

T-3308-76

T-3308-76

Gloria Paré and Bernadette Caron Paré (Plaintiffs)

v.

Rail & Water Terminal (Quebec) Inc., Les Chargeurs Unis Inc., Transport Desgagné Inc. and Le Groupe Desgagné Inc. (Defendants)

Trial Division, Addy J.—Quebec, April 14; Ottawa, April 29, 1977.

Maritime law — Jurisdiction — Action in Federal Court for tort committed at sea — Action against employer barred by Quebec Workmen's Compensation Act and the federal Merchant Seamen Compensation Act — Whether plaintiffs retain a right of action under Maritime law — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 22 and 43 — Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, ss. 541, 647, 719 and 720 — Merchant Seamen Compensation Act, R.S.C. 1970, c. M-11, ss. 12, 13 and 14 — Workmen's Compensation Act, R.S.Q. 1964, c. 159, ss. 4 and 8.

The *Aigle d'océan*, a coaster described by the plaintiffs as a leaky bucket, was shipwrecked causing the death of its chief engineer, the plaintiffs' son. The defendants bring this application to dismiss the action on the grounds that the Court lacked jurisdiction and that the action is barred under the *Workmen's Compensation Act*. They also argue that the action is not well-founded in law and that no legal relationship existed between the plaintiffs and defendants, save Rail & Water Terminal (Quebec) Inc.

Held, the application is allowed in so far as it refers to Transport Desgagné Inc. and Le Groupe Desgagné Inc. for no legal relationship was shown to exist between them and the plaintiffs. The application is allowed with respect to the seaman's employer, Rail and Water Terminal (Quebec) Inc. the charterer. Both the *Merchant Seamen Compensation Act* and the *Workmen's Compensation Act* bar the employee himself, or in the case of a deceased employee, his dependents, from instituting a court action for any accident which occurred during the course of his employment. On the other hand, maritime law gives the parents of the deceased sailor the right to bring an action against the person responsible, and it is not necessary for the parents to be dependents of the deceased. Since the employee himself and his dependent relatives are barred from bringing an action against the employer in the courts, it would be extraordinary to conclude that the non-dependent relatives of the employee retained this right, bearing in mind that the object of all laws, both provincial and federal, governing workmen's compensation is to constitute a comprehensive code governing the legal rights and relationships between employers and their employees with respect to substantive law and procedure, and also bearing in mind the fact that the right of recourse of an employee's representatives for damages for a tort caused by his employer is intrinsically connected with the remedy which the employee himself would have enjoyed had he survived. The application, with respect to

Gloria Paré et Bernadette Caron Paré (Demandeurs)

a c.

Rail & Water Terminal (Quebec) Inc., Les Chargeurs Unis Inc., Transport Desgagné Inc. et Le Groupe Desgagné Inc. (Défenderesses)

b Division de première instance, le juge Addy—Québec, le 14 avril; Ottawa, le 29 avril 1977.

Droit maritime — Compétence — Action en Cour fédérale pour faute délictuelle commise en mer — Action contre l'employeur prohibée en vertu de la Loi des accidents du travail et de la Loi (fédérale) sur l'indemnisation des marins marchands — Les demandeurs conservent-ils un droit d'action en vertu du droit maritime? — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 22 et 43 — Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 541, 647, 719 et 720 — Loi sur l'indemnisation des marins marchands, S.R.C. 1970, c. M-11, art. 12, 13 et 14 — Loi des accidents du travail, S.R.Q. 1964, c. 159, art. 4 et 8.

L'*Aigle d'océan*, un caboteur décrit par les demandeurs comme étant un panier percé, a fait naufrage causant la mort de son chef-mécanicien, le fils des demandeurs. Les défenderesses présentent cette demande visant au rejet de l'action en invoquant l'incompétence de la Cour et le fait que l'action est prohibée en vertu de la *Loi des accidents du travail*. Elles prétendent également que la réclamation est mal fondée en droit et qu'il n'existe aucun lien de droit entre les demandeurs et les défenderesses à l'exception de Rail & Water Terminal (Quebec) Inc.

Arrêt: en tant qu'elle se rapporte à Transport Desgagné Inc. et Le Groupe Desgagné Inc., la requête est accordée puisque rien ne démontre l'existence d'un lien de droit quelconque entre elles et les demandeurs. En ce qu'elle concerne l'employeur du marin, l'affrèteur Rail & Water Terminal (Quebec) Inc. la requête est accueillie. La *Loi sur l'indemnisation des marins marchands* et la *Loi des accidents du travail* interdisent à l'employé lui-même ou, dans le cas d'un employé défunt, à ses dépendants de poursuivre l'employeur devant les tribunaux pour tout accident survenu lors de son emploi. D'autre part, le droit maritime accorde un droit aux parents de marins décédés de poursuivre le responsable en justice et il n'est pas nécessaire que les parents soient dépendants du défunt. Puisqu'il est interdit à l'employé lui-même ainsi qu'à ses parents dépendants de poursuivre l'employeur en justice devant les tribunaux, il serait inouï de conclure que les parents non dépendants de l'employé conserveraient ce droit, eu égard à la raison d'être de toutes les lois tant provinciales que fédérales régissant les accidents de travail, qui constituent un code complet régissant les droits et relations juridiques entre les employeurs et leurs employés, tant au point de vue du droit positif que de la procédure et eu égard aussi au fait que le droit de recours des représentants d'un employé pour dommages-intérêts pour un délit causé par l'employeur est intrinsèquement lié au droit de recours dont l'employé aurait lui-même joui s'il avait survécu. En ce qui concerne Les Chargeurs Unis Inc., le propriétaire du

Les Chargeurs Unis Inc., the owner of the ship, is dismissed for although the owner of a ship under exclusive possession of a charterer is normally freed from all liability to third parties, the owner's liability to ensure the reasonable seaworthiness of the vessel, so as not to constitute a danger to those who intend to use it, is not reduced. The plaintiffs have a right to compensation for all losses legally attributable to such a wrong.

Sandeman v. Scurr (1866) L.R. 2 Q.B. 86, followed.

APPLICATION.

COUNSEL:

Jacques Paquet for plaintiffs.
Guy Vaillancourt for defendants.

SOLICITORS:

Tremblay, Pinsonnault, Pothier, Morisset & Associés, Quebec, for plaintiffs.
Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gaudreau, Quebec, for defendants.

The following are the reasons for order rendered in English by

ADDY J.: Following a conditional appearance, the four defendants have made a joint application to dismiss the action on the following grounds:

1. That the Court lacks jurisdiction.
2. That the remedy is barred under the *Workmen's Compensation Act*¹.
3. That the claim is not well founded in law.
4. That there exists no legal relationship between the plaintiffs and any of the defendants, except Rail & Water Terminal (Quebec) Inc.

SUMMARY OF FACTS CONTAINED IN THE STATEMENT OF CLAIM

The following facts must be taken as having been established for the purposes of this motion to dismiss the action:

1. The plaintiffs are the father and mother of the late André Paré, who died intestate and, therefore, before having appointed an executor; they were receiving \$1,000 a year from the deceased.
2. The following are the defendants: Rail & Water Terminal (Quebec) Inc., the bareboat charterer of the ship *Aigle d'océan*, and Les

¹ R.S.Q. 1964, c. 159, as amended.

navire, la demande est rejetée car bien que le propriétaire d'un navire qui a la possession exclusive d'un affrèteur est normalement dégagé de toute responsabilité envers les tiers ceci ne diminue en rien la responsabilité du propriétaire de s'assurer que le navire est en condition raisonnable pour naviguer et qu'il ne constitue pas un danger réel pour ceux qui ont l'intention de s'en servir. Les demandeurs ont droit d'être indemnisés contre toute perte légalement attribuable à un tel délit.

Arrêt suivi: *Sandeman c. Scurr* (1866) L.R. 2 Q.B. 86.

DEMANDE.

AVOCATS:

Jacques Paquet pour les demandeurs.
Guy Vaillancourt pour les défenderesses.

PROCUREURS:

Tremblay, Pinsonnault, Pothier, Morisset & Associés, Québec, pour les demandeurs.
Langlois, Drouin, Roy, Fréchette & Gaudreau, Québec, pour les défenderesses.

Voici les motifs de l'ordonnance rendus en français par

LE JUGE ADDY: A la suite d'une comparution conditionnelle par les quatre défenderesses, elles présentent conjointement cette requête pour le rejet de l'action pour les motifs suivants:

1. Un manque de compétence de la Cour.
2. Que le recours est prohibé en vue de la *Loi des accidents du travail*¹.
3. Que la réclamation est mal fondée en droit.
4. Qu'il n'existe aucun lien de droit entre les demandeurs et aucune des défenderesses sauf Rail & Water Terminal (Quebec) Inc.

RÉSUMÉ DES FAITS CONTENUS DANS LA RÉCLAMATION

Les faits suivants doivent être tenus pour avérés aux fins de la requête pour rejet de l'action:

1. Les demandeurs sont les père et mère de feu André Paré décédé *ab intestat* et, en conséquence, avant qu'il n'ait nommé d'exécuteur testamentaire, ils recevaient \$1,000 par année du défunt.
2. Les défenderesses sont les suivantes: Rail & Water Terminal (Quebec) Inc., l'affrèteur sous coque nue du navire *Aigle d'océan*, Les Char-

¹ S.R.Q. 1964, c. 159, modifié.

Chargeurs Unis Inc., owner of the said ship, and there is no allegation as to why the other defendants are parties to this action.

3. The cause of action arises out of the shipwreck of the *Aigle d'océan* which occurred west of the entrance to Ungava Bay on August 20, 1975, and which led to the death of the said late André Paré, who was at the time the chief engineer on the ship.

4. The *Aigle d'océan* was a coaster, that is, a home-trade vessel which, according to the definition given in section 2 of the *Canada Shipping Act*², means a ship used for home-trade voyages. "Home-trade voyage", as defined in this Act, means a voyage not being an inland or minor waters voyage between places within the following area: Canada, the United States other than Hawaii, St. Pierre and Miquelon, the West Indies, etc.

5. The defendants are alleged to be jointly and severally liable for the death, since the ship was a "leaky bucket" not suitable for putting to sea, dangerous and decrepit, not equipped with a suitable lifeboat, with no qualified crew, and carrying improperly stowed cargo; furthermore, the captain himself was at fault and responsible for the shipwreck.

6. Rail & Water Terminal (Quebec) Inc., the bareboat charterer of the ship, was the employer of the late André Paré and was paying him.

REASONS AND CONCLUSIONS

1. Maritime law is within the jurisdiction of the Federal Government³.

2. Jurisdiction in this area was conferred on the Federal Court specifically (see *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, sections 22 and 42).

3. Before the conflicts of jurisdiction with the common law courts which occurred more than two centuries ago, the Admiralty Courts in England enjoyed complete jurisdiction over torts and the wrongful acts committed on board a ship at sea.

² R.S.C. 1970, c. S-9.

³ *The British North America Act, 1867*, s. 91(10).

geurs Unis Inc., propriétaire dudit navire et il n'y a aucun allégué démontrant la raison d'être des autres défenderesses comme parties à cette action.

3. La cause d'action est le naufrage à l'ouest de l'entrée de la Baie d'Ungava de l'*Aigle d'océan* le 20 août 1975 emportant le décès dudit feu André Paré alors chef-mécanicien à bord du navire.

4. L'*Aigle d'océan* était un caboteur, c'est-à-dire un navire de cabotage qui, suivant la définition que donne la *Loi sur la marine marchande du Canada*² à l'article 2, signifie un navire affecté à des voyages de cabotage. «Voyage de cabotage» tel qu'il est défini dans cette loi signifie voyage qui n'est pas un voyage en eaux intérieures ni en eaux secondaires, effectué entre des lieux situés dans la zone suivante: Canada, États-Unis à l'exception d'Hawaii, Saint-Pierre-et-Miquelon, les Antilles, etc.

5. Les défenderesses seraient conjointement et solidairement responsables du décès puisque le navire était un «panier percé», non apte à prendre la mer, dangereux et vétuste, non muni d'une embarcation de sauvetage convenable, d'un équipage qualifié et il transportait de la marchandise mal arrimée; au surplus, le capitaine était lui-même en faute et responsable du naufrage.

6. Rail & Water Terminal (Quebec) Inc., affrèteur sous coque nue du navire, était l'employeur de feu André Paré et le rémunérait.

MOTIFS ET CONCLUSIONS

1. Le droit maritime relève de la compétence du Fédéral³.

2. La juridiction dans ce domaine a été accordée de façon spécifique à la Cour fédérale (voir *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, aux articles 22 et 42).

3. Avant les conflits de juridiction avec les tribunaux de droit commun, il y a déjà plus de deux siècles, les tribunaux d'amirauté en Angleterre exerçaient une juridiction complète sur tous les délits et quasi-délits commis en mer à bord d'un

² S.R.C. 1970, c. S-9.

³ *Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*, art. 91(10).

This jurisdiction was later considerably restricted by certain decisions of common law courts, which were upheld on appeal. However, since at least 1861, at which time a new Admiralty Act was enacted by the Parliament of the United Kingdom, a right of recourse for a tort exists in maritime law, even where there has not been a collision between two ships. See *The Sea Gull*⁴, *The Sylph*⁵, and *Wyman v. The "Duart Castle"*⁶. (See also the words "or otherwise" in section 22(2)(d) of the *Federal Court Act*.)

4. This right of recourse also exists in the case of a claim for bodily injury. See *The Beta*⁷, *Wyman v. The "Duart Castle"*⁸, and *Monaghan v. Horn*⁹. Since the last case, which was decided in 1882, a right of recourse has been created in Canada where the person dies, and this right may be exercised by the parents of the deceased (plaintiffs in the case at bar) for damages caused by the death (see the *Federal Court Act*, sections 22(2)(d) and (g) and 43(1); the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, sections 644 and 719; and also the following cases: *McLeod v. The Ontario-Minnesota Pulp and Paper Company Limited*¹⁰ and *Flipper Druggers Ltd. v. "Ocean Rockswift"*¹¹).

5. The jurisdiction of the Exchequer Court was based on an Act of the Canadian Parliament entitled the *Admiralty Act*¹², enacted pursuant to a power granted by section 3 of an Act passed by the British Parliament in 1890 entitled the *Colonial Courts of Admiralty Act, 1890*¹³.

6. Not only was the admiralty jurisdiction of the Exchequer Court transferred to the Federal Court, but this jurisdiction was also extended by the *Federal Court Act* itself; see sections 22 and 42 and also the following cases: *The Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg-Amerika Linie*

navire. Cette juridiction fut restreinte par la suite de façon assez sévère grâce à certaines décisions de tribunaux de droit commun qui furent maintenues en appel. Mais depuis au moins 1861, alors qu'une nouvelle loi sur le droit d'amirauté fut instituée par le Parlement du Royaume-Uni, un droit de recours pour délit existe en droit maritime, même s'il n'y a pas eu de collision entre deux navires. Voir *Le Sea Gull*⁴, *Le Sylph*⁵, et *Wyman c. Le «Duart Castle»*⁶. (Voir aussi les mots «soit autrement» dans l'article 22(2)d) de la *Loi sur la Cour fédérale*.)

4. Ce droit de recours existe également dans le cas d'une réclamation pour blessures corporelles. Voir *Le Beta*⁷, *Wyman c. Le «Duart Castle»*⁸, et *Monaghan c. Horn*⁹. Depuis, cette dernière cause décidée en 1882, un droit de recours a été créé au Canada lorsque la personne est décédée et ce droit peut être exercé par les parents du défunt (en l'occurrence, les demandeurs) pour des dommages causés par le décès (voir *Loi sur la Cour fédérale*, articles 22(2)d) et g) ainsi que 43(1); *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, c. S-9, articles 644 et 719; aussi les arrêts: *McLeod c. The Ontario-Minnesota Pulp and Paper Company Limited*¹⁰ et *Flipper Druggers Ltd. c. «Ocean Rockswift»*¹¹).

5. La juridiction de la Cour de l'Échiquier était fondée sur une loi du Parlement canadien intitulée *Loi sur l'amirauté*¹², laquelle loi tire son autorité de l'article 3 d'une loi passée en 1890 par le Parlement britannique intitulée *Colonial Courts of Admiralty Act, 1890*¹³.

6. Non seulement la juridiction en amirauté de la Cour de l'Échiquier a-t-elle été transmise à la Cour fédérale mais cette juridiction a été augmentée par la *Loi sur la Cour fédérale* elle-même, voir articles 22 et 42; aussi les arrêts: *The Robert Simpson Montreal Limited c. Hamburg-Amerika*

⁴ Chase's Decisions (1865-69) 4th C.C. of U.S. 145.

⁵ (1867) L.R. 2 A. & E. 24.

⁶ (1899) 6 Ex.C.R. 387.

⁷ (1869) L.R. 2 P.C. 447.

⁸ (1899) 6 Ex.C.R. 387.

⁹ (1881-2) 7 S.C.R. 409.

¹⁰ [1955] Ex.C.R. 344 at p. 346.

¹¹ [1970] Ex.C.R. 48.

¹² (1891) 54-55 Vict., c. 29.

¹³ (1890) 53 & 54 Vict., c. 27, s. 3.

⁴ Chase's Decisions (1865-69) 4th C.C. of U.S. 145.

⁵ (1867) L.R. 2 A. & E. 24.

⁶ (1899) 6 R.C.É. 387.

⁷ (1869) L.R. 2 P.C. 447.

⁸ (1899) 6 R.C.É. 387.

⁹ (1881-2) 7 R.C.S. 409.

¹⁰ [1955] R.C.É. 344, à la page 346.

¹¹ [1970] R.C.É. 48.

¹² (1891) 54-55 Vict., c. 29.

¹³ (1890) 53 & 54 Vict., c. 27, art. 3.

*Norddeutscher*¹⁴; *Antares Shipping Corporation v. The "Capricorn"*¹⁵; *Barberlines A/S Barber Steamship Lines, Inc. v. Ceres Stevedoring Company Ltd.*¹⁶

7. There can be no doubt that this action is based on maritime law and not on provincial civil law (see the *Canada Shipping Act*, sections 718, 719, 720 and 541(a) and (e)). The recent judgments of the Supreme Court of Canada in *Quebec North Shore Paper Co.*¹⁷ and *McNamara Construction (Western) Ltd.*¹⁸ therefore do not apply.

8. It thus follows that this Court has the jurisdiction required to entertain claims such as those brought by the plaintiffs.

9. However, in so far as the defendants Transport Desgagné Inc. and Le Groupe Desgagné Inc. are concerned there is in the statement of claim no statement as to the existence of any legal relationship whatsoever between them and the plaintiffs. For this reason, the motion will be allowed in so far as it refers to these two defendants and the action is dismissed.

10. In the case of the claim against the defendant Les Chargeurs Unis Inc., it is worth noting that it is the bareboat charterer who normally bears complete responsibility for the actions of the captain and crew and for any torts occurring by reason of the operation of the ship, since the charterer has exclusive possession of it and is in control of its operations. In such a case, the owner is, by that very fact, freed from all liability toward third parties for damage resulting from the operation of the ship. See *Sandeman v. Scurr*¹⁹.

However, this does not in any way reduce the owner's liability to ensure that the ship is reasonably seaworthy, and that it does not constitute an actual danger for those who intend to use it. This is a well-established common law principle (see section 452 of the *Canada Shipping Act* and also section 647(2)(a) of this Act when interpreted *a contrario*).

*Linie Norddeutscher*¹⁴; *Antares Shipping Corporation c. Le «Capricorn»*¹⁵; et *Barberlines A/S Barber Steamship Lines, Inc. c. Ceres Stevedoring Company Ltd.*¹⁶

7. Il n'existe aucun doute que la présente action est fondée sur le droit maritime et non sur le droit civil provincial (voir *Loi sur la marine marchande du Canada*, articles 718, 719, 720, 541a) et e)). Les jugements récents de la Cour suprême du Canada dans la cause *Quebec North Shore Paper Co.*¹⁷ et la cause *McNamara Construction (Western) Ltd.*¹⁸ n'ont donc aucune application.

8. Il s'ensuit donc que cette cour a la compétence requise pour entendre des réclamations du genre intenté par les demandeurs.

9. Cependant, pour les défenderesses Transport Desgagné Inc. et Le Groupe Desgagné Inc., il n'existe dans la réclamation aucune affirmation démontrant un lien de droit quelconque entre elles et les demandeurs. Pour ce motif, la requête, en tant qu'elle se rapporte à ces deux défenderesses, sera accordée et l'action est rejetée.

10. Pour la réclamation contre la défenderesse Les Chargeurs Unis Inc., il est utile de noter que c'est bien l'affrèteur sous coque nue qui porte de façon normale l'entière responsabilité des actions du capitaine et de l'équipage et des délits résultant de la conduite du navire puisque c'est lui qui en a possession exclusive et qui est le maître de son opération. Le propriétaire dans un tel cas est par le fait même dégagé de toute responsabilité envers les tiers pour les dommages découlant de l'opération du navire. Voir *Sandeman c. Scurr*¹⁹.

Ceci, cependant, ne diminue en rien la responsabilité du propriétaire de s'assurer que le navire est en condition raisonnable pour naviguer et qu'il ne constitue pas un danger réel pour ceux qui ont l'intention de s'en servir. C'est un principe bien établi de droit commun (voir article 452 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ainsi que l'article 647(2)a) de cette loi interprétée *a contrario*).

¹⁴ [1973] F.C. 1356 at pp. 1361 and 1368.

¹⁵ [1973] F.C. 955.

¹⁶ [1974] 1 F.C. 332 at p. 335.

¹⁷ (1977) 71 D.L.R. (3d) 111.

¹⁸ (1977) 75 D.L.R. (3d) 273.

¹⁹ (1866) L.R. 2 Q.B. 86 at p. 96.

¹⁴ [1973] C.F. 1356, aux pages 1361 et 1368.

¹⁵ [1973] C.F. 955.

¹⁶ [1974] 1 C.F. 332, à la page 335.

¹⁷ (1977) 71 D.L.R. (3^e) 111.

¹⁸ (1977) 75 D.L.R. (3^e) 273.

¹⁹ (1866) L.R. 2 Q.B. 86, à la page 96.

There is indeed an allegation against the defendant Les Chargeurs Unis Inc., the owner of the ship *Aigle d'océan*, to the effect that, to the knowledge of this defendant the said ship was so unseaworthy when it was chartered that it could be described as a "leaky bucket".

If the allegation against this defendant were established the plaintiffs' right to be compensated for all losses legally attributable to such a wrong would follow.

In the case of this defendant, the motion to strike the claim must therefore be dismissed unless there exists another statutory provision to the contrary.

11. The defendant Rail & Water Terminal (Quebec) Inc. is the bareboat charterer of the ship and the employer of the deceased sailor. The provisions of the *Merchant Seamen Compensation Act*²⁰ and of the *Workmen's Compensation Act*²¹ should be considered. If the *Merchant Seamen Compensation Act* applies, the Board has exclusive jurisdiction under sections 12, 13 and 14 of this Act to hear any claim against this defendant and the Federal Court therefore has no jurisdiction.

The same is true in a case where, under section 4 of this Act, the *Workmen's Compensation Act* applies, because section 13 of the latter Act gives the Commission exclusive jurisdiction to hear any claim against an employer. Section 15 also protects an employer from all other proceedings.

Rail & Water Terminal (Quebec) Inc. is probably an employer within the meaning of these Acts. What is certain is that one of these two Acts applies. It is not necessary for the purposes of this motion to decide the question as to which of these Acts should govern the compensation, since the Federal Court in any case has no jurisdiction.

12. Both of these Acts also bar the employee himself, or in the case of a deceased employee, his dependents, from instituting a court action for any

²⁰ R.S.C. 1970, c. M-11.

²¹ R.S.Q. 1964, c. 159, amended.

Contre la défenderesse Les Chargeurs Unis Inc., propriétaire du navire l'*Aigle d'océan*, il y a bien une allégation qu'à la connaissance de cette défenderesse, ledit navire au moment de l'affrètement était en si mauvais état de naviguer que l'on pouvait le qualifier de «panier percé».

L'allégation contre cette défenderesse si elle était fondée, établirait le droit des demandeurs d'être indemnisés contre toute perte légalement attribuable à un tel délit.

Pour cette défenderesse, la présente requête en radiation de la réclamation doit donc être rejetée, à moins qu'une autre loi ne s'y oppose.

11. La défenderesse Rail & Water Terminal (Quebec) Inc. est affréteur sous coque nue du navire et est l'employeur du défunt marin. Les dispositions telles qu'elles ont été modifiées à date de la *Loi sur l'indemnisation des marins marchands*²⁰ ainsi que celles de la *Loi des accidents du travail*²¹ doivent être considérées. Si la *Loi sur l'indemnisation des marins marchands* s'applique, en vertu des articles 12, 13 et 14 de cette loi, la Commission possède une juridiction exclusive pour entendre toute réclamation contre cette défenderesse et la Cour fédérale est par le fait même dépourvue de juridiction.

Le même résultat s'ensuit au cas où, en vertu de l'article 4 de cette loi, ce serait la *Loi des accidents du travail* qui s'appliquerait, car l'article 13 de cette dernière loi accorde à la Commission la juridiction exclusive d'entendre toute réclamation contre un employeur. L'article 15 également met l'employeur à l'abri de toute autre procédure.

Rail & Water Terminal (Quebec) Inc. serait sans doute un employeur au sens de ces lois. Chose certaine, c'est une ou l'autre de ces deux lois qui s'applique. Il n'est pas nécessaire pour les fins de la présente requête de trancher la question à savoir laquelle de celles-ci doit régir la compensation puisque la Cour fédérale serait de toute façon dépourvue de juridiction.

12. Par l'une et l'autre de ces deux lois il est également interdit à l'employé lui-même ou, dans le cas d'un employé défunt, à ses dépendants de

²⁰ S.R.C. 1970, c. M-11.

²¹ S.R.Q. 1964, c. 159, modifié.

accident which occurred during the course of his employment. On the other hand, maritime law gives the parents of a deceased sailor the right to bring an action against the person responsible, and it is not necessary for the parents to be dependents of the deceased. The question therefore arises as to whether the parents of a deceased employee, if they are not his dependents, do not nonetheless retain a right of recourse under maritime law, since they do not appear to have been expressly divested of this right by either of the two statutes governing workmen's compensation to which I have just referred.

Since the employee himself and his dependent relatives are barred from bringing an action against the employer in the courts, it would be extraordinary to conclude that the non-dependent relatives of the employee retained this right, bearing in mind the object of all laws, both provincial and federal, governing workmen's compensation, the first and fundamental aim of which is to constitute a comprehensive code governing the legal rights and relationships between employers and their employees with respect to substantive law and procedure, and also bearing in mind the fact that the right of recourse of an employee's representatives for damages for a tort caused by his employer is intrinsically connected with the remedy which the employee himself would have enjoyed had he survived.

13. The motion should therefore be allowed in the case of the claim against the defendant Rail & Water Terminal (Quebec) Inc.

14. There remains only the question of considering the last argument raised by counsel for the defendants. The plaintiff Gloria Paré allegedly received \$2,000 in compensation under the Quebec *Workmen's Compensation Act*. According to this counsel's argument, if this Act applies, the plaintiff in the case at bar has no right of action, even against a third party such as the defendant Les Chargeurs Unis Inc. under section 7(3) of this Act. The provisions of this section can hardly be interpreted in such a way as to lead to this result. Moreover, section 8 of the same Act eliminates any possible doubt in this respect. It reads as follows:

poursuivre l'employeur devant les tribunaux pour tout accident survenu lors de son emploi. D'autre part, la loi maritime accorde un droit aux parents d'un marin décédé de poursuivre le responsable en justice et il n'est pas nécessaire que les parents soient dépendants du défunt. La question se pose donc à savoir si les parents d'un employé défunt pourvu que ceux-ci ne soient pas comptés parmi ses dépendants ne conservent pas quant même un droit de recours en vertu de la loi maritime, puisque ce droit ne semble pas leur avoir été enlevé de façon expresse par une ou l'autre des deux lois régissant des accidents de travail auxquelles je viens de référer.

Puisqu'il est interdit à l'employé lui-même ainsi qu'à ses parents dépendants de poursuivre l'employeur en justice devant les tribunaux, il serait inouï de conclure que les parents non dépendants de l'employé conserveraient ce droit, eu égard à la raison d'être de toutes les lois tant provinciales que fédérales régissant les accidents de travail, lesquelles ont toutes pour but premier et fondamental de constituer un code complet régissant les droits et relations juridiques entre les employeurs et leurs employés, tant au point de vue du droit substantiel que de la procédure et eu égard aussi au fait que le droit de recours des représentants d'un employé pour dommages-intérêts pour un délit causé par l'employeur est intrinsèquement lié au droit de recours dont l'employé aurait lui-même joui s'il avait survécu.

13. La requête doit donc être accordée quant à la réclamation contre la défenderesse Rail & Water Terminal (Quebec) Inc.

14. Il ne reste qu'à disposer d'un dernier argument soulevé par le procureur des défenderesses. Le demandeur Gloria Paré aurait reçu \$2,000 de compensation en vertu de la *Loi des accidents du travail* du Québec. Au cas où ce serait cette loi qui serait applicable, en l'occurrence, selon l'argument préconisé par cet avocat-conseil, le demandeur serait par le fait même privé de tout droit de recours même contre un tiers tel que la défenderesse Les Chargeurs Unis Inc. et ceci en vertu de l'article 7(3) de cette loi. Les dispositions de cet article peuvent difficilement s'interpréter pour en arriver à ce résultat. D'ailleurs l'article 8 de cette même loi élimine tout doute possible à cet égard. En voici le texte:

8. Notwithstanding any provision to the contrary and notwithstanding the fact that compensation may have been obtained under the option contemplated by subsection 3 of section 7, the injured workman, his dependants or his representatives may, before the prescription enacted in the Civil Code is acquired, claim, under common law, from any person other than the employer of such injured workman any additional sum required to constitute, with the above-mentioned compensation, an indemnification proportionate to the loss actually sustained.

See also the following decisions interpreting this section: *Adam et Schering Corp. Ltd. v. Bouthillier*²²; *Henry v. McMahon Transport Limitée*²³; *Manchester Liners Limited v. Roussy*²⁴; and *The "Giovanni Amendola" v. Marjorie Manz LeVae*²⁵.

Even if the Quebec *Workmen's Compensation Act* applies, the said plaintiff Gloria Paré still retains his right of recourse against this defendant but can only obtain damages in excess of the \$2,000 already received; the first \$2,000 can be collected only by the Workmen's Compensation Commission.

ORDER

THE COURT ORDERS AND ADJUDGES THAT:

1. This motion be granted and the action against the three defendants Rail & Water Terminal (Quebec) Inc., Transport Desgagné Inc. and Le Groupe Desgagné Inc. be dismissed.
2. The names of these defendants be struck from the style of cause.
3. The claim against the defendant Les Chargeurs Unis Inc. may be prosecuted by the two plaintiffs.
4. The plaintiffs be entitled to amend their claim accordingly within ten days of the date of this order.
5. Since the same counsel was acting for the four defendants who presented a joint defence, and since the result is divided, the costs of this motion shall remain to be disposed of at the discretion of the judge hearing the action against the defendant Les Chargeurs Unis Inc.

²² [1966] Q.B. 6, see especially at bottom of page 23.

²³ [1972] C.A. 66, see especially at bottom of page 70.

²⁴ [1965] Q.B. 454.

²⁵ [1960] Ex.C.R. 492.

8. Nonobstant toute disposition contraire et nonobstant le fait d'avoir obtenu compensation en vertu de l'option visée par le paragraphe 3 de l'article 7, l'accidenté, ses dépendants ou représentants peuvent, avant que la prescription édictée au Code civil ne soit acquise, réclamer, en vertu du droit commun, de toute personne autre que l'employeur dudit accidenté, la somme additionnelle requise pour former, avec la susdite compensation, une indemnité équivalente à la perte réellement subie.

Voir aussi les arrêts suivants interprétant cet article: *Adam et Schering Corp. Ltd. c. Bouthillier*²²; *Henry c. McMahon Transport Limitée*²³; *Manchester Liners Limited c. Roussy*²⁴; et *Le «Giovanni Amendola» c. Marjorie Manz LeVae*²⁵.

Même si la *Loi des accidents du travail* du Québec s'applique, ledit demandeur Gloria Paré conserve néanmoins son droit de recours contre cette défenderesse mais ne pourra retirer que les dommages qui excéderont la somme de \$2,000 déjà reçue; le premier \$2,000 ne peut être perçu que par la Commission des accidents du travail.

ORDONNANCE

LA COUR STATUE ET ORDONNE QUE:

1. La présente requête soit accordée et l'action soit rejetée contre les trois défenderesses, Rail & Water Terminal (Quebec) Inc., Transport Desgagné Inc., et Le Groupe Desgagné Inc.
2. Les noms de ces défenderesses soient biffés de l'intitulé de l'action.
3. La réclamation peut être maintenue par les deux demandeurs contre la défenderesse Les Chargeurs Unis Inc.
4. Il sera loisible aux demandeurs dans les dix jours qui suivront la date de cette ordonnance d'amender leur réclamation en conséquence.
5. Vu que le même procureur agissait pour les quatre défenderesses qui faisaient front commun et vu que le résultat est divisé, les frais de la présente requête seront à la discrétion du juge disposant de l'action contre la défenderesse Les Chargeurs Unis Inc.

²² [1966] B.R. 6, voir surtout au bas de la page 23.

²³ [1972] C.A. 66, voir surtout au bas de la page 70.

²⁴ [1965] B.R. 454.

²⁵ [1960] R.C.É. 492.