs de toutes les parties ont admis à l'audience que les dommages subis par les demandesses résultaient de la ruine du hangar 38 et que l'écroulement d'une première partie de ce hangar, survenu le 23 février 1971, avait été la seule cause de l'effondrement du reste du hangar quelques jours plus tard. Le seul problème à résoudre c'est donc de déterminer la cause de l'écroulement du 23 février. Cet écroulement a-t-il été causé par la faute d'un préposé de la Couronne ou par un manquement de la Couronne à son devoir de propriétaire? On ne peut se faire une opinion là-dessus si on ne connaît l'essentiel de la preuve faite au procès.

Le hangar 38 avait été construit en 1967. Cette année-là, à la suite d'un accord intervenu entre les gouvernements canadien, russe et cubain, d'importantes quantités de farine devaient être exportées depuis Montréal vers la Russie et Cuba. Mais il n'y avait pas dans le port de Montréal suffisamment de hangars pour qu'on y puisse déposer cette farine avant son chargement. Il fallait en construire un nouveau. Cela devait être fait rapidement, puisque le temps pressait; cela devait être fait sans qu'il en coûte trop cher, puisqu'on prévoyait qu'il y aurait bientôt trop de hangars dans le port de Montréal étant donné la popularité croissante du transport par «containers». Plutôt que de construire un hangar de métal comme ceux qui

lower cost a temporary wooden shed which could easily be dismantled after a few years. To avoid the lengthy process of public tenders, the Board had this new building put up by its own employees, using plans prepared by an engineer in its employ. Building commenced in early April 1967, under the supervision of an engineer employed by the Board; it ended in early May.

Shed 38 was therefore built entirely of wood. The walls and roofing were made of plywood 3/4" thick, nailed to a wood framework. The two-sided covering had a slope of 14° and was covered with tar paper. The building measured 448 feet long by 100 feet wide. It was put up alongside the river at a location where the ground was asphalted; it was this asphalt surface, which in addition was not level, which served as a flooring. The base of the walls rested on pieces of timber 12" by 12" set into the ground to a depth of 12"; there were no other foundations. The framework of the lateral walls, made from 2" by 8" and 2" by 4" timbers, supported the outer ends of the trusses of the roof, and these were held up at the centre by a trussed beam running from one end of the shed to the other; this beam rested on a series of pillars 12" by 12" placed at 18-foot intervals.

When built, shed 38 was leased in the same way as the other transit sheds in the Port of Montreal. The National Harbours Board does not appear to operate the transit sheds belonging to it in Montreal itself. It in fact leases them to carriers and shipping agents. Each year the latter are asked to communicate their requirements in this area; the information so obtained enables the Board to distribute the available space between the various interested parties and to make a rental offer to each.

In 1967 the Board leased shed 38 on the express condition that it would only be used for the storage of flour. In the fall of 1967, the Board waived this condition, and the various tenants of shed 38 were subsequently authorized to store all kinds of goods in it. This was the situation when, in March 1970,

existaient déjà dans le port, le Conseil des ports nationaux décida donc de construire à meilleur compte un hangar temporaire en bois qui puisse être facilement démantelé après quelques années.

a Et pour éviter le long processus des soumissions publiques, le Conseil fit construire ce nouveau bâtiment par ses propres employés d'après des plans préparés par un ingénieur à son emploi. La construction commença au début d'avril 1967 sous *b* la surveillance d'un ingénieur à l'emploi du Conseil; elle se termina au début de mai.

Le hangar 38 était donc entièrement construit en bois. Les murs et la toiture étaient faits de contreplaqué d'une épaisseur de 3/4 po cloué à une charpente de bois; la couverture à deux pans ayant une pente de 14° était couverte d'un papier goudronné. Le bâtiment mesurait 448 pieds de long sur 100 pieds de large. On l'avait érigé en bordure du fleuve à un endroit où le sol était asphalté; c'est ce revêtement d'asphalte, qui n'était d'ailleurs pas de niveau, qui servait de plancher. La base des murs reposait sur des pièces de bois de 12 po sur 12 po enfoncées dans le sol à une profondeur de 12 po; il n'y avait pas d'autres fondations. La charpente des murs latéraux, faite de pièces de 2 po sur 8 po et de 2 po sur 4 po supportait l'extrémité extérieure des fermes du toit qui étaient soutenues, au milieu, par une poutre ferme allant d'un bout à l'autre du hangar; cette poutre s'appuyait sur une série de colonnes de 12 po sur 12 po placées à intervalles de 18 pieds.

Une fois construit, le hangar 38 fut loué de la même façon que les autres hangars de transit du port de Montréal. En effet, il ne semble pas que le Conseil des ports nationaux exploite lui-même les hangars de transit qui lui appartiennent à Montréal. Il les loue plutôt aux transporteurs et agents maritimes. Ceux-ci sont, chaque année, invités à faire connaître leurs besoins en ce domaine; les renseignements ainsi obtenus permettent au Conseil de répartir l'espace disponible entre les divers intéressés et de faire à chacun une offre de location.

En 1967, le Conseil loua le hangar 38 à la condition expresse qu'il ne serait utilisé que pour y placer de la farine. Dès l'automne 1967, le Conseil renonçait à cette condition et, par la suite, les divers locataires du hangar 38 furent autorisés à y entreposer toutes espèces de marchandises. Telle

ITO leased shed 38 for one year on the conditions contained in a document titled [TRANSLATION] "Permit of Occupation". By this contract the Board granted to ITO, in return for payment of the stipulated rental, the right to occupy shed 38 till March 31, 1971, but on condition that it would only be used for goods in transit. Before ITO took possession, representatives of the company and of the Board visited the shed, which was then empty, together and drew up a statement of the premises; this document does not indicate that the structure of the building was damaged at that time.

The shed collapsed on February 23, 1971. There was a lot of snow that winter; 113 inches of snow had fallen since the first part of November. (In the 1967-68 winter, 44.5 inches fell; in 1968-69, there was 78.7 inches, and in 1969-70, 58.7 inches.) It was established that no one ever removed the snow that may have accumulated on the roof of shed 38 and the other sheds in the Port of Montreal. However, it is not known exactly what quantity of snow was on the roof of shed 38 at the time it collapsed. No one examined the building before the mishap on February 23. The next day an engineer employed by the Board, Mr. Thibodeau, went to look at the premises and, from the ground, estimated that there was from 18 to 30 inches of snow on the roof of the part of the shed that remained standing: 12 to 18 inches of dense snow mixed with ice, and above that from 6 to 12 inches of powdery snow. Two days later another employee of the Board, Constable Forget, went up on the roof covering what remained of shed 38 and, with a 15-inch metal ruler, measured the depth of the snow on it. According to him, the depth varied between 9 and 20 inches depending on the location, and there was a thin layer of ice of about 1/16" in the centre of this layer of snow.

I would add that, visiting the location between February 23 and 26, two engineers employed by the Board, Messrs. Thibodeau and Grenier, inspected the uncollapsed portion of the shed and noted that the framework of the walls was damaged. Mr. Grenier then took some photos which indicate primarily the fact that, in several

était la situation lorsque, en mars 1970, ITO loua le hangar 38 pour un an aux conditions prévues à un document intitulé «Permis d'occupation». Suivant ce contrat, le Conseil accordait à ITO, moyennant paiement du loyer stipulé, le droit d'occuper le hangar 38 jusqu'au 31 mars 1971 à la condition, cependant, de ne l'utiliser que pour des marchandises en transit. Avant qu'ITO en prenne possession, des représentants de cette société et du Conseil visitèrent ensemble le hangar, alors vide, et dressèrent un état des lieux; ce document ne mentionne pas que la structure du bâtiment ait alors été endommagée.

C'est le 23 février 1971 que le hangar s'est effondré. Il avait beaucoup neigé cet hiver-là: 113 pouces de neige étaient tombés depuis le début de novembre. (Pendant l'hiver 1967-1968, il en était tombé 44.5 pouces; en 1968-1969, il en était tombé 78.7 pouces et en 1969-1970, 58.7 pouces.) Il est constant que personne n'avait jamais enlevé la neige qui avait pu s'accumuler sur la toiture du hangar 38 et des autres hangars du port de Montréal. On ne sait cependant, de façon certaine, quelle quantité de neige il y avait sur le toit du hangar 38 au moment de l'écroulement. Personne n'a examiné le bâtiment avant le sinistre du 23 février. Le lendemain, un ingénieur à l'emploi du Conseil, monsieur Thibodeau, alla examiner les lieux et, depuis le sol, jugea qu'il y avait sur le toit de la partie du hangar qui était restée debout une épaisseur de neige pouvant varier de 18 à 30 pouces: de 12 à 18 pouces de neige compacte mêlée de glace et, par-dessus, entre 6 et 12 pouces de neige poudreuse. Deux jours plus tard, un autre employé du Conseil, le constable Forget, montait sur la toiture qui recouvrait ce qui restait du hangar 38 et mesurait, avec une règle de métal de 15 po, l'épaisseur de la neige qui s'y trouvait. D'après lui, cette épaisseur variait, suivant les endroits, entre 9 et 20 pouces et il y avait une mince couche de glace d'à peu près 1/16^e de pouce au milieu de cette épaisseur de neige.

En visitant les lieux entre les 23 et 26 février, deux ingénieurs à l'emploi du Conseil, messieurs Thibodeau et Grenier, firent l'inspection de la partie non écroulée du hangar et remarquèrent que la charpente des murs était endommagée. Monsieur Grenier prit alors des photos qui révèlent principalement que, à plusieurs endroits, les

places, 2" by 8" posts had been reduced to a low level as if they had been dealt a powerful blow. With certain exceptions, it would not appear that this damage could have been caused by the collapse of the first part of the shed.

Why did the shed collapse? The testimony of the workmen who were at work in the shed when it collapsed casts little light on this question: they had noticed nothing unusual when, suddenly, they heard a loud noise and were able to see the sky through the roof, which was collapsing. Several expert witnesses were heard on this point at the trial. None of them had been able to examine shed 38. They were consulted too late for that to be done. However, they were given all the information which I have just summarized and they had the opportunity to study the plans which were used in building the shed. Their opinions as to the cause of the mishap were based on these data. The opinions differed. According to Mr. Bluteau, the expert witness for the plaintiffs, the collapse was due primarily to the presence of an excessive quantity of snow on the roof, which led to the crushing of a weak structure, which may have been weakened by the damage which users of the shed caused to the framework of the walls. The expert witness for defendant March, Mr. Martin, was more categorical: the collapse was due to an error by the engineer who prepared the building plans. In his view, one part of the roof framework, which he described in his testimony as the [TRANSLATION] "8-9 framework", was so weak that it was hard to believe the shed had lasted as long as it had. The two expert witnesses for defendant ITO, Messrs. Kostitch and Léonard, also attributed the collapse of the shed to a construction defect, but to a different defect from the one found by the expert witness Martin. In their view, the shed collapsed not because its framework was not strong enough, but because it lacked rigidity, a defect primarily attributable to the absence of longitudinal wind-braces; the effect of the weather over a period of time was to aggravate this defect until such a time as the framework became too weak to stand. The two expert witnesses for the Crown, Messrs. Roberge and Gagné, expressed another opinion: they saw no error in the plans for the shed, which in their view ought to have been solid enough to support the weight of the snow on the roof. They considered that the collapse of the shed was not

poteaux de 2 po sur 8 po étaient abîmés à faible hauteur comme si on les avait vivement frappés. Sauf exception, il ne semble pas que ces dommages aient pu avoir été causés par la chute de la première partie du hangar.

Pourquoi le hangar s'est-il écroulé? Les témoignages des ouvriers qui étaient à travailler dans le hangar lors de l'effondrement jettent peu de lumière sur cette question; ils n'avaient rien remarqué d'anormal lorsque, tout à coup, ils entendirent un grand bruit et aperçurent le ciel au travers de la toiture qui se disloquait. Plusieurs experts ont été entendus au procès sur ce sujet. Aucun d'eux n'avait pu examiner le hangar 38. On les avait consultés trop tard pour cela. On leur avait communiqué, cependant, tous les renseignements que je viens de résumer et ils avaient eu le loisir d'étudier les plans d'après lesquels le hangar avait été construit. C'est en se fondant sur ces données qu'ils exprimèrent leur avis sur la cause du sinistre. Ces avis ne concordent pas. Suivant monsieur Bluteau, l'expert des demandesses, l'effondrement serait dû principalement à la présence d'une trop grande quantité de neige sur le toit qui aurait provoqué l'écrasement d'une structure fragile et peut-être affaiblie par les dommages que les usagers du hangar avaient pu causer à la charpente des murs. L'expert de la défenderesse March, monsieur Martin, fut plus catégorique: l'écroulement était attribuable à une erreur de l'ingénieur qui avait dressé les plans du bâtiment. Suivant lui, une pièce de la charpente du toit, qu'il désigna lors de son témoignage comme «la membrure 8-9», était si faible qu'il avait peine à croire que le hangar ait pu durer aussi longtemps. Les deux experts de la défenderesse ITO, messieurs Kostitch et Léonard, attribuèrent eux aussi la chute du hangar à un vice de construction, mais à un vice différent de celui qu'avait découvert l'expert Martin. Pour eux, le hangar s'était écroulé non parce que sa charpente n'était pas assez forte, mais plutôt parce qu'il manquait de rigidité, défaut attribuable principalement à l'absence de contre-ventements longitudinaux; avec le temps, sous l'effet des éléments, ce défaut se serait aggravé jusqu'au jour où la charpente serait devenue trop faible pour tenir debout. Les deux experts de la Couronne, messieurs Roberge et Gagné, exprimèrent une autre opinion: ils ne voyaient aucune erreur dans les plans du hangar qui aurait dû,

due to a construction defect but to the progressive weakening of the walls as a result of damage caused by users of the shed. The expert witnesses based this opinion on the evidence which I have referred to above that the walls of the part of the shed which finally collapsed were damaged, and on the fact, established *inter alia* by the testimony of the former Port manager, that the longshoremen who worked in the Port sheds were in the habit of causing considerable damage by bumping their lift trucks into the walls and pillars and resting heavy goods against the walls.⁵

According to the expert witnesses, therefore, the destruction of the shed could have been due to one of three causes: too much snow was allowed to accumulate on the roof, the building was badly designed, or the building was weakened by the damage caused by the longshoremen to its framework.

If, contrary to what I have said, the rule in the last paragraph of article 1055 of the *Civil Code* of the Province of Quebec could be relied on against the Crown, the latter's liability would not be in doubt in the case at bar. In that case, whether the damage was due to one or the other of the three causes already mentioned, the Crown would be liable. When damage has been caused by the destruction of a building, article 1055 makes the owner liable, even if there has been no fault on his part, in all cases where such destruction resulted from a construction defect or a maintenance defect. If this provision applied here, therefore, the Crown would be liable to plaintiffs on the assumption that the destruction was caused, as the expert witnesses for ITO and March contended, by a construction defect, whether this defect consisted in the weakening of part of the framework of the roof or in the absence of longitudinal wind-braces. The same would be true if the accident was caused by the presence of too great a quantity of snow on the roof since, as counsel for Her Majesty conceded, the fact of not removing the snow from the roof

⁵ These longshoremen were not servants of the Crown, and, in most cases, were not servants of the tenants of the sheds either.

suisant eux, être assez solide pour supporter le poids de la neige qui se trouvait sur le toit. D'après eux, l'écroulement du hangar n'était pas dû à un défaut de construction mais à l'affaiblissement progressif des murs attribuable aux dommages causés par les usagers du hangar. Les deux experts fondaient cette opinion sur la preuve dont j'ai déjà parlé à l'effet que les murs de la partie du hangar qui s'est écroulée en dernier étaient endommagés et, aussi, sur le fait, établi entre autres par le témoignage de l'ancien directeur du port, que les débardeurs qui travaillaient dans les hangars du port avaient l'habitude d'y causer des dommages considérables en frappant leurs chariots-élévateurs contre les murs et les colonnes et en appuyant des marchandises lourdes contre les murs⁵.

D'après les experts, la ruine du hangar pouvait donc être attribuée à l'une ou l'autre de trois causes: ou bien on avait laissé s'accumuler trop de neige sur le toit, ou bien le bâtiment avait été mal conçu, ou bien, enfin, le bâtiment avait été affaibli par les dommages que les débardeurs avaient causés à sa charpente.

Si la règle du dernier alinéa de l'article 1055 du *Code civil* de la province de Québec pouvait, contrairement à ce que j'ai dit, être invoquée contre la Couronne, la responsabilité de cette dernière ne ferait pas de doute en l'espèce. En effet, en ce cas, que les dommages soient dus à l'une ou l'autre des trois causes déjà mentionnées, la responsabilité de la Couronne devrait être retenue. Lorsque des dommages ont été causés par la ruine d'un bâtiment, l'article 1055 en rend le propriétaire responsable, même en l'absence de faute de sa part, dans tous les cas où cette ruine a résulté d'un vice de construction ou d'un défaut d'entretien. Si cette disposition s'appliquait ici, la Couronne serait donc responsable envers les demanderessees dans l'hypothèse où la ruine aurait été causée, comme l'ont soutenu les experts d'ITO et de March, par un défaut de construction, que ce défaut ait consisté dans la faiblesse d'une pièce de la charpente du toit ou dans l'absence de contreventements longitudinaux. Il en serait de même si l'accident avait été causé par la présence d'une trop grande quantité de neige sur le toit puisque, comme l'a concédé

⁵ Ces débardeurs n'étaient pas des préposés de la Couronne et ils n'étaient pas non plus, la plupart du temps, des préposés des locataires des hangars.

was equivalent to a failure of maintenance. Finally, the conclusion would not be any different if the collapse was caused by the damage inflicted by longshoremen on the framework. There is no reason to think that such damage, assuming that it did exist, was caused so suddenly and such a short time before the accident that it could not and should not have been repaired. Even in this case, therefore, the destruction would have been attributable to a failure of maintenance.

Should the Court come to some other conclusion in light of the fact that the rule contained in article 1055 of the *Civil Code* of the Province of Quebec does not apply here? I do not think so. If the collapse should be attributed to a construction defect, the Crown would certainly be liable for it since the building was designed and built by its servants. However, I do not consider that this assumption can be made. In my view, the expert witnesses for the Crown showed that the construction defect found by the expert witness Martin could not have caused the collapse; with respect to the construction defect noted by Messrs. Kostitch and Léonard (lack of rigidity in the building), I think this is very unlikely to have been the cause of the destruction, since there was very little wind on the day of the mishap and the building had withstood violent winds a short time earlier. However, although this building may not have been badly constructed, the fact remains that it was a fragile building (especially if its intended purpose is borne in mind), which in all probability collapsed because during the severe winter of 1970-71 more snow had accumulated on the roof than the building could bear. Should the Crown be held liable for the fact that this snow was not removed? There is no doubt that it should be if it had been the occupier of the property itself. Is the fact that it leased the shed to ITO sufficient to relieve it of this obligation, since snow removal is ordinarily a maintenance function performed by the tenant? I do not think so, at least in a case such as this, in which the lease did not expressly make the tenant responsible for removing snow on the roof, in which removal of such snow was made necessary by the special fragility of the leased building, and finally, in which the owner was in a position, as well as or even more than her tenant, to determine whether too much snow had accumulated on the

l'avocat de Sa Majesté, le fait de ne pas enlever la neige sur le toit aurait alors équivalu à un défaut d'entretien. La conclusion, enfin, n'aurait pas été différente si l'effondrement avait été causé par les dommages que les débardeurs avaient infligés à la charpente. Rien ne permet de croire, en effet, que ces dommages, en supposant qu'ils aient existé, aient été causés si soudainement et si peu de temps avant l'accident qu'ils n'auraient pas pu et dû être réparés. C'est dire que, même en ce cas, la ruine aurait été attribuable à un défaut d'entretien.

Faut-il en venir à une autre conclusion étant donné que la règle posée par l'article 1055 du *Code civil* de la province de Québec ne s'applique pas ici? Je ne le crois pas. Si l'écroulement devait être attribué à un vice de construction, la Couronne en serait certainement responsable puisque ce sont ses préposés qui ont conçu et construit le bâtiment. Je ne crois cependant pas que cette hypothèse doive être retenue. À mon avis, les experts de la Couronne ont démontré que le défaut de construction relevé par l'expert Martin n'avait pu causer l'écroulement; quant au vice de construction remarqué par messieurs Kostitch et Léonard, (le manque de rigidité de l'immeuble), il m'apparaît très peu probable qu'il ait été la cause de la ruine puisqu'il ventait très peu le jour du sinistre et que le bâtiment avait, peu de temps auparavant, résisté à des vents violents. Cependant, quoique ce bâtiment n'ait pas été mal construit, il reste qu'il s'agissait là d'un bâtiment fragile (surtout si on tient compte de sa destination) qui s'est écrasé, suivant toutes probabilités, parce qu'il s'était accumulé sur sa toiture pendant le rigoureux hiver 1970-1971 plus de neige que le bâtiment n'en pouvait supporter. La Couronne doit-elle être tenue responsable de ce que cette neige n'ait pas été enlevée? Il n'y a pas de doute qu'elle le devrait si elle avait occupé elle-même la propriété. Le fait qu'elle ait loué le hangar à ITO suffit-il à la relever de cette obligation puisque l'enlèvement de la neige est normalement un travail d'entretien qui relève du locataire? Je ne le pense pas, du moins dans un cas comme celui-ci, où le bail n'imposait pas expressément au locataire l'obligation d'enlever la neige sur la toiture, où l'enlèvement de cette neige était rendu nécessaire par la fragilité particulière du bâtiment loué et où, enfin, le propriétaire était en mesure, aussi bien et peut-être mieux que son locataire, de vérifier s'il ne s'était pas

roof.⁶ In these circumstances, in my opinion, the Crown retained, at least where third parties are concerned, a duty to ensure that the presence of snow on the roof of its building was not a source of danger.

It is true that, as the expert witnesses for the Crown emphasized, the workers in the shed may have damaged it, and in so doing contributed to its collapse; however, this does not in any way alter the Crown's liability to plaintiffs, since the evidence established that such damage was foreseeable. That being the case, in my opinion the Crown may not disassociate itself from its building, and assume that its tenant would see and bring to its attention any damage which might imperil the safety of the building.

For all these reasons, I consider that the Trial Judge correctly held the Crown liable for the damage sustained by plaintiffs.

In view of this conclusion, it is necessary to answer the two subsidiary questions raised by this appeal by the Crown: that relating to interest and that relating to costs. However, I shall at this stage limit myself to the matter of interest. It will be easier to discuss the problems of costs after deciding on the other appeals which have arisen from the decision of the Trial Division.

B/ Interest.

The judgment *a quo* ordered the Crown to pay interest on the compensation owed to the plaintiffs, calculated at 8% per annum from the day of the mishap, February 23, 1971. Her Majesty disputed the power of the Trial Judge to make such an order.

The *Federal Court Act* [R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10] contains two provisions on interest: section 35, which applies only to the Crown, and section 40, which applies to the Crown and other litigants. The text of these two provisions is as follows:

⁶ I am thinking here of the fact that the Board had at its disposal employees assigned specifically to maintenance of the sheds in the Port of Montreal, and that these employees continued to have access to shed 38 despite the lease on it.

accumulé trop de neige sur le toit⁶. Dans ces circonstances, la Couronne, à mon sens, conservait, du moins à l'égard des tiers, le devoir de veiller à ce que la présence de la neige sur le toit de son bâtiment ne soit pas une source de danger.

Il est vrai que, comme l'ont souligné les experts de la Couronne, les ouvriers qui travaillaient dans le hangar ont pu l'endommager et, ce faisant, contribuer à son effondrement. Mais cela ne change rien à la responsabilité de la Couronne à l'égard des demanderessees puisque la preuve révèle que de pareils dommages étaient prévisibles. Cela étant, la Couronne ne pouvait, à mon avis, se désintéresser de son bâtiment et prendre pour acquis que son locataire verrait et lui signalerait tous les dommages qui pourraient mettre en péril la sécurité de l'édifice.

Pour tous ces motifs, je suis d'opinion que le premier juge a eu raison de tenir la Couronne responsable des dommages subis par les demanderessees.

Vu cette conclusion, il est nécessaire de répondre aux deux questions subsidiaires que soulève cet appel de la Couronne: celle qui concerne les intérêts et celle qui concerne les frais. Je veux cependant, à ce stade-ci, me limiter à la question des intérêts. Il sera plus facile de discuter le problème des frais après avoir décidé les autres appels auxquels la décision de la Division de première instance a donné lieu.

B/ Les intérêts.

Le jugement attaqué a condamné la Couronne à payer, sur l'indemnité due aux demanderessees, des intérêts calculés au taux de 8 % l'an depuis le jour du sinistre, le 23 février 1971. Sa Majesté conteste le pouvoir du premier juge de prononcer pareille condamnation.

La *Loi sur la Cour fédérale* [S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10] contient deux dispositions sur l'intérêt: l'article 35 qui ne s'applique qu'à la Couronne et l'article 40 qui s'applique à la Couronne aussi bien qu'aux autres justiciables. Voici le texte de ces deux dispositions:

⁶ Je pense ici au fait que le Conseil disposait d'employés affectés spécialement à l'entretien des hangars du port de Montréal, employés qui continuaient, malgré le bail du hangar 38, à avoir accès à ce bâtiment.

35. In adjudicating upon any claim against the Crown, the Court shall not allow interest on any sum of money that the Court considers to be due to the claimant, in the absence of any contract stipulating for payment of such interest or of a statute providing in such a case for the payment of interest by the Crown.

40. Unless otherwise ordered by the Court, a judgment, including a judgment against the Crown, bears interest from the time of giving the judgment at the rate prescribed by section 3 of the *Interest Act*.

As may be seen, section 35 relates to interest on the amount owed by the Crown before the judgment is made. Section 40 deals with interest on the amount of the judgment after the judgment has been pronounced; a judgment cannot bear interest before it has been made.

Under section 40, the Court has the power to order a judgment to bear or not to bear interest, and in the first case, to set the rate of such interest and the time after the judgment from which it will begin to run. The Trial Judge accordingly had the power to order the Crown to pay interest at 8% from the date of the judgment liquidating the amount of the damages. However, did he have the power to order that this interest would begin to run on the date the damage occurred rather than on the date of the judgment?

The interest which may be owed for the period prior to the judgment is, clearly, interest on the debt which existed before the judgment and which was recognized as existing by the judgment. Under section 35 of the *Federal Court Act*, the Crown may be only ordered to pay interest of this kind if it is required to do so by a contract or a statute. In the case at bar, there being no contract, there was an applicable statute, the *Crown Liability Act*, which provides that in a case such as this the Crown is liable as "if it were a private person". If the Crown were a private person, its liability to plaintiffs would be governed exclusively by the *Civil Code* of the Province of Quebec, and in particular by article 1056c;⁷ under this article, it may be ordered to pay interest on the amount of

⁷ See *Her Majesty The Queen v. Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, et al.*, [1971] S.C.R. 849, especially at pp. 864 and 880 *et seq.*

35. Lorsqu'elle statue sur une demande contre la Couronne, la Cour n'accorde d'intérêt sur aucune somme qu'elle estime être due au demandeur, à moins qu'il n'existe un contrat stipulant le paiement d'un tel intérêt ou une loi prévoyant, en pareil cas, le paiement d'intérêt par la Couronne.

a

40. A moins qu'il n'en soit autrement ordonné par la Cour, un jugement, notamment un jugement contre la Couronne, porte intérêt à compter du moment où le jugement est rendu au taux prescrit par l'article 3 de la *Loi sur l'intérêt*.

b

L'article 35 se rapporte, on s'en rend compte, à l'intérêt sur le montant dû par la Couronne avant que le jugement ne soit prononcé. L'article 40, lui, parle de l'intérêt sur le montant du jugement, après que le jugement a été prononcé; on ne peut imaginer, en effet, qu'un jugement porte intérêt avant d'avoir été rendu.

Suivant l'article 40, la Cour a le pouvoir d'ordonner qu'un jugement porte ou ne porte pas intérêt et, dans le premier cas, de fixer le taux de cet intérêt et le moment après le jugement à compter duquel il commencera à courir. Le premier juge avait donc le pouvoir de condamner la Couronne à payer l'intérêt au taux de 8% depuis la date du jugement liquidant le montant des dommages-intérêts. Avait-il, cependant, le pouvoir d'ordonner que cet intérêt commencerait à courir à la date où le dommage s'était produit plutôt qu'à la date du jugement?

L'intérêt qui peut être dû pour une période antérieure au jugement, c'est, de toute évidence, l'intérêt sur la dette qui préexistait au jugement et dont celui-ci a reconnu l'existence. Suivant l'article 35 de la *Loi sur la Cour fédérale*, la Couronne ne peut être condamnée à payer d'intérêt de cette sorte que si un contrat ou une loi l'y oblige. En l'espèce, en l'absence de contrat, il y a une loi applicable, la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, qui prévoit que, dans un cas comme celui-ci, la Couronne est responsable comme «si elle était un particulier». Or, si la Couronne était un particulier, sa responsabilité envers les demandereses serait régie exclusivement par le *Code civil* de la province de Québec et, en particulier, par l'article 1056c⁷; suivant cet article, elle pourrait être con-

⁷ Voir *Sa Majesté La Reine c. Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, et autres*, [1971] R.C.S. 849, plus particulièrement aux pp. 864 et 880 *et s.*

the damages from the day on which the proceedings commenced at a rate as high as 8%. The Trial Judge therefore could not order the Crown to pay interest at 8% from the day of the mishap; he could only order it to pay such interest from the date on which the action was instituted, October 20, 1972. His decision must accordingly be corrected. I should add that it is not possible to rely, in support of the decision *a quo*, on earlier decisions by which the Court may, in maritime matters, order the party liable to compensate the victim, with interest, from the day of the damage. This is not a maritime matter. Her Majesty's liability to plaintiffs is governed entirely by the *Crown Liability Act*, and to the extent that this Act refers to it, by the civil law of Quebec.

I now come to the second appeal resulting from the decision of the Trial Division: that which dismissed the action in warranty brought by the Crown against ITO.

II—Appeal by the Crown from the judgment dismissing its action in warranty against ITO.⁸

The Trial Judge dismissed the action in warranty which the Crown had brought against ITO in the manner provided in Rules 1726 *et seq.* This decision is correct, since it follows from decisions of the Supreme Court of Canada in *McNamara Construction (Western) Limited et al. v. Her Majesty The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654 and *Her Majesty The Queen v. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited*, [[1980] 1 S.C.R. 695], that the Trial Division had no jurisdiction to hear this action in warranty, since the action constituted a separate proceeding from the principal action and was governed exclusively by Quebec civil law.

Accordingly, this appeal should be dismissed.

III—Appeal by plaintiffs from judgment dismissing their action against defendants other than the Crown.

⁸ It will be recalled that when I refer to ITO, I am referring interchangeably to March and/or ITO; in fact, the action in warranty brought by the Crown was brought against both March and ITO.

damnée à payer l'intérêt sur le montant des dommages depuis le jour du début des procédures à un taux pouvant aller jusqu'à 8 %. Le premier juge ne pouvait donc condamner la Couronne à payer l'intérêt au taux de 8 % depuis le jour du sinistre; il pouvait seulement la condamner à payer cet intérêt depuis le jour de l'institution de l'action, le 20 octobre 1972. Sa décision doit donc être corrigée. J'ajoute qu'on ne peut invoquer, au soutien de la décision attaquée, la jurisprudence suivant laquelle la Cour peut, dans les affaires maritimes, condamner la partie responsable à indemniser la victime avec intérêt depuis le jour du dommage. Il ne s'agit pas ici d'une affaire maritime. La responsabilité de Sa Majesté envers les demanderesse est régie entièrement par la *Loi sur la responsabilité de la Couronne* et, dans la mesure où cette Loi y renvoie, par le droit civil du Québec.

J'en viens maintenant au second appel auquel a donné lieu la décision de la Division de première instance: celui qui a rejeté le recours en garantie exercé par la Couronne contre ITO.

II—L'appel de la Couronne du jugement rejetant son recours en garantie contre ITO.⁸

Le premier juge a rejeté le recours en garantie que la Couronne avait exercé contre ITO en la façon prévue aux Règles 1726 et suivantes. Cette décision est bien fondée puisqu'il résulte des arrêts de la Cour suprême du Canada dans *McNamara Construction (Western) Limited et autre c. Sa Majesté La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654 et *Sa Majesté La Reine c. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited*, [1980] 1 R.C.S. 695, que la Division de première instance n'avait pas compétence pour connaître de ce recours en garantie qui constituait une instance différente de l'action principale et était régi exclusivement par le droit civil québécois.

Cet appel devrait donc être rejeté.

III—L'appel des demanderesse du jugement rejetant leur action contre les défenderesses autres que la Couronne.

⁸ Je rappelle que lorsque je réfère à ITO, je veux parler indifféremment de March et/ou d'ITO; en fait, le recours en garantie exercé par la Couronne était dirigé à la fois contre March et ITO.

The Trial Judge found that the Crown was solely liable for the damage sustained by plaintiffs. He accordingly dismissed their action to the extent that it was brought against the carrier, Arctic Steamship Line, and against ITO. Plaintiffs seek to have this part of the judgment *a quo* revised: they contend that the Trial Division should have allowed their action not only against the Crown but against the other defendants as well. Let us consider first whether the Trial Judge should have held Arctic liable; we may then consider the liability of ITO.

A/ Liability of Arctic.

Arctic Steamship Line was sued by plaintiffs in its capacity of carrier. The action brought against this company was therefore based on the contract of carriage, the terms of which appeared in the various bills of lading issued by the carrier. The action was therefore one governed by Canadian maritime law, which was within the jurisdiction of the Trial Division.

However, the Trial Judge was correct to rule as he did with regard to Arctic. This defendant's liability is excluded in the case at bar by the terms of the contract of carriage. Each of the bills of lading in fact contained the following clauses:

2. Negligence. The Carrier will not be responsible for damage, injury, delay, detention and loss or other consequences arising from:

... Snow, Frost, Ice, Climatic influences, Oxidation, or Consequences resulting from these Causes, Damage done on land ...

even if such damage ... is brought about, occasioned or increased by any acts, negligence, error in judgment or default of the pilots, masters, engineers, ship's crew, stevedores or agents ... or other persons for whose conduct the Carrier would otherwise be liable ...

4. Limitation of Liability ...

The responsibility of the Carrier ceases in all cases, when the cargo leaves the deck of the vessel, for which this Bill of Lading has been signed.

5. Loading & Discharging ...

The Carrier or their agents are at liberty to lighten or to land the goods on the quay, wharf, into lighters, bulk, temporary

Le premier juge a trouvé que la Couronne était seule responsable des dommages subis par les demandereses. Il a donc rejeté leur action dans la mesure où elle était dirigée contre le transporteur Arctic Steamship Line et contre ITO. Les demandereses veulent faire réformer cette partie du jugement attaqué; elles prétendent que la Division de première instance aurait dû faire droit à leur action non seulement contre la Couronne mais aussi contre les autres défenderesses. Voyons d'abord si le premier juge aurait dû retenir la responsabilité d'Arctic; nous parlerons ensuite de la responsabilité d'ITO.

c A/ La responsabilité d'Arctic.

C'est en qualité de transporteur qu'Arctic Steamship Line était poursuivie par les demandereses. L'action exercée contre cette société était donc fondée sur le contrat de transport dont les termes apparaissaient aux divers connaissements émis par le transporteur. Il s'agissait donc d'une action régie par le droit maritime canadien qui était de la compétence de la Division de première instance.

Le premier juge a cependant eu raison de statuer comme il l'a fait à l'égard d'Arctic. La responsabilité de cette défenderesse était, en l'espèce, exclue par les termes du contrat de transport. Chacun des connaissements contenait, en effet, les clauses suivantes:

[TRADUCTION] 2. Négligence. Le transporteur n'est responsable d'aucun dommage, avarie, retard, retenue, perte ou autre préjudice provenant de

... la neige, la gelée, la glace, l'influence climatique, l'oxydation ou résultant de ces causes, ou de dommages survenus à terre ...

même si ce dommage ... résulte de ou est aggravé par les actes, la négligence, les erreurs de jugement ou les omissions des pilotes, capitaines, mécaniciens, membres de l'équipage, arri-meurs ou représentants ... ou d'autres personnes dont les fautes engageraient la responsabilité civile du transporteur, cette clause mise à part ...

4. Limitation de responsabilité ...

La responsabilité du transporteur prend fin dans tous les cas lorsque les marchandises faisant l'objet du présent connaissement sont enlevées du pont.

5. Chargement et déchargement ...

Il est loisible au transporteur ou à ses représentants de débarquer sur allèges ou de décharger les marchandises sur le

depot or lazarette, at the risk and expense of the receivers or consignees of the goods

6. Tally. The receiver must hold a proper tally over the cargo during the discharge and as same proceeds, in default hereof the receiver is understood to have silently acknowledged the quantity as stated in the Bill of Lading and has thereby, independent of the time when he takes possession of the cargo thereafter, forfeited his right to claim against the ship, which is not responsible for the cargo, either with regard to quality or quantity after same has been thus delivered on the quay.

In my view these clauses, the exact meaning of which may be difficult to define, undoubtedly had the effect of excluding the carrier's liability in a case such as the one at bar, where the damage occurred without any fault on its part after the goods had been unloaded and when they were in the custody of the handler to which they had been entrusted.

B/ Liability of ITO.

The Trial Judge also dismissed the action against ITO, which had custody of the goods at the time of the mishap, and which in the submission of the Crown was at least partially responsible for their loss. This action raised difficult questions, beginning with that of jurisdiction.

Was the action brought against ITO within the jurisdiction of the Trial Division? Plaintiffs maintained that it was, and cited subsection 22(1) of the *Federal Court Act* (which defines the "maritime" jurisdiction of the Court) and the decision handed down by this Court in *The Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, et al.*, [1973] F.C. 1356 [C.A.]. However, since the decisions of the Supreme Court of Canada in *Quebec North Shore Paper Company et al. v. Canadian Pacific Limited et al.*, [1977] 2 S.C.R. 1054, and *McNamara Construction (Western) Limited et al. v. Her Majesty The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654, this decision does not have the authority claimed for it by plaintiffs. Since these decisions by the Supreme Court it is clear that, contrary to what was decided in *The Robert Simpson Montreal Limited*, it is not enough, in order for an action to be within the jurisdiction of the Trial Division under section 22 of the *Federal Court Act*, that it raise questions on which the federal Parliament has the power to

quai, sur l'appontement, sur allèges, en vrac, dans un entrepôt temporaire ou dans une cambuse, aux risques et frais des destinataires ou consignataires des marchandises

6. Pointage. Il incombe au destinataire d'effectuer le pointage des marchandises au cours du déchargement; à défaut de ce faire, le destinataire est réputé avoir tacitement reconnu l'exactitude des quantités figurant au connaissement et, indépendamment du moment où il prend possession des marchandises par la suite, a, de ce fait, perdu son droit d'action contre le navire; ce dernier, après semblable livraison sur le quai, n'est plus responsable des marchandises, que ce soit relativement à leur qualité ou à leur quantité.

À mon avis, ces clauses, dont il est peut-être difficile de préciser la portée exacte, ont certainement pour effet d'exclure la responsabilité du transporteur dans un cas comme celui-ci, où le dommage est survenu sans sa faute après que les marchandises ont été déchargées et alors qu'elles se trouvaient sous la garde du manutentionnaire à qui il les avait confiées.

B/ La responsabilité d'ITO.

Le premier juge a également rejeté l'action contre ITO qui avait la garde des marchandises au moment du sinistre et qui, suivant la Couronne, serait au moins partiellement responsable de leur perte. Cette action soulevait des questions difficiles et, au premier chef, un problème de compétence juridictionnelle.

Le recours exercé contre ITO était-il de la compétence de la Division de première instance? Les demanderessees l'affirment et invoquent le paragraphe 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* (qui définit la juridiction «maritime» de la Cour) ainsi que la décision que nous avons rendue dans l'affaire *La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, et autres*, [1973] C.F. 1356 [C.A.]. Cependant, cette décision n'a pas, depuis les arrêts de la Cour suprême du Canada dans les affaires *Quebec North Shore Paper Company et autre c. Canadien Pacifique Limitée et autre*, [1977] 2 R.C.S. 1054 et *McNamara Construction (Western) Limited et autre c. Sa Majesté La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654, l'autorité que lui prêtent les demanderessees. Depuis ces arrêts de la Cour suprême, il est clair que, contrairement à ce que l'on avait jugé dans l'affaire *La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée*, il ne suffit pas, pour qu'une action soit de la compétence de la Division de première instance en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la Cour*

legislate under its legislative power respecting "navigation and shipping". For a case to be within the jurisdiction of the Court under section 22, it must be governed either by existing federal statutes or by Canadian maritime law.

Plaintiffs' action is not based on any federal statute. Accordingly, it can only be within the purview of the Federal Court if it is based on Canadian maritime law, within the meaning which section 2 of the *Federal Court Act*⁹ gives to this expression. If this were a case which is mentioned in subsection 22(2) of the *Federal Court Act* it could be said, in accordance with the decision of the Supreme Court in *Antares Shipping Corporation v. The Ship "Capricorn", et al.*,¹⁰ that it is governed by Canadian maritime law. However, as the case is not mentioned in subsection 22(2), the decision of the Supreme Court in *Antares* is not applicable in the case at bar. The Trial Division therefore only had jurisdiction in the case at bar if it was a "maritime" or "admiralty" case.

To the extent that it has a tortious basis, I do not consider that plaintiffs' action against ITO is within the jurisdiction of the Trial Division. The tortious act which plaintiffs alleged was committed by ITO has no maritime connotation: it therefore must be decided upon in accordance with Quebec civil law. The fact that the damaged goods had been the subject of maritime carriage and that shed 38 was located in the Port of Montreal does not by itself suffice, in my opinion, to give a maritime aspect to this case, which appears to be a purely civil action governed by provincial law.

However, plaintiffs' statement of claim mentioned not only ITO's tortious liability, but its

⁹ This part of section 2 reads as follows:

2. In this Act

"Canadian maritime law" means the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute, or that would have been so administered if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters, as that law has been altered by this or any other Act of the Parliament of Canada;

¹⁰ [1980] 1 S.C.R. 553.

fédérale, qu'elle soulève des questions sur lesquelles le Parlement fédéral a le pouvoir de légiférer en vertu de son pouvoir législatif en matière de «navigation et marine marchande». Pour être de la compétence de la Cour en vertu de l'article 22, une affaire doit être régie soit par des lois fédérales existantes, soit par le droit maritime canadien.

L'action des demanderessees n'est fondée sur aucune loi fédérale. Elle ne peut donc être du ressort de la Cour fédérale que si elle est fondée sur le droit maritime canadien, au sens que l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*⁹ donne à cette expression. S'il s'agissait ici d'une affaire qui soit mentionnée au paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*, on devrait, suivant l'arrêt de la Cour suprême dans *Antares Shipping Corporation c. Le navire «Capricorn», et autres*¹⁰, dire qu'elle est régie par ce droit maritime canadien. Mais comme il ne s'agit pas ici d'une affaire dont le paragraphe 22(2) fasse mention, l'arrêt de la Cour suprême dans l'affaire *Antares* n'est pas applicable. La Division de première instance n'avait donc compétence en l'espèce que s'il s'agissait d'une affaire «maritime» ou «d'amirauté».

Dans la mesure où il a un fondement délictuel, le recours des demanderessees contre ITO ne me paraît pas ressortir de la compétence de la Division de première instance. La faute délictuelle que les demanderessees reprochent à ITO n'a rien de maritime; l'affaire doit, en conséquence, être jugée en appliquant le droit civil québécois. Le seul fait que les marchandises endommagées aient été l'objet d'un transport maritime et que le hangar 38 ait été situé dans le port de Montréal ne suffit pas, à mon avis, à donner un caractère maritime à cette affaire qui me semble être une action purement civile régie par le droit provincial.

La déclaration des demanderessees, cependant, invoque non seulement la responsabilité délictuelle

⁹ Cette partie de l'article 2 se lit comme suit:

2. Dans la présente loi

«droit maritime canadien» désigne le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi, ou qui en aurait relevé si cette Cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté, compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada;

¹⁰ [1980] 1 R.C.S. 553.

contractual liability as well. That still does not make plaintiffs' action within the jurisdiction of the Trial Division. The contract relied on by plaintiffs against ITO is that by which ITO assumed custody of the goods after they had been unloaded. In my view this contract, which ITO concluded with the carrier of the goods, is not a maritime contract; it is a contract by which ITO undertook to provide services on land only. Even if plaintiffs were entitled to rely on this contract, to which they were not parties, their action would not thereby become within the jurisdiction of the Court.

I therefore consider that the Court has no jurisdiction over the action by plaintiffs against ITO, whether the action is regarded as one in tort or in contract. Because of this, I consider that the Trial Judge properly dismissed it.

Only one question therefore now remains to be resolved, that of costs.

IV—Costs.

In finding that plaintiffs had acted reasonably by suing all the defendants, and that the defendants other than the Crown had also acted reasonably in instituting actions in warranty, the Trial Judge relied on well-known English precedents (*Sanderson v. Blyth Theatre Company*, [1903] 2 K.B. 533 [C.A.] and *Bullock v. The London General Omnibus Company and others*, [1907] 1 K.B. 264 [C.A.]), and ordered the Crown to pay the taxable costs of all the parties to the case. The Crown disputed this part of the judgment. It, of course, admitted that the Trial Judge enjoys a very wide discretion in the matter of costs, but it complained that he had exercised it improperly by ordering the Crown to pay an exorbitant amount of costs which, it would appear, exceeds the amount claimed by plaintiffs.

The Crown's complaints appear to me to be partially justified. In my view, the Trial Judge did not take into consideration that plaintiffs could easily have determined before undertaking their action that the damage occurred in circumstances such that Arctic's liability could not have been

d'ITO, mais aussi sa responsabilité contractuelle. Il n'en résulte pas, cependant, que l'action des demanderesse soit de la compétence de la Division de première instance. En effet, le contrat qu'invoquent les demanderesse contre ITO est celui par lequel ITO a assumé la garde des marchandises après leur déchargement. Ce contrat, qu'ITO a conclu avec le transporteur des marchandises, n'est pas, à mon avis, un contrat maritime; c'est un contrat par lequel ITO s'engage à fournir des services purement terrestres. Même si les demanderesse pouvaient se prévaloir de ce contrat auquel elles n'ont pas été parties, leur action n'en deviendrait donc pas, pour cela, de la compétence de la Cour.

Je suis donc d'avis que l'action des demanderesse, qu'on l'envisage comme une action délictuelle ou contractuelle, n'était pas de la compétence de la Cour. À cause de cela, je crois que le premier juge devait la rejeter.

Il reste donc seulement maintenant une seule question à résoudre, celle des frais.

IV—Les frais.

Jugeant que les demanderesse avaient agi raisonnablement en poursuivant toutes les défendresse et que les défendresse autres que la Couronne avaient aussi agi raisonnablement en exerçant les recours en garantie, le premier juge s'est inspiré de précédents bien connus en Angleterre (*Sanderson v. Blyth Theatre Company*, [1903] 2 K.B. 533 [C.A.] et *Bullock v. The London General Omnibus Company and others*, [1907] 1 K.B. 264 [C.A.]) et a condamné la Couronne à payer les frais taxables de toutes les parties au litige. La Couronne attaque cette partie du jugement. Elle reconnaît, bien sûr, que le juge du procès a une très large discrétion en matière de frais, mais elle lui reproche de l'avoir mal exercée en condamnant la Couronne à payer un montant de frais exorbitant qui excéderait, paraît-il, le montant réclamé par les demanderesse.

Les griefs de la Couronne me semblent partiellement fondés. Le premier juge, à mon avis, n'a pas pris en considération que les demanderesse auraient pu facilement s'assurer avant de poursuivre que le dommage s'était produit dans des circonstances telles que la responsabilité d'Arctic ne

involved. If the Trial Judge had taken that into consideration, he would not have ordered the Crown to pay Arctic's costs, which would then have been charged by him to plaintiffs.

The Trial Judge further did not take into consideration that the action brought against March and ITO and the action in warranty brought by the Crown against these two companies was not within the jurisdiction of the Court.

If the Trial Judge had taken all the circumstances of the case into account, he could not have ordered the Crown to pay all the costs. The least favourable order he could have made against the Crown would have been to order it to pay plaintiffs' costs and half the costs of March and ITO, leaving plaintiffs responsible for paying Arctic's costs and the other half of the costs of March and ITO.

For all these reasons, I would decide the three appeals before this Court as follows:

(1) I would allow the appeal of Her Majesty bearing No. A-245-77 (the one brought against the judgment making an order against the Crown), and I would vary the trial judgment only with respect to interest on the amount of the compensation and costs; with regard to the interest, I would say that it should only begin to run on October 20, 1972, and with regard to the costs at trial, I would say that the Crown should pay plaintiffs' costs and half those of March and ITO, and that plaintiffs should pay the costs of Arctic and the other half of the costs of March and ITO; in determining the costs of the appeal, taking into consideration that Arctic really had no interest therein and also that the Crown succeeded only on relatively minor points which do not affect March and ITO, I would not award any costs to Arctic and I would find that the Crown should pay 4/5 of plaintiffs' appeal costs and all the appeal costs of March and ITO;

(2) I would dismiss with costs the appeal of Her Majesty against the judgment dismissing her action in warranty against ITO and March (appeal No. A-246-77);

pouvait pas être engagée. Si le premier juge avait tenu compte de cela, il n'aurait pas condamné la Couronne à payer les frais d'Arctic; c'est plutôt les demanderessees qu'il aurait condamnées à les payer.

Le premier juge n'a pas pris en considération, non plus, que l'action intentée contre March et ITO ainsi que le recours en garantie exercé par la Couronne contre ces deux mêmes sociétés ne ressortaient pas de la compétence de la Cour.

Si le premier juge avait tenu compte de toutes les circonstances de l'affaire, il n'aurait pas pu condamner la Couronne à payer tous les frais. L'ordonnance la plus défavorable à la Couronne qu'il aurait pu rendre aurait été de la condamner à payer les frais des demanderessees et la moitié des frais de March et ITO, laissant aux demanderessees le soin de payer les frais d'Arctic et l'autre moitié des frais de March et ITO.

Pour tous ces motifs, je déciderais les trois appels qui nous ont été soumis de la façon suivante:

(1) je ferais droit à l'appel de Sa Majesté portant le n° A-245-77 (celui qui est dirigé contre le jugement qui condamne la Couronne) et je modifierais le jugement de première instance en ce qui a trait aux intérêts sur le montant de l'indemnité et aux frais seulement; quant aux intérêts, je dirais qu'ils ne doivent commencer à courir qu'à compter du 20 octobre 1972 et quant aux frais en première instance, je dirais que la Couronne devrait payer les frais des demanderessees et la moitié de ceux de March et ITO et que les demanderessees devraient payer les frais d'Arctic et l'autre moitié des frais de March et ITO; statuant sur les frais de l'appel, prenant en considération qu'Arctic n'y avait vraiment pas d'intérêt et, aussi, que la Couronne n'a réussi que sur des points relativement mineurs qui n'affectent pas March et ITO, je n'accorderais aucuns frais à Arctic et je déclarerais que la Couronne devrait payer les 4/5^e des frais d'appel des demanderessees et tous les frais d'appel de March et ITO;

(2) je rejetterais avec dépens l'appel de Sa Majesté contre le jugement rejetant son recours en garantie contre ITO et March (appel n° A-246-77);

(3) I would dismiss plaintiffs' appeal bearing No. A-247-77 against the part of the judgment which dismissed their action against March, ITO and Arctic; I would make no order as to costs in the appeal between plaintiffs and March and ITO, since in reality this was only a cross-appeal; however, I would order plaintiffs to pay the costs of Arctic.

* * *

The following are the reasons for judgment rendered in English by

LE DAIN J.: I agree with the conclusion and reasons of Mr. Justice Pratte with respect to the liability of the Crown. On a balance of probabilities the cause of the collapse of shed 38, which resulted in the damage to the goods of the cargo owners, was the particularly heavy accumulation of snow on the roof of a building not strong enough to support it. In all the circumstances the Crown had a duty as owner to cause the snow to be removed where, as in the present case, there was reason to conclude that it might present a danger. In my opinion nothing in the terms of the permit of occupation, the practice with respect to snow removal, such as it was, and the Crown's continuing relationship to the building relieved it of this duty. On the contrary, the circumstances point in the other direction. The Crown maintained a continuing responsibility for maintenance and repair with respect to the transit shed, and it removed the snow from the roof of the adjoining office when requested to do so by the occupants. It knew of the nature and design of the shed, and, in particular, of its relative strength or solidity. It knew or was in a position to know, because of its continuing access to the shed, of the extent to which its structure may have been further weakened by the acts of users. It knew of the effect which the accumulation of snow had had on the roof of the adjoining office. In all these circumstances it was fault on the part of the Crown not to have caused the snow to be removed from the roof of shed 38.

I am also in agreement with the conclusions and reasons of Mr. Justice Pratte with respect to the questions of interest and costs, the Crown's third party proceedings against March Shipping Limited ("March") and ITO-International Operators

(3) je rejetterais l'appel des demandereses portant le n° A-247-77 contre cette partie du jugement qui a rejeté leur action contre March, ITO et Arctic; je ne prononcerais aucune ordonnance quant aux frais de cet appel entre les demandereses et March et ITO puisqu'il s'agit là, en vérité, d'un appel incident; je condamnerais, cependant, les demandereses à payer les frais d'Arctic.

* * *

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

LE JUGE LE DAIN: Je souscris à la conclusion et aux motifs du juge Pratte quant à la responsabilité de Sa Majesté. L'hypothèse la plus vraisemblable est que l'effondrement du hangar 38, qui a entraîné les dommages subis par les propriétaires des marchandises, résulte d'une accumulation particulièrement lourde de neige sur le toit d'un bâtiment qui n'avait pas la solidité nécessaire pour la supporter. Quoi qu'il en soit, Sa Majesté avait une obligation, à titre de propriétaire, de faire enlever la neige si, comme c'est le cas en l'espèce, il y avait des motifs de conclure que celle-ci constituait un danger. À mon sens, rien dans le permis d'occupation, dans les usages quant à l'enlèvement de la neige qui existaient alors ou dans les opérations permanentes de Sa Majesté à l'égard du bâtiment ne relevait celle-ci de son obligation. Bien au contraire, Sa Majesté a continué d'être responsable à l'égard de l'entretien et des réparations du hangar d'entreposage et elle enlevait la neige du toit de l'édifice à bureaux avoisinant quand ses occupants le demandaient. Elle connaissait la nature et la conception du hangar et, plus spécifiquement, sa force ou solidité relative. Elle connaissait, ou était à même de connaître, parce qu'elle a toujours eu accès au hangar, dans quelle mesure la structure de celui-ci avait pu être affaiblie par les actes de ceux qui y travaillaient. Elle connaissait les effets de l'accumulation de neige sur le toit de l'édifice à bureaux avoisinant. Dans ces circonstances, c'est une faute de la part de Sa Majesté de n'avoir pas fait enlever la neige du toit du hangar 38.

Je souscris aussi aux conclusions et aux motifs du juge Pratte quant aux questions d'intérêt et de dépens, quant à la mise en cause de March Shipping Limited («March») et d'ITO-International Operators Ltd. («ITO») et quant à la réclamation

Ltd. ("ITO"), and the plaintiffs' claim against Arctic Steamship Line ("Arctic").

The claim of the plaintiff cargo owners against March and ITO raises a question of some importance concerning the maritime jurisdiction of the Court under section 22 of the *Federal Court Act*. The question has a bearing on the convenience and practical operation of that jurisdiction in relation to cargo claims. I have come to the conclusion, not without difficulty and concern, that the Court does not have jurisdiction with respect to this claim.

The claim is directed against the shipping agent March as the holder of the permit of occupation from the National Harbours Board for the transit shed 38 and against the terminal operator ITO, which occupied the shed by arrangement with March and ran the terminal operation under its own agreement with the shipowners. While March played a role in relation to the delivery of the goods it was not charged under its agency agreement with the owners with the physical care and delivery of the goods after discharge. It sent the consignees advice notes of the arrival of the vessel, indicating that the goods would be in shed 38, that they should be cleared through customs without delay, and that upon payment of the freight (if not prepaid) and other charges the bill of lading should be exchanged for a delivery order. The claim against March is not based on its performance in respect of these functions. It is based essentially on its alleged responsibility as the nominal occupier or tenant of shed 38. I shall not discuss the question of jurisdiction with reference to March because if the Court lacks jurisdiction with respect to the claim against ITO there is even less reason to find jurisdiction with respect to March.

Under its agreement with the shipowners ITO assumed responsibility for carrying out a terminal operation for the owners in the Port of Montreal. It was to guarantee a berth for vessels and to maintain shed and open dock space for cargo. It received export cargo for loading and assumed responsibility for the physical care and delivery of cargo after discharge. The stevedoring operations

des demanderesse contre Arctic Steamship Line («Arctic»).

La réclamation des demanderesse propriétaires des marchandises contre March et ITO soulève une question assez importante à propos de la compétence en matière maritime de la Cour en vertu de l'article 22 *Loi sur la Cour fédérale*. Cette question a une portée sur l'utilité et l'exercice pratique de cette compétence à l'égard des réclamations à propos de marchandises. Ce n'est pas sans hésitation que j'en suis venu à la conclusion que la Cour n'avait pas compétence quant à cette réclamation.

La réclamation est dirigée contre l'agence maritime March à titre de titulaire du permis d'occupation du hangar d'entreposage 38 délivré par le Conseil des ports nationaux et contre le manutentionnaire ITO, qui occupait le hangar en vertu d'une entente avec March et effectuait les opérations de manutention en vertu d'un contrat intervenu entre elle et les armateurs. Même si la société March est intervenue dans la livraison des marchandises, son mandat des propriétaires ne la chargeait pas de la garde matérielle et de la livraison des marchandises après leur déchargement. Elle envoyait aux consignataires un avis les notifiant de l'arrivée du navire et leur indiquant que les marchandises seraient au hangar 38, qu'il faudrait les dédouaner sans retard et que sur paiement du fret (s'il n'était déjà payé) et des autres frais le connaissement serait échangé contre un ordre de livraison. La réclamation contre March n'est pas fondée sur la façon dont celle-ci s'est acquittée de ces opérations. Elle se fonde essentiellement sur la responsabilité qu'elle aurait comme occupante ou locataire nominale du hangar 38. Je ne m'arrêterai pas à la question de compétence en rapport avec March, car si la Cour n'a pas compétence à l'égard de la réclamation contre ITO il y a encore moins de motifs de conclure qu'elle est compétente à l'égard de March.

En vertu du contrat intervenu entre elle et les armateurs, ITO s'est engagée à exécuter de la manutention pour les armateurs dans le port de Montréal. Elle devait assurer l'amarrage des navires et garder de l'espace d'entreposage à l'extérieur ou dans les hangars. Elle recevait les cargaisons destinées à l'exportation pour chargement et s'engageait à faire la garde matérielle et la livraison

involved in the loading and discharge of vessels were carried out by a stevedoring company (in this case Eastern Canada Stevedoring) under a separate agreement with the owners. ITO played some role in relation to loading and discharge, but not in the physical handling of the cargo. On loading it prepared the stowage plan and directed where the cargo was to be stowed, and on discharge it had a checker for each hatch who instructed the stevedores where to place the cargo in the shed. The cargo was brought into the shed by employees of the stevedoring company. Delivery was made by ITO to cargo owners, or transport companies sent to pick up cargo for them, upon presentation of the delivery order issued by March in exchange for the bill of lading. On receipt of cargo for export ITO issued a non-negotiable dock receipt on behalf of Arctic which was subject to the terms and conditions of the Arctic bill of lading and exchanged for it upon shipment. For its services under the terminal operation agreement ITO received a "terminal charge" from the shipowners at rates specified in the agreement. The only charge collected directly from consignees in connection with the terminal operation was the charge for "tailgating", which is the delivery made by ITO to the tailgates of trucks sent to take delivery of cargo.

The Arctic bill of lading does not make express reference to the terminal operation. It provides that the carrier's responsibility for the cargo ceases when it leaves the deck of the vessel. It may be that there is an implied reference to the terminal operation in certain provisions of the bill of lading: the requirement that the bill of lading be surrendered in exchange for the goods or a delivery order; the right of the carrier "to lighten or to land the goods on the quay, wharf, into lighters, bulk, temporary depot or lazarette"; and the reference in the "Himalaya clause" to independent contractors employed from time to time by the carrier. In any event, I think it is a reasonable inference from the evidence concerning the custom and practice of the Port that it was at least an implied term of the contract of carriage that the cargo would be discharged into the custody of the terminal operator from whom the cargo owners would take delivery.

des marchandises après leur déchargement. Le débarquement occasionné par le chargement et le déchargement des navires était fait par une société de manutention (en l'occurrence Eastern Canada Stevedoring) en vertu d'un contrat distinct avec les armateurs. ITO a joué un certain rôle dans le chargement et le déchargement, sans toutefois manipuler physiquement la marchandise. Lors du chargement, elle préparait le plan d'arrimage et déterminait où arrimer la cargaison. Au déchargement, elle postait à chaque écouteille un contrôleur qui indiquait aux débardeurs où placer la cargaison dans le hangar. Ce sont les employés de la société de manutention qui transportaient la cargaison au hangar. ITO faisait la livraison aux propriétaires de la cargaison ou aux sociétés de transport chargées par les propriétaires de recueillir la marchandise pour eux, sur présentation de l'ordre de livraison délivré par March en échange du connaissement. À la réception de marchandises pour exportation, ITO délivrait, au nom d'Arctic, des récépissés provisoires non négociables, sujets aux mêmes conditions que le connaissement d'Arctic et échangés contre ce dernier à l'expédition. Pour les services de manutention rendus en vertu du contrat de transit, ITO recevait une indemnité des armateurs selon un tarif contenu au contrat. Les seuls frais perçus directement des consignataires pour les opérations de transit étaient ceux du transport des marchandises par ITO aux camions envoyés pour en prendre livraison.

Le connaissement d'Arctic ne mentionne pas expressément les opérations de transit. Il stipule que la responsabilité du transporteur à l'égard de la cargaison cesse au moment où celle-ci quitte le pont du navire. Il se peut qu'il y ait mention implicite des opérations de transit dans certaines dispositions du connaissement: l'obligation d'échanger le connaissement contre la marchandise ou un ordre de livraison; le droit du transporteur «de débarquer sur allèges ou de décharger les marchandises sur le quai, sur l'appontement, sur allèges, en vrac, dans un entrepôt temporaire ou dans une cambuse»; la mention dans la «clause Himalaya» des entrepreneurs indépendants engagés à l'occasion par le transporteur. De toute façon, il est permis, à mon sens, de conclure, d'après la preuve soumise quant aux usages et pratiques en vigueur dans le port, qu'une des clauses implicites du contrat de transport était de

Whether the claim against ITO must rest on delict or quasi-delict, or whether it can be based on contract as well, it would clearly not appear to fall within any of the specific heads of jurisdiction in subsection 22(2) of the *Federal Court Act*. The only two that call for comment are paragraphs (h) and (i), which read as follows:

22. (2) ...

(h) any claim for loss of or damage to goods carried in or on a ship including, without restricting the generality of the foregoing, loss of or damage to passengers' baggage or personal effects;

(i) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to the use or hire of a ship whether by charter party or otherwise;

Paragraph (h) contemplates a claim for damage to cargo while carried on a ship and not one for damage after its discharge from a vessel. As for paragraph (i), the claim against ITO is not and could not be based on the contract of carriage. ITO was not a party to that contract. Any contractual relationship between the cargo owners and ITO would not be an "agreement relating to the carriage of goods in or on a ship" within the meaning of that paragraph.

In the absence of an applicable head of jurisdiction in subsection 22(2), jurisdiction would have to be based on the general terms of subsection 22(1), as completed by the definition of "Canadian maritime law" in section 2. These provisions read 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. ...

"Canadian maritime law" means the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute, or that would have been so administered if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters, as that law has been altered by this or any other Act of the Parliament of Canada;

remettre la cargaison à la garde d'un agent de transit qui la livrerait aux propriétaires.

Que la réclamation contre ITO découle d'un délit ou d'un quasi-délit ou qu'elle se fonde aussi sur un contrat, il est manifeste qu'elle n'appartient à aucun des domaines de compétence précisés au paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*. Les deux seuls alinéas qu'il y a lieu de signaler sont les alinéas h) et i):

22. (2) ...

h) toute demande pour la perte ou l'avarie de marchandises transportées à bord d'un navire, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, la perte ou l'avarie des bagages ou effets personnels des passagers;

i) toute demande née d'une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire, à l'utilisation ou au louage d'un navire soit par charte-partie, soit autrement;

L'alinéa h) parle d'une réclamation en raison du dommage causé à la cargaison pendant que celle-ci est transportée à bord d'un navire et non en raison du dommage subi après le déchargement du navire. Quant à l'alinéa i), la réclamation contre ITO ne se fonde et ne peut se fonder sur un contrat de transport. ITO n'a pas été partie à ce contrat. Aucune des relations contractuelles entre les armateurs et ITO ne constitue «une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire» au sens qu'a cette expression dans l'alinéa.

Faute de trouver une source de compétence dans le paragraphe 22(2), il faudrait justifier la compétence de la Cour d'après la disposition générale du paragraphe 22(1) à laquelle s'ajoute la définition que donne du «droit maritime canadien» l'article 2. Ces dispositions sont ainsi rédigées:

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. ...

«droit maritime canadien» désigne le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi, ou qui en aurait relevé si cette Cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté, compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada;

The effect of these provisions—and, in particular, the words “if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters”—together with section 42, which continues substantive Canadian maritime law as so defined, is that notwithstanding the enumeration of claims in subsection 22(2), which is expressly declared not to restrict the generality of subsection 22(1) but to be for greater certainty, the Court has jurisdiction with respect to any other claim that may properly be held to be a maritime matter; provided, of course, that it is a matter which falls within federal legislative jurisdiction with respect to navigation and shipping. In my respectful opinion we are not prevented from taking that view of the Court’s jurisdiction by anything that what was said by the Supreme Court of Canada in the *Tropwood*¹¹ and *Antares*¹² cases, where it was not found necessary to consider the effect of the words “if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters” in the definition of “Canadian maritime law”.

Although in my opinion these words permit the recognition of new maritime contracts as being within the jurisdiction of the Court, they cannot be applied without reference to what has historically been considered to be of a maritime nature when admiralty jurisdiction has been exercised to its greatest extent. Compare *MacMillan Bloedel Limited v. Canadian Stevedoring Co. Ltd., et al.*, [1969] 2 Ex.C.R. 375 and *The Queen v. Canadian Vickers Limited*, [1978] 2 F.C. 675 [T.D.] at pages 687-688.

I turn now to the question whether there is a contractual foundation for the claim of the plaintiff cargo owners against ITO that may properly be held to be a maritime matter. Counsel for the plaintiffs characterized the legal relationship that arose when ITO took custody of the goods as one of sub-bailment. This does not necessarily import a contractual relationship since sub-bailment may exist apart from contract: *Gilchrist Watt & Sanderson Pty Ltd v York Products Pty Ltd*, [1970] 3

¹¹ *Tropwood A.G. et al. v. Sivaco Wire & Nail Company et al.*, [1979] 2 S.C.R. 157.

¹² *Antares Shipping Corporation v. The Ship “Capricorn”, et al.*, [1980] 1 S.C.R. 553.

Il résulte de ces dispositions—notamment des mots «si cette Cour avait eu, en sa juridiction d’amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d’amirauté»—et de l’article 42, qui maintient le fond du droit maritime canadien tel qu’il y est ainsi défini, que malgré l’énumération des sujets au paragraphe 22(2), lequel déclare expressément ne pas restreindre la portée générale du paragraphe 22(1) mais en préciser le sens, la Cour a compétence à l’égard de toute autre réclamation qui peut, à bon droit, être considérée comme une affaire maritime, pourvu, bien sûr, que ce soit une affaire qui ressortisse à la compétence législative fédérale sur «la navigation et les bâtiments ou navires». À mon humble avis, rien de ce qu’a dit la Cour suprême du Canada dans les affaires *Tropwood*¹¹ et *Antares*¹² ne nous empêche de soutenir ce point de vue quant à la compétence de la Cour. Dans ces affaires, il n’a pas été jugé nécessaire de se prononcer sur la portée des mots «si cette Cour avait eu, en sa juridiction d’amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d’amirauté» qui se trouvent dans la définition de l’expression «droit maritime canadien».

Bien que ces termes permettent, à mon sens, de reconnaître de nouveaux types de contrats maritimes comme soumis à la compétence de la Cour, ils ne peuvent être interprétés sans tenir compte de ce qui a été, dans le passé, considéré de nature maritime lorsque la compétence en amirauté était exercée dans toute son ampleur. Comparer les affaires *MacMillan Bloedel Limited v. Canadian Stevedoring Co. Ltd., et al.*, [1969] 2 R.C.É. 375 et *La Reine c. Canadian Vickers Limited*, [1978] 2 C.F. 675 [1^{re} inst.] aux pages 687 et 688.

J’en viens maintenant à la question de déterminer s’il existe un fondement contractuel à la réclamation des demanderesse propriétaires de la cargaison contre ITO qui puisse être considéré de nature maritime. L’avocat des demanderesse a caractérisé les rapports juridiques qui ont pris naissance quand ITO a reçu la garde des marchandises de sous-dépôt. Il ne s’ensuit pas nécessairement qu’il y a eu contrat puisqu’il peut y avoir sous-dépôt sans contrat: *Gilchrist Watt & Sander-*

¹¹ *Tropwood A.G. et autres c. Sivaco Wire & Nail Company et autre*, [1979] 2 R.C.S. 157.

¹² *Antares Shipping Corporation c. Le navire «Capricorn», et autres*, [1980] 1 R.C.S. 553.

All E.R. 825 [P.C.]. Moreover, the common law of bailment is not known to the law of Quebec, where, in the absence of a contractual relationship, the civil responsibility of one who assumes the custody of the goods of another would be governed by the law of delict and quasi-delict.

Counsel also referred, for the hypothesis of a contractual relationship, to the view that was suggested of the legal relationship between the cargo owner and the terminal operator by Marceau J. in *Marubeni America Corporation, et al. v. Mitsui O.S.K. Lines Ltd. et al.*, [1979] 2 F.C. 283 [T.D.]. That view, as I understand it, is that there was a contractual *lien de droit* between the cargo owner and the terminal operator based on the notion either that the shipowner entered into the agreement with the terminal operator as agent or mandatary of the cargo owner or that the agreement contained a *stipulation pour autrui* in favour of the cargo owner. Assuming that the agreement between the shipowners and the terminal operator in the present case would be governed by Quebec law as the law with which it has its closest and most real connection, I am unable, with respect, to adopt this view of its effect. In his rationale of a contractual *lien de droit* in the *Marubeni* case Marceau J. seems to have proceeded on the view that the bill of lading contained an implied authority to the shipowner to enter into the terminal operation agreement on behalf of the shipper or cargo owner and that the agreement was in fact entered into after the bill of lading was issued. That is certainly not the case here. The terminal operation agreement was entered into in December 1970, and the bills of lading were issued in the last week of January 1971. Moreover, the terminal operation agreement is a general agreement, not related to particular contracts of carriage, under which the terminal operator assumes an obligation towards the shipowners to perform a terminal service on a continuing basis for vessels of the owners. It was entered into by the shipowners as principals for their own account and not as agents or mandataries of any identified cargo owners. It could not have been contemplated that cargo owners would assume the obligation of payment of the terminal charge to the terminal operator. For similar reasons, I do not think the terminal operation contract can be held to contain a *stipulation pour autrui* in favour of the cargo owners. It does

son Pty Ltd v York Products Pty Ltd, [1970] 3 All E.R. 825 [P.C.]. De plus, le dépôt de *common law* est inconnu en droit québécois où, en l'absence de lien contractuel, la responsabilité civile de celui qui accepte la garde du bien d'autrui est régie par le droit des délits et quasi-délits.

L'avocat a aussi signalé, à l'appui de la thèse selon laquelle il y aurait un lien contractuel, l'opinion que le juge Marceau a exprimée quant au rapport juridique entre le propriétaire de la cargaison et le manutentionnaire dans l'affaire *Marubeni America Corporation, et autres c. Mitsui O.S.K. Lines Ltd. et autre*, [1979] 2 C.F. 283 [1^{re} inst.]. Si je comprends bien, il y aurait eu un lien de droit contractuel entre le propriétaire de la cargaison et le manutentionnaire fondé soit sur le fait que l'armateur avait conclu le contrat avec le manutentionnaire à titre d'agent ou de mandataire du propriétaire de la cargaison, soit sur le fait que le contrat contenait une stipulation pour autrui en faveur du propriétaire de la cargaison. En tenant pour acquis que, en l'espèce, le contrat intervenu entre les armateurs et le manutentionnaire est régi par le droit québécois, puisque c'est avec ce dernier qu'il a les liens les plus étroits et les plus solides, je ne partage malheureusement pas l'opinion de mon collègue sur les effets d'un tel contrat. Pour conclure à l'existence d'un lien de droit contractuel dans l'affaire *Marubeni*, le juge Marceau semble s'être fondé sur l'idée que le connaissement comportait le mandat tacite pour l'armateur de contracter au nom de l'expéditeur ou propriétaire des marchandises pour la manutention et qu'un tel contrat est effectivement intervenu après la délivrance du connaissement. Ce n'est certes pas le cas en l'espèce. Le contrat quant aux opérations de manutention est intervenu en décembre 1970 alors que les connaissements ont été délivrés pendant la dernière semaine de janvier 1971. De plus, le contrat de manutention est un contrat général, sans rapport avec des contrats de transport spécifiques, en vertu duquel le manutentionnaire s'oblige à rendre aux armateurs des services de manutention de façon permanente à l'égard de leurs navires. Il a été passé par les armateurs pour leur propre compte, mais non comme représentants ou mandataires d'aucun propriétaire de cargaison en particulier. Il est impossible qu'on ait envisagé que les propriétaires de cargaison payeraient les frais de manutention au manutentionnaire. Pour les

not evidence any intent to create contractual rights in favour of determined or determinable third persons. It is rather, in my opinion, exclusively concerned with obligations assumed by the terminal operator towards the shipowners and for the benefit of the shipowners. I have considered whether there is any basis for adopting the view that at the time of the discharge of the cargo into the custody of the terminal operator the carrier or his agent makes a contract with the terminal operator on behalf of each of the cargo owners, but I have come to the conclusion that there is not. There appears to me to be no further contractual intervention by or on behalf of the shipowners with respect to the terminal operation. The terminal operator takes custody of the cargo pursuant to and in accordance with the general agreement with the shipowners. I am, therefore, of the opinion that there is no contractual *lien de droit* between the cargo owner and the terminal operator, which relieves me of the necessity of considering that vexed question of Quebec law, whether, if there were a contract between them, it should be characterized as one of deposit or lease and hire, having regard to the fact that it is not gratuitous. Cf. *Commissaires du Havre de Québec v. Swift Canadian Company* (1929), 47 Que. K.B. 118, and *Franco Canadian Dyers Ltd. v. Hill Express Depot Ltd.*, [1951] Que. S.C. 177. I note that the conclusion that there is no contractual *lien de droit* between the cargo owner and the terminal operator is the one that was reached by both the Quebec Superior Court and Court of Appeal in *Robert Simpson Montreal Ltd. v. Canadian Overseas Shipping Ltd.*; *Brown & Ryan Ltd.*; *Fjell-Oranje Lines and Fjell Line and Oranje Lijn (Maatschappij Zeetransport N.V.) (The "Prins Willem III")*, [1968] 2 Lloyd's L.R. 192 [S.C.]; [1973] 2 Lloyd's L.R. 124 [C.A.].

In view of this conclusion it is not necessary to express an opinion as to whether, if the cargo owner were a party to it, the agreement between the shipowners and the terminal operator could properly be held to be a maritime contract within federal legislative jurisdiction with respect to navigation and shipping. That question is rendered more difficult by the fact that in the present case the terminal operator was not responsible for the

mêmes motifs, je ne crois pas que le contrat de manutention puisse être considéré comme comportant une stipulation pour autrui en faveur des propriétaires de la cargaison. Il ne révèle aucune intention de créer des liens contractuels en faveur de tiers déterminés ou déterminables. Il se limite plutôt, à mon avis, à des obligations contractées par le manutentionnaire envers des armateurs et au bénéfice de ces derniers. Je me suis demandé s'il était possible d'affirmer qu'au moment de la remise des marchandises au manutentionnaire, le transporteur ou son agent avait conclu un contrat avec le manutentionnaire pour le compte de chacun des propriétaires de la cargaison, mais j'en suis arrivé à la conclusion que ce ne l'était pas. Il ne me paraît pas y avoir d'autre contrat de la part des armateurs ou pour eux quant aux opérations de manutention. Le manutentionnaire accepte la garde des marchandises en vertu d'un contrat général intervenu entre lui et les armateurs. En conséquence, je suis d'avis qu'il n'y a pas de lien de droit contractuel entre le propriétaire de la cargaison et le manutentionnaire, ce qui m'évite d'avoir à me prononcer sur la question, controversée en droit québécois, de savoir s'il s'agit d'un contrat de dépôt ou d'un contrat de louage, compte tenu du fait qu'il n'est pas gratuit. Voir *Commissaires du Havre de Québec c. Swift Canadian Company* (1929), 47 B.R. 118 (Qc) et *Franco Canadian Dyers Ltd. c. Hill Express Depot Ltd.*, [1951] C.S. 177 (Qc). Je souligne que la conclusion selon laquelle il n'y a pas de lien de droit contractuel entre le propriétaire de la cargaison et le manutentionnaire est celle à laquelle sont arrivées et la Cour supérieure et la Cour d'appel du Québec dans l'affaire *Robert Simpson Montreal Ltd. v. Canadian Overseas Shipping Ltd.*; *Brown & Ryan Ltd.*; *Fjell-Oranje Lines and Fjell Line and Oranje Lijn (Maatschappij Zeetransport N.V.) (The "Prins Willem III")*, [1968] 2 Lloyd's L.R. 192 [C.S.] [1973] 2 Lloyd's L.R. 124 [C.A.].

Ayant ainsi conclu, il n'est pas nécessaire d'exprimer d'avis sur la question de savoir si, dans l'hypothèse où le propriétaire de la cargaison aurait été partie au contrat intervenu entre les armateurs et le manutentionnaire, ce contrat aurait pu être considéré comme un contrat maritime soumis à la compétence législative fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires. Cette question est rendue encore plus difficile par le fait

stevedoring operations involved in loading and discharge, unlike the terminal operation that was considered by this Court in *The Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, et al.*, [1973] F.C. 1356 [C.A.]. In that case the question was whether the Court had jurisdiction with respect to third party proceedings by the shipowners against the terminal operator for breach of the terminal operation contract. Similar proceedings were brought in the present case by Arctic against ITO. I regard the question of jurisdiction raised by such proceedings to be different from the one raised by the cargo owner's action against the terminal operator.

It remains to be considered whether the claim of the cargo owners against the terminal operator, characterized as one of solely delictual responsibility for damage to cargo caused and occurring on land, could properly be held to be a maritime matter. There has historically been a fundamental distinction in respect of the criteria of maritime jurisdiction at its greatest extent between maritime torts and maritime contracts. The distinction was expressed by Justice Story in *De Lovio v. Boit et al.*, 7 Fed. Cas. 418 [Mass. Cir. Ct. 1815] at page 444, where he said that jurisdiction with respect to maritime torts was "necessarily bounded by locality", whereas jurisdiction with respect to maritime contracts extended "over all contracts, (wheresoever they may be made or executed, or whatsoever may be the form of the stipulations,) which relate to the navigation, business or commerce of the sea". A maritime tort has been one committed on water and not on land, whereas a maritime contract, if it has the requisite general character because of its subject-matter, may nevertheless be a maritime contract although it is to be performed on land. At its height the jurisdiction with respect to torts of the Court of Admiralty in England extended only to torts on the high seas and on the British seas and in ports within the ebb and flow of the tide. See *De Lovio v. Boit* and *MacMillan Bloedel, supra*. In the United States the requirement of jurisdiction has been that the tort must be committed on the high seas or other navigable waters. Paragraph 22(3)(c) of the *Federal Court Act* defines the waters to which the Court's juris-

qu'en l'espèce le manutentionnaire ne s'occupait pas des opérations de débardage nécessaires au chargement et au déchargement, à la différence des opérations de manutention considérées en cette Cour dans l'affaire *La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, et autres*, [1973] C.F. 1356 [C.A.]. Dans cette affaire, il s'agissait de déterminer si la Cour était compétente à l'égard de procédures à tierce partie intentées par les armateurs contre le manutentionnaire pour inexécution du contrat de manutention. Arctic a intenté en l'espèce des procédures semblables contre ITO. Je considère la question de compétence soulevée par de telles procédures différente de celle que soulève l'action intentée par le propriétaire de la cargaison contre le manutentionnaire.

Il reste à déterminer si la réclamation des propriétaires de la cargaison contre le manutentionnaire, caractérisée comme une réclamation en responsabilité strictement délictuelle pour le dommage causé ou occasionné à la cargaison à terre, peut être considérée comme une affaire maritime. Historiquement, il y a une distinction fondamentale, quant aux critères de compétence maritime dans sa plus grande étendue, entre les délits maritimes et les contrats maritimes. Le juge Story a défini cette distinction dans l'affaire *De Lovio v. Boit et al.*, 7 Fed. Cas. 418 [Mass. Cir. Ct. 1815], à la page 444, en disant que la compétence quant aux délits maritimes [TRADUCTION] «est de par nécessité limitée au territoire», alors que la compétence à l'égard des contrats maritimes s'étend [TRADUCTION] «à tous les contrats (peu importe où ils ont été faits ou signés et quelle que soit la forme de leurs stipulations) qui se rapportent à la navigation, au commerce ou aux affaires de la mer». Le délit maritime est celui qui a été commis sur mer et non sur terre, tandis que le contrat qui, de par son objet est maritime, peut rester un contrat maritime même s'il doit être exécuté à terre. À son apogée, en Angleterre, la compétence de la Cour d'amirauté à l'égard des délits ne s'étendait qu'aux délits survenus en haute mer, dans les eaux britanniques et dans les ports situés dans le flux et le reflux de la marée. Voir *De Lovio v. Boit* et *MacMillan Bloedel* précitées. Aux États-Unis, la condition déterminante de compétence est que le délit ait été commis en haute mer ou dans les eaux navigables. L'alinéa 22(3)c) de la

diction extends. It would be against the whole tradition of admiralty jurisdiction with respect to maritime torts to hold that a tort or delict committed on land is a maritime matter. In the United States the practical difficulty created by the conclusion that the claim of a cargo owner against a terminal operator is not within the admiralty jurisdiction of the federal courts may be avoided in appropriate cases by the assumption of pendent jurisdiction. See *Leather's Best, Inc. v. S.S. Mormaclynx et al.*, 451 F.2d 800 (1971) [2d Cir.]. Unfortunately, such an exercise of jurisdiction is not open to this Court: *Pacific Western Airlines Ltd. et al. v. The Queen, et al.*, [1980] 1 F.C. 86 [C.A.], affirming [1979] 2 F.C. 476 [T.D.]; *Her Majesty The Queen v. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited*, [1980] 1 S.C.R. 695.

For these reasons, I agree with the disposition of the appeals proposed by Mr. Justice Pratte.

* * *

The following is the English version of the reasons for judgment rendered by

LALANDE D.J.: I have had an opportunity of reading the reasons for judgment of Pratte J., which admirably delineate the various aspects of the case and have been of great assistance to me.

I agree with my brother that, in principle, the third paragraph of article 1055 of the *Civil Code* cannot be applied to the Crown in right of Canada. Under that provision the Crown might be obliged to compensate for damage regardless of its liability under the ordinary rules of the civil law. This would go beyond what is provided for by the *Crown Liability Act*.

So far as liability for this mishap is concerned, I would go beyond the decision of Pratte J. and, in common with the Trial Judge, conclude that the Crown is solely liable for the mishap. In my view, there is no convincing proof that the use the tenant made of the shed contributed to its collapse. Further, I think it is apparent from the record that

Loi sur la Cour fédérale définit les eaux auxquelles la compétence de la Cour s'étend. Il serait contraire à toute la tradition en matière de compétence en amirauté sur les délits maritimes de conclure qu'un délit commis à terre est une affaire maritime. Aux États-Unis, la difficulté pratique qui découle du fait de conclure à l'absence de compétence en amirauté des tribunaux fédéraux à l'égard de la réclamation du propriétaire de la cargaison contre le manutentionnaire peut parfois être contournée par la présomption de compétence accessoire. Voir *Leather's Best, Inc. v. S.S. Mormaclynx et al.*, 451 F.2d 800 (1971) [2d Cir.]. Malheureusement, il en va autrement en cette Cour: *Pacific Western Airlines Ltd. et autre c. La Reine, et autres*, [1980] 1 C.F. 86 (C.A.), confirmant [1979] 2 C.F. 476 (1^{re} inst.); *Sa Majesté La Reine c. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited*, [1980] 1 R.C.S. 695.

Par ces motifs, je souscris à la conclusion du juge Pratte quant à la décision à rendre sur les présents appels.

* * *

Voici les motifs du jugement rendu en français par

LE JUGE SUPPLÉANT LALANDE: J'ai pris connaissance des motifs du jugement de M. le juge Pratte qui exposent parfaitement les nombreuses facettes du litige et me donnent beaucoup d'avantage.

Je m'accorde avec mon collègue qu'en principe le troisième alinéa de l'article 1055 du *Code civil* ne peut être appliqué à la Couronne fédérale. En effet, d'après cette disposition, la Couronne pourrait être obligée d'indemniser pour un dommage indépendamment de sa responsabilité suivant les règles ordinaires du droit civil. Cela dépasserait ce que prévoit la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*.

Quant à la responsabilité pour ce sinistre, je vais au-delà de ce que décide M. le juge Pratte et, comme le premier juge, je suis d'opinion que la Couronne est la seule défenderesse responsable du sinistre. À mon avis, il n'y a pas de preuve convaincante que l'usage que le locataire a fait du hangar ait contribué à son effondrement. De plus, je crois

ITO's employees committed no fault in failing to foresee what occurred.

In my view, there is no need to consider whether the act of the thing, and the resulting presumption for the occupier, should play any part in the resolution of the case, as I find with the Trial Judge that the sole cause of the damage was an excessive accumulation of snow and ice on the roof of this shed, and that appellant is solely liable for what ensued.

Once the Crown had been found solely liable, Decary J. could only dismiss its action in warranty against ITO. Since his judgment, the Supreme Court of Canada has decided the *Fuller* case, referred to by Pratte J., and this is a further reason for dismissing the Crown's action in warranty.

In plaintiffs' appeal (A-247-77) from the judgment dismissing their action against the defendants other than the Crown, I concur with my brother as to the absence of any liability by Arctic. I have indicated why ITO cannot be held liable. This conclusion makes it unnecessary for me to rule on the question of jurisdiction.

However, I will say that, to the extent that the action has a tortious basis, I concur in the opinion of Pratte J. that it is not derived from "Canadian maritime law". On the other hand, I express no opinion on whether application of the contract concluded between Arctic and ITO, with reference to custody of the goods while they were in transit after being unloaded in the Port of Montreal, is within the jurisdiction of the Federal Court. I prefer not to rule on this point, which does not have to be decided in the case at bar.

I concur with my brother on the matter of interest and that of the costs at trial. I subscribe to the findings of his judgment and would dispose of the three appeals as he does.

qu'il ressort du dossier que les préposés d'ITO n'ont pas commis de faute en ne prévoyant pas ce qui est arrivé.

D'après moi, il n'y a pas lieu de se demander si la responsabilité du fait de la chose, et la présomption qui en découle pour l'occupant, doivent jouer un rôle dans la solution du litige, car je constate avec le premier juge que la seule cause du dommage fut une accumulation trop grande de neige et de glace sur le toit de ce hangar et que l'appelante est seule responsable de ce qui s'ensuivit.

La Couronne ayant été trouvée seule responsable, son recours en garantie contre ITO ne pouvait qu'être rejeté par le juge Decary. Depuis son jugement, la Cour suprême du Canada a décidé l'affaire *Fuller* à laquelle se réfère M. le juge Pratte, et il y a ce motif additionnel pour le rejet de l'action en garantie de la Couronne.

Dans l'appel des demandresses (A-247-77) du jugement rejetant leur action contre les défendresses autres que la Couronne, je m'accorde avec mon collègue quant à l'absence de responsabilité de la part d'Arctic. Quant à ITO, j'ai dit pourquoi sa responsabilité ne pouvait être retenue. Cette conclusion me dispense d'avoir à me prononcer sur le problème de compétence juridictionnelle.

Je dirai cependant que dans la mesure où la demande a un fondement délictuel, je partage l'opinion de M. le juge Pratte qu'elle n'est pas faite en vertu du «droit maritime canadien». Par contre, je n'exprime pas d'opinion sur la question de savoir si le contrat intervenu entre Arctic et ITO, portant sur la garde des marchandises pendant qu'elles sont en transit après leur déchargement dans le port de Montréal, est, pour son application, de la compétence de la Cour fédérale. Je préfère ne pas juger sur ce point qu'il n'est pas nécessaire de décider en l'occurrence.

Je suis d'accord avec mon collègue sur la question des intérêts et sur celle des frais en première instance. Je souscris aux conclusions de son jugement et disposerais des trois appels comme il le fait.