

T-217-02
2004 FC 710

T-217-02
2004 CF 710

Brooks Aviation, Inc. (Plaintiff)

Brooks Aviation, Inc. (demanderesse)

v.

c.

The Wrecked and Abandoned Boeing SB-17G Aircraft, Serial No. 44-83790, its Apparel and Cargo and the Owners, Charterers and all Others Interested in the Wrecked and Abandoned Boeing SB-17G Aircraft, its Apparel and Cargo (Defendants)

L'épave abandonnée de l'aéronef Boeing SB-17G, n° de série 44-83790, son matériel et sa cargaison, et les propriétaires, les affréteurs et toutes les autres personnes ayant un droit sur l'épave abandonnée de l'aéronef Boeing SB-17G, son matériel et sa cargaison (défendeurs)

INDEXED AS: BROOKS AVIATION, INC. v. BOEING SB-17G (F.C.)

RÉPERTORIÉ: BROOKS AVIATION, INC. c. BOEING SB-17G (C.F.)

Federal Court, MacKay J.—St. John's (Newfoundland and Labrador), June 24, 2003; Ottawa, May 17, 2004.

Cour fédérale, juge MacKay—St. John's (Terre-Neuve et Labrador), 24 juin 2003; Ottawa, 17 mai 2004.

Maritime Law—Salvage — In rem action against wrecked, abandoned aircraft, apparel and cargo (res) — Definition of "wreck" in Canada Shipping Act, s. 2(d) including wrecked aircraft — Under traditional maritime law, valid salvage claim giving rise to right in rem against saved res — Res must be in peril at time salvage efforts made by volunteer — Plaintiff having no obligation to seek recovery of res — Res in peril — Plaintiff not in possession of res at present stage, not having valid salvage claim until recovery — Not salvor with maritime lien, statutory lien under Act — Plaintiff's actions not continuing at site of wreck — Plaintiff having no greater claim to possession than Province, third party, but interests as first finder may be sufficient to permit recovery of res.

Droit maritime—Sauvetage—Action réelle engagée contre une épave abandonnée d'un aéronef, son matériel et sa cargaison (l'épave) — La définition du mot «épaves» à l'art. 2d) de la Loi sur la marine marchande du Canada comprend les aéronefs naufragés — Selon le droit maritime traditionnel, une créance valide pour services de sauvetage donne naissance à un droit réel sur l'épave recouvrée — L'épave doit être en péril au moment où le sauvetage est effectué par un volontaire — La demanderesse n'avait aucune obligation de récupérer l'épave — L'épave était en péril — La demanderesse n'a pas à ce stade la possession de l'épave et elle n'aura aucune créance valide pour services de sauvetage jusqu'au recouvrement — Elle n'est pas un sauveteur titulaire d'un privilège maritime ou d'un privilège légal — La demanderesse n'a pas effectué des opérations continues à l'emplacement de l'épave — La demanderesse ne peut pas davantage revendiquer la possession de l'épave que ne le peut la province ou un tiers, mais ses droits de premier découvreur pourraient être suffisants pour l'autoriser à récupérer l'épave.

Federal Court Jurisdiction — Wrecked aircraft (res) found by plaintiff at bottom of lake in Labrador — Plaintiff bringing action against res, owners, others interested in res — Latter declared arrested — Whether matter within jurisdiction of Court — Court having maritime jurisdiction under Federal Courts Act, s. 22 in relation to navigation, shipping over all claims under Canadian maritime law, including claim for salvage of life, cargo, equipment, other property of aircraft as if aircraft ship — Jurisdiction conferred by s. 22 may be exercised in rem against ship, aircraft, other property subject of action — Responsibility, rights of salvor not adversely

Compétence de la Cour fédérale — L'aéronef naufragé (l'épave) a été découvert par la demanderesse au fond d'un lac au Labrador — La demanderesse a engagé une action contre l'épave, les propriétaires et les autres personnes ayant un droit sur l'épave — Cette dernière a été déclarée saisie — La question était de savoir si l'affaire relève de la compétence de la Cour — La Cour exerce une compétence maritime, en vertu de l'art. 22 de la Loi sur les Cours fédérales, en matière de navigation et de marine marchande, dans les cas où une demande de réparation ou un recours est présenté en vertu du droit maritime canadien, notamment des demandes

affected by Canada Shipping Act, s. 449 (extending law of salvage to aircraft on or over sea tidal waters, Great Lakes) — Court having jurisdiction under s. 22 over plaintiff's claim as salvor of defendant res, to protect res, plaintiff's priority rights as finder of wrecked aircraft.

Practice — Summary Judgment — Plaintiff seeking summary judgment in an in rem action against wrecked, abandoned aircraft — Case appropriate for summary judgment as material issues matters of law — Issues of fact essential for determination of legal issues determinable on evidence before Court by affidavit — Determination of legal issues on summary judgment serving interest of justice, avoiding further costs involved if trial to proceed.

This was a motion for summary judgment in an *in rem* action brought against the wrecked and abandoned Boeing SB-17G Aircraft, its apparel and cargo (the *res*), and against the owner and all others interested in the *res*. In December 1947, the defendant aircraft, then operated by the United States Air Force made a forced landing on the frozen surface of Lake Dyke, Labrador. During the spring breakup, the *res* travelled with the ice and ultimately came to rest at the bottom of an adjacent lake. On August 1, 1998, following a search for the *res*, the plaintiff located it under approximately 25 feet of water at the bottom of the lake. It commenced this action against the *res* and the owners and others interested in the *res*, and applied to this Court for its arrest. In April 2002, the Court declared the *res* to have been arrested. The issues were: (1) whether this matter was appropriate for summary judgment; (2) whether this matter was within the jurisdiction of the Court; (3) what was the significance of the ownership of the *res*? (4) whether the plaintiff had a valid salvage claim; and (5) what are the appropriate remedies?

Held, the motion should be allowed in part.

(1) This case, here opposed only by the Province of Newfoundland and Labrador, was appropriate for summary judgment since the material issues were matters of law, and any issues of fact essential for determination of those legal

d'indemnisation pour le sauvetage des personnes, de la cargaison, de l'équipement ou des autres biens d'un aéronef assimilé en l'occurrence à un navire — La compétence conférée par l'art. 22 peut être exercée en matière réelle dans toute action portant sur un navire, un aéronef ou d'autres biens — La responsabilité et les droits du sauveteur ne sont pas contrariés par l'art. 449 de la Loi sur la marine marchande du Canada (étendant les règles régissant les sauvetages aux aéronefs sur la mer ou les eaux à marée, ou au-dessus, et sur les Grands Lacs) — La Cour a compétence, en application de l'art. 22, concernant la réclamation de la demanderesse en tant que sauveteur de l'épave défenderesse et pour protéger l'épave, ainsi que les droits prioritaires de la demanderesse en tant que découvreur de l'épave.

Pratique — Jugement sommaire — La demanderesse cherchait à obtenir un jugement sommaire dans une action réelle engagée contre l'épave abandonnée d'un aéronef — L'affaire se prête à un jugement sommaire étant donné que les questions de fond à décider sont des points de droit — Les points de fait essentiels pour décider des points de droit peuvent être résolus d'après les preuves qui sont devant la Cour sous forme d'affidavit — Il est dans l'intérêt de la justice que les points de droit soient décidés par jugement sommaire, cela évitant les coûts supplémentaires que nécessiterait un procès.

Il s'agissait d'une requête visant à obtenir un jugement sommaire dans une action réelle engagée contre l'épave abandonnée de l'aéronef Boeing SB-17G, son matériel et sa cargaison (l'épave), et contre le propriétaire et toutes les autres personnes ayant un droit sur elle. En décembre 1947, l'aéronef défendeur, exploité alors par l'Armée de l'air des États-Unis, avait dû faire un atterrissage forcé sur la surface gelée du lac Dyke, au Labrador. Durant la débâcle de printemps, l'épave s'était déplacée avec la glace et avait fini par se poser au fond d'un lac adjacent. Le 1^{er} août 1998, après une recherche de l'épave, la demanderesse repérait celle-ci par environ 25 pieds de profondeur, au fond du lac. Elle a engagé la présente action contre l'épave et contre les propriétaires et autres personnes ayant un droit sur elle, et elle a demandé à la Cour d'ordonner sa saisie. En avril 2002, la Cour a déclaré que l'épave était saisie. Les points soulevés étaient les suivants: 1) la présente affaire se prêtait-elle à un jugement sommaire? 2) la présente affaire relevait-elle de la compétence de la Cour? 3) laquelle est l'importance de la propriété de l'épave? 4) la demanderesse avait-elle une créance valide pour services de sauvetage? 5) quel est le redressement adéquat?

Jugement: la requête est accueillie en partie.

1) Cette affaire, à laquelle ne s'oppose ici que la province de Terre-Neuve et Labrador, se prêtait à un jugement sommaire, étant donné que les questions de fond à décider étaient des points de droit, et que les points de fait essentiels

issues were determinable on the evidence before the Court by affidavit. Determination of legal issues on summary judgment served the interest of justice, and avoided further costs involved if a trial were to proceed.

(2) The issue before the Court was the applicability of federal Canadian law concerning salvage of ships or aircraft. Under section 22 of the *Federal Courts Act*, the Federal Court has maritime jurisdiction in relation to navigation and shipping over all claims under Canadian maritime law or any other law of Canada (subsection 22(1)), including “any claim for salvage . . . of life, cargo, equipment or other property of, from or by an aircraft to the same extent and in the same manner as if the aircraft were a ship” (paragraph 22(2)(f)). Under subsection 43(2) of that Act, the jurisdiction conferred by section 22 may be exercised *in rem* against the ship, aircraft or other property that is the subject of the action. The law of salvage is an aspect of traditional maritime law, a matter within the exclusive jurisdiction of Parliament in relation to navigation and shipping. In addition to the traditional law of salvage, Parliament has enacted legislation in relation to salvage within Part VI of the *Canada Shipping Act* (CSA). CSA defines “wreck” as including any wrecked aircraft. Under subsection 436(1) of the CSA, a wrecked aircraft “within the limits of Canada”, when possessed, shall be delivered to the receiver of wrecks, unless the Minister dispenses with delivery. That responsibility and the rights of a salvor are not adversely affected by section 449 of the CSA. The Province urged that subsection 449(1) excludes the aircraft wreck in this case from the application of the law relating to salvage because the aircraft was not “on or over the sea or tidal waters . . . [or] the Great Lakes.” Subsection 449(1) of the CSA does not limit the traditional maritime salvage law as that has been extended to recovery of wrecked aircraft. Had that been intended, Parliament would have amended the *Federal Courts Act*, and would have omitted provisions of the CSA, in particular subsection 436(1). Subsection 449(1) concerns the law of salvage, and the duty to render assistance in relation to vessels in distress, not those which have sunk, and extends that aspect of salvage law to aircraft on or over the sea or the Great Lakes. Such was not the case herein.

(3) The owner of the *res* at the time of the forced landing of the B-17 aircraft was the United States, operating through the U.S. Air Force. The latter indicated that it neither maintained

pour décider ces points de droit pouvaient être résolus d’après les preuves qui étaient devant la Cour sous forme d’affidavit. Il était dans l’intérêt de la justice que les points de droit soient décidés par jugement sommaire, car l’on éviterait ainsi les coûts supplémentaires que nécessiterait un procès.

2) Le point que devait décider la Cour concernait l’applicabilité du droit fédéral canadien relatif au sauvetage de navires ou d’aéronefs. Selon l’article 22 de la *Loi sur les Cours fédérales*, la Cour fédérale exerce une compétence maritime en matière de navigation et de marine marchande, dans les cas où une demande de réparation ou un recours est présenté en vertu du droit maritime canadien ou d’une loi fédérale (paragraphe 22(1)). Elle connaît notamment des demandes «d’indemnisation [. . .] pour le sauvetage des personnes, de la cargaison, de l’équipement ou des autres biens d’un aéronef, ou au moyen d’un aéronef, assimilé en l’occurrence à un navire» (alinéa 22(2)(f)). Selon le paragraphe 43(2) de cette Loi, la Cour fédérale exerce, en vertu de l’article 22, une compétence en matière réelle dans toute action portant sur un navire, un aéronef ou d’autres biens. Les règles relatives au sauvetage constituent un aspect du droit maritime traditionnel, lequel relève de la compétence exclusive du Parlement en matière de navigation et de marine marchande. Outre les règles traditionnelles applicables aux sauvetages, le législateur fédéral a promulgué des dispositions sur le sauvetage, dans la partie VI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC). La définition du mot «épaves», dans la LMMC, comprend les aéronefs naufragés. Selon le paragraphe 436(1) de la LMMC, une épave d’aéronef qui se trouve «dans les limites du Canada» devra être remise au receveur d’épaves par son possesseur, sauf dispense accordée par le ministre. Cette obligation, et les droits du sauveteur, ne sont pas contrariés par l’article 449 de la LMMC. La province a dit avec insistance que le paragraphe 449(1) exclut l’épave d’aéronef dont il s’agit ici de l’application des règles relatives aux sauvetages parce que l’aéronef ne se trouvait pas «sur la mer ou les eaux à marée [ou] sur les Grands Lacs». Le paragraphe 449(1) de la LMMC ne restreint pas l’application des règles traditionnelles régissant les sauvetages maritimes telles que ces règles ont été étendues au recouvrement d’épaves d’aéronefs. Si c’est là ce que le législateur avait voulu, il aurait modifié la *Loi sur les Cours fédérales* et aurait omis certaines dispositions de la LMMC, en particulier le paragraphe 436(1). Le paragraphe 449(1) établit les règles relatives aux sauvetages et l’obligation de prêter assistance aux navires en détresse, non à ceux qui ont sombré, et il étend cet aspect des règles aux aéronefs se trouvant sur la mer ou sur les Grands Lacs. Tel n’était pas le cas en l’espèce.

3) Le propriétaire de l’aéronef B-17 lors de son atterrissage forcé était le gouvernement des États-Unis, plus exactement l’Armée de l’air des États-Unis. Cette dernière a précisé qu’elle

title to, nor had property interest in, the aircraft. For purposes of these proceedings concerning possible salvage rights, the original owner abandoned the *res* and any claim to title in it. The *res* was derelict and subject to salvage claims. The Province claimed ownership and title to the *res* located and abandoned on Crown land and submitted that, as an archaeological object under provincial statutory law, property in the aircraft was vested in the provincial Crown, whether or not it was in its possession. It was unnecessary to resolve the matter of ownership at this stage, for whoever the owner may ultimately be determined to be, the owner cannot ordinarily preclude salvage of the *res* if that is considered derelict.

(4) Under traditional maritime law a valid salvage claim gives rise to a right *in rem* against the *res* that is saved. The *res* must be in peril at the time the salvage efforts are made by a party with no obligation by contract or employment, or because of ownership, to recover the *res*. The salvage effort must be successful in the sense that the *res* or part thereof is saved; otherwise the salvor may recover nothing. The plaintiff had no obligation or liability to seek recovery of the *res*. The *res* was in peril. Its continuing deterioration, at some unpredictable time in future, will preclude possibilities of recovery and salvage. While peril was not imminent, it was inevitable. The *res* was subject to efforts for its recovery and ultimately a claim for salvage if it is recovered in whole or in part. Nevertheless the plaintiff was not in possession of the *res* at this stage, though it claimed to be a salvor in possession of the latter. It would not have a valid salvage claim until the whole or any portion of the *res* is recovered. It was not a salvor with a maritime lien or a statutory lien under the CSA. There was no actual possession, and constructive possession upon which the plaintiff relied rested only upon preliminary efforts, admittedly somewhat extensive, to find, examine and document the *res*, but all prior to continuing action at the site to recover it. The plaintiff's actions have not been continuing at the site of the wreck. Until its efforts at the site are initiated and continuing, it could not be said that its use and occupation was as reasonably practicable as possible of the derelict in its location. The plaintiff had no greater claim to possession than the Province or any third party. Nevertheless its interests as first finder, if challenged, may be found sufficient, for a reasonable time, to permit recovery of the *res*.

n'était plus propriétaire de l'aéronef et qu'elle n'avait aucun intérêt sur cet aéronef. Aux fins de cette procédure relative à d'éventuels droits de sauvetage, le propriétaire original a abandonné l'épave, ainsi que tout droit de propriété sur elle. L'épave a été délaissée et était sujette à des réclamations pour services de sauvetage. La province a revendiqué la propriété de l'épave abandonnée qui se trouvait sur des terres domaniales et elle a soutenu que, en tant qu'objet archéologique relevant des lois provinciales, la propriété de l'aéronef était dévolue à la Couronne provinciale, qu'il ait été ou non en sa possession. Il était inutile de régler à ce stade la question de la propriété, car, quelle que soit la décision à ce sujet, le propriétaire ne peut en général faire obstacle au sauvetage de l'épave si celle-ci est considérée comme une chose abandonnée.

4) Selon le droit maritime traditionnel, une créance valide pour services de sauvetage donne naissance à un droit réel sur l'épave qui est recouvrée. L'épave doit être en péril au moment où le sauvetage est effectué par une personne qui n'est pas tenue, que ce soit en raison d'un contrat, de son emploi, ou de sa qualité de propriétaire, de récupérer l'épave. Les activités de sauvetage doivent donner des résultats, c'est-à-dire que l'épave doit, en totalité ou en partie, être recouvrée; sinon le sauveteur ne pourra rien réclamer. La demanderesse n'avait aucune obligation de récupérer l'épave. L'épave était en péril. Sa dégradation continue empêchera, à une date future imprévisible, toute possibilité de recouvrement et de sauvetage. Le péril n'était peut-être pas imminent, mais il était inévitable. L'épave était l'objet d'activités visant à son recouvrement et elle donnera lieu éventuellement à une réclamation pour services de sauvetage si elle est recouvrée, en totalité ou en partie. Néanmoins, la demanderesse n'avait pas à ce stade la possession de l'épave bien qu'elle ait prétendu être un sauveteur qui en avait la possession. Elle n'aurait aucune créance valide pour services de sauvetage tant que la totalité ou une partie de l'épave n'aurait pas été recouvrée. Elle n'était pas un sauveteur titulaire d'un privilège maritime ou d'un privilège conféré par la LMMC. Il n'y avait aucune possession réelle, et la possession présumée qu'invoquait la demanderesse reposait uniquement sur les efforts préliminaires, certes assez considérables, entrepris par elle pour repérer, examiner et documenter l'épave, mais tout cela avant que des moyens n'aient été pris sur l'emplacement pour la récupérer. La demanderesse n'a pas effectué des opérations continues à l'emplacement de l'épave en vue de son recouvrement. Tant que ses efforts à l'emplacement de l'épave n'auront pas débuté et ne se poursuivront pas, on ne saurait dire, que sa prise de possession de la chose abandonnée, à l'endroit où elle se trouvait, était aussi raisonnablement praticable que cela était possible. La demanderesse ne pouvait pas davantage revendiquer la possession de l'épave que ne le pouvait la province ou un tiers. Néanmoins, ses droits de premier

(5) The plaintiff's motion for summary judgment raised genuine issues on which the evidence supported findings of fact and law raised by its motion for some forms of relief. It was declared that the Court has jurisdiction in accord with section 22 of the *Federal Courts Act* over the plaintiff's claim as salvor of the defendant *res*, and to protect the *res* and the plaintiff's priority rights as finder of the wrecked aircraft. However, the Court was not prepared to grant declarations that the plaintiff has a maritime lien as salvor, that it is entitled to entire and absolute possession and as a result others are enjoined from interfering with its salvage rights. The plaintiff was not entitled to a full and liberal salvage award from the receiver of wrecks, for that officer is not liable to pay a salvage claim except from funds recovered from the owner of salvaged *res*, or from sale of the *res* if it is not claimed. If the *res* is rescued by the plaintiff and in its actual possession as salvor, the latter would be expected to transfer possession to or as the receiver of wrecks directly, subject to the plaintiff's claim *in rem*. Recognizing that the issues are novel in Canadian law and that success on the motion was divided, each party was ordered to bear its own costs of the summary judgment motion.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

- Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9, ss. 2 "wreck" (as am. by S.C. 1998, c. 16, s. 1), 436, 449.
- Federal Courts Act*, R.S.C., 1985, c. F-7, ss. 1 (as am. by S.C. 2002, c. 8, s. 14), 10(1.1) (as am. *idem*, s. 19), 22(1) (as am. *idem*, s. 31), (2)(f) (as am. *idem*), (3) (as am. *idem*), 43(2) (as am. *idem*, s. 40), 45(1) (as am. *idem*, s. 42).
- Federal Court Rules, 1998*, SOR/98-106, r. 216(3).
- Historic Resources Act*, R.S.N.L. 1990, c. H-4, ss. 2(b) "archaeological object", 11.
- International Convention on Salvage, 1989*, being Schedule V of *An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof*, S.C. 1993, c. 36.
- Judges Act*, R.S.C., 1985, c. J-1.

découvreur, s'ils étaient contestés, pourraient être jugés suffisants, pendant une période raisonnable, pour l'autoriser à récupérer l'épave.

5) La requête en jugement sommaire déposée par la demanderesse soulevait de véritables questions litigieuses pour lesquelles la preuve autorisait des conclusions de fait et de droit évoquées dans sa requête en vue d'obtenir un redressement. Il a été déclaré que la Cour avait compétence, en application de l'article 22 de la *Loi sur les Cours fédérales*, concernant la réclamation de la demanderesse en tant que sauveteur de l'épave défenderesse et pour protéger l'épave, ainsi que les droits prioritaires de la demanderesse en tant que découvreur de l'épave. Toutefois, la Cour n'était pas disposée à accorder un jugement déclarant que la demanderesse détenait un privilège maritime en tant que sauveteur et qu'elle avait droit à la possession entière et absolue de l'épave, ce qui aurait empêché toute tierce partie de porter atteinte à ses droits de sauvetage. La demanderesse n'avait pas le droit de réclamer du receveur d'épaves une indemnité intégrale et généreuse pour services de sauvetage, car celui-ci n'est pas tenu de payer une rétribution du genre, sauf sur les sommes recouvrées du propriétaire de la chose récupérée, ou sur la vente de la chose si nul ne la réclame. Si la demanderesse récupère l'épave et si elle en a la possession effective à titre de sauveteur, elle devra alors en transférer la possession au receveur d'épaves, ou se conformer à ses directives, sous réserve du droit réel de la demanderesse. Puisque les points soulevés sont inédits en droit canadien et que le succès de la requête était partagé, il a été ordonné à chacune des parties de supporter sa part des dépens entraînés par la requête en jugement sommaire.

LOIS ET RÈGLEMENTS

- Convention internationale de 1989 sur l'assistance*, qui constitue l'annexe V de la *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence*, L.C. 1993, ch. 36.
- Historic Resources Act*, R.S.N.L. 1990, ch. H-4, art. 2(b) «archaeological object», 11.
- Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985), ch. S-9, art. 2 «épaves» (mod. par L.C. 1998, ch. 16, art. 1), 436, 449.
- Loi sur les Cours fédérales*, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 1 (mod. par L.C. 2002, ch. 8, art. 14), 10(1.1) (mod., *idem*, art. 19), 22(1) (mod., *idem*, art. 31), (2)(f) (mod., *idem*), (3) (mod., *idem*), 43(2) (mod., *idem*, art. 40), 45(1) (mod., *idem*, art. 42).
- Loi sur les juges*, L.R.C. (1985), ch. J-1.
- Règles de la Cour fédérale (1998)*, DORS/98-106, règle 216(3).

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

DISTINGUISHED:

Tubantia, The (1924), 18 Ll. L. Rep. 158 (Adm.); *Morris v. Lyonesse Salvage Company Ltd.*, [1970] 2 Lloyd's Rep. 59 (Adm.).

CONSIDERED:

Smith v. Smith (1979), 101 D.L.R. (3d) 189; [1979] 4 W.W.R. 665; 12 B.C.L.R. 195 (B.C.S.C.); *Ontario v. Mar-Dive Corp.* (1996), 141 D.L.R. (4th) 577; 20 O.T.C. 81 (Ont. Gen. Div.).

REFERRED TO:

ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al., [1986] 1 S.C.R. 752; (1986), 28 D.L.R. (4th) 641; 34 B.L.R. 251; 68 N.R. 241; *Early Recovered Resources Inc. v. Gulf Log Salvage*, [2002] 4 F.C. 626; (2002), 216 F.T.R. 317 (T.D.); affd [2003] 3 F.C. 447; (2003), 300 N.R. 130 (C.A.).

MOTION for summary judgment in an *in rem* action brought against the wrecked and abandoned Boeing SB-17G, its apparel and cargo (the *res*), and against the owner and all others interested in the *res*. Motion allowed in part.

APPEARANCES:

Cecily Y. Strickland for plaintiff.
Rolf Pritchard for defendants.

SOLICITORS OF RECORD:

Stewart McKelvey Stirling Scales, St. John's, Newfoundland and Labrador, for plaintiff.
Government of Newfoundland and Labrador, Department of Justice for defendants.

The following are the reasons for order, order and judgment rendered in English by

[1] MACKAY J.: The plaintiff, Brooks Aviation, Inc., seeks summary judgment under the Court's Rules [Federal Court Rules, 1998, SOR/98-106] in respect of the relief it claims in this *in rem* action against the wrecked and abandoned Boeing SB-17G Aircraft, Serial No. 44-83790, its apparel and cargo (the *res*), and

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS DISTINCTES:

Tubantia, The (1924), 18 Ll. L. Rep. 158 (Adm.); *Morris v. Lyonesse Salvage Company Ltd.*, [1970] 2 Lloyd's Rep. 59 (Adm.).

DÉCISIONS EXAMINÉES:

Smith v. Smith (1979), 101 D.L.R. (3d) 189; [1979] 4 W.W.R. 665; 12 B.C.L.R. 195 (C.S.C.-B.); *Ontario v. Mar-Dive Corp.* (1996), 141 D.L.R. (4th) 577; 20 O.T.C. 81 (Div. gén. Ont.).

DÉCISIONS CITÉES:

ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre, [1986] 1 R.C.S. 752; (1986), 28 D.L.R. (4th) 641; 34 B.L.R. 251; 68 N.R. 241; *Early Recovered Resources Inc. c. Gulf Log Salvage*, [2002] 4 C.F. 626; (2002), 216 F.T.R. 317 (1^{re} inst.); conf. par [2003] 3 C.F. 447; (2003), 300 N.R. 130 (C.A.).

REQUÊTE en jugement sommaire dans une action réelle engagée contre l'épave abandonnée du Boeing SB-17G, son matériel et sa cargaison (l'épave), et contre le propriétaire et toutes les autres personnes ayant un droit sur l'épave. Requête accueillie en partie.

ONT COMPARU:

Cecily Y. Strickland pour la demanderesse.
Rolf Pritchard pour les défendeurs.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

Stewart McKelvey Stirling Scales, St. John's (Terre-Neuve et Labrador), pour la demanderesse.
Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador, Ministère de la Justice pour les défendeurs.

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

[1] LE JUGE MACKAY: La demanderesse, Brooks Aviation Inc., cherche à obtenir un jugement sommaire, en application des *Règles de la Cour fédérale* (1998) [DORS/98-106], lui accordant le redressement qu'elle réclame dans cette action réelle engagée contre l'épave abandonnée de l'aéronef Boeing SB-17G, n° de série

against the owner and all others interested in the *res*.

[2] On December 24, 1947, the defendant aircraft, a “flying fortress” well known for service through World War II, then operated by the United States Air Force, while flying from Greenland to certain bases in northern Canada and in Newfoundland, ran low on fuel and made a forced landing on the frozen surface of Lake Dyke, Labrador. Two days later the crew and passengers, who had survived the landing and had camped with their belongings and some parts of the aircraft on the shore of the lake, were rescued from the site. During the spring breakup of the ice on the lake, the *res* travelled with the ice and ultimately it came to rest at the bottom of Lobstick Lake, into which Lake Dyke apparently flows.

[3] On August 1, 1998, the plaintiff, a company incorporated in the United States, having undertaken a search for the *res*, located it under approximately 25 feet of water at the bottom of Lobstick Lake. It also recovered parts of the aircraft that had been left on the shore of Dyke Lake when the crew and passengers had been rescued in the 1947. While the approximate location of the *res* was known to officials of the Province of Newfoundland and Labrador, the evidence is that the exact location was determined by the plaintiff in 1998 when it found the wrecked aircraft.

[4] After discussions with provincial officials concerning possible recovery of the *res*, the plaintiff commenced this action, against the *res* and the owners and others interested in the *res*, and it applied to this Court for arrest of the *res*. The statement of claim, affidavit to lead warrant and the warrant of arrest, filed in the Court, were provided to the Province of Newfoundland and Labrador (the Province) and to the receiver of wrecks, Canada Department of Fisheries and Oceans, and statements of defence were filed by the Province and by the Attorney General of Canada.

[5] On April 2002, on the plaintiff’s motion, this Court granted an order dispensing with service on the *res* of the

44-83790, son matériel et sa cargaison (l’épave), et contre le propriétaire et toutes les autres personnes ayant un droit sur elle.

[2] Le 24 décembre 1947, l’aéronef défendeur, une «forteresse volante» bien connue pour ses missions durant la Deuxième Guerre mondiale, et exploitée alors par l’Armée de l’air des États-Unis, avait manqué de carburant sur sa route depuis le Groenland jusqu’à certaines bases situées au nord du Canada ainsi qu’à Terre-Neuve, et avait dû faire un atterrissage forcé sur la surface gelée du lac Dyke, au Labrador. Deux jours plus tard, l’équipage et les passagers, qui avaient survécu à l’atterrissage et avaient bivouaqué, avec leurs effets et certaines parties de l’aéronef, sur les rives du lac, avaient été secourus. Durant la débâcle de printemps sur le lac, l’épave s’était déplacée avec la glace et avait fini par se poser au fond du lac Lobstick, dans lequel se jette semble-t-il le lac Dyke.

[3] Le 1^{er} août 1998, la demanderesse, une société constituée aux États-Unis, qui avait entrepris la recherche de l’épave, repérait finalement celle-ci par environ 25 pieds de profondeur, au fond du lac Lobstick. Elle a aussi récupéré certaines parties de l’aéronef qui avaient été laissées sur le rivage du lac Dyke lorsque l’équipage et les passagers avaient été secourus en 1947. L’emplacement approximatif de l’épave était connu des fonctionnaires de la province de Terre-Neuve et du Labrador, mais, selon la preuve, l’emplacement exact a été déterminé par la demanderesse en 1998, lorsqu’elle découvrit l’épave de l’avion.

[4] Après des pourparlers avec les fonctionnaires provinciaux sur un possible recouvrement de l’épave, la demanderesse a engagé la présente action contre l’épave et contre les propriétaires et autres personnes ayant un droit sur elle, et elle a demandé à la Cour d’ordonner la saisie de l’épave. La déclaration, l’affidavit produit en vue d’un mandat ainsi que le mandat de saisie, déposés à la Cour, ont été remis à la province de Terre-Neuve et du Labrador (la province) ainsi qu’au receveur d’épaves, du ministère fédéral des Pêches et des Océans, et des défenses ont été déposées par la province et par le procureur général du Canada.

[5] En avril 2002, à la requête de la demanderesse, la Cour a accordé une ordonnance dispensant la

statement of claim, the affidavit to lead warrant and warrant and the order dispensed with further service and declared the *res* to have been arrested.

[6] By its motion for summary judgment the plaintiff seeks an order with regard to certain relief sought by its statement of claim, as follows:

- (A) a declaration or finding that this Honourable Court has exclusive jurisdiction over the salvage of the B-17 Aircraft;
- (B) a declaration or finding that the Plaintiff salvors have a maritime lien for salvage services as against the wrecked B-17 Aircraft, its apparel and cargo;
- (C) a declaration or finding that the Plaintiff salvors have entire and absolute possession and control of the B-17 Aircraft for the purpose of the salvage effort and that all other parties are enjoined from interfering with the Plaintiff's exclusive salvage rights;
- (D) a declaration or finding that the Plaintiff salvors are entitled to and shall be awarded a full and liberal salvage award from the Receiver of Wrecks, if title to the B-17 Aircraft be unclaimed, or from any party determined to be the true owner of the *res*;
- (E) alternatively, if no salvage award is paid or if title to the B-17 Aircraft is unclaimed by the true owner of the *res*, then that the Plaintiff salvor be declared the sole and unencumbered owner of the B-17 Aircraft.

[7] In response to this motion both the Attorney General of Canada (Canada) and the Province filed written submissions and the Province appeared by counsel when the matter came on for hearing. The issues raised are these:

1. Is this a matter appropriate for summary judgment?
2. Is this matter within the jurisdiction of the Court?

demanderesse de signifier à l'épave la déclaration, l'affidavit produit en vue d'un mandat et le mandat de saisie, et l'ordonnance dispensait la demanderesse de toute autre signification et déclarait que l'épave était saisie.

[6] Par sa requête en jugement sommaire, la demanderesse sollicite une ordonnance lui accordant le redressement demandé dans sa déclaration, comme il suit:

- (A) un jugement déclaratif ou une conclusion affirmant que la Cour a compétence exclusive sur le sauvetage de l'aéronef B-17;
- (B) un jugement déclaratif ou une conclusion affirmant que les sauveteurs de la demanderesse bénéficient, pour leurs services de sauvetage, d'un privilège maritime sur l'épave de l'aéronef B-17, son matériel et sa cargaison;
- (C) un jugement déclaratif ou une conclusion affirmant que les sauveteurs de la demanderesse ont la possession et la direction, intégralement et absolument, de l'aéronef B-17 aux fins des opérations de sauvetage, et que toutes autres parties doivent s'abstenir de faire obstacle aux droits exclusifs de sauvetage de la demanderesse;
- (D) un jugement déclaratif ou une conclusion affirmant que les sauveteurs de la demanderesse ont le droit d'obtenir du receveur d'épaves, si la propriété de l'aéronef B-17 n'est pas revendiquée, ou de toute partie qui serait déclarée le propriétaire véritable de l'épave, une indemnité de sauvetage intégrale et généreuse;
- (E) subsidiairement, si aucune indemnité de sauvetage n'est payée, ou si l'aéronef B-17 n'est pas revendiqué par son véritable propriétaire, alors un jugement déclarant que les sauveteurs de la demanderesse sont les seuls propriétaires de l'aéronef B-17, sans être astreints à aucune charge.

[7] En réponse à cette requête, le procureur général du Canada (Canada) et la province ont déposé des conclusions écrites, et la province a comparu par l'intermédiaire d'un avocat lorsque l'affaire fut mise au rôle. Les points soulevés sont les suivants:

1. La présente affaire se prête-t-elle à un jugement sommaire?
2. La présente affaire relève-t-elle de la compétence de la Cour?

- | | |
|--|--|
| 3. What is the significance of the ownership of the <i>res</i> ? | 3. Quelle est l'importance de la propriété de l'épave? |
| 4. Does the plaintiff have a valid salvage claim? | 4. La demanderesse a-t-elle une créance valide pour services de sauvetage? |
| 5. What are the appropriate remedies in this case? | 5. Quel est ici le redressement adéquat? |
| [8] I deal with these issues in turn. | [8] J'examinerai successivement chacun de ces points. |

Is this matter appropriate for summary judgment?

[9] This case is appropriate for summary judgment, here opposed only by the Province, since the material issues are matters of law, and any issues of fact essential for determination of those legal issues are determinable on the evidence now before the Court by affidavit. Other issues on which the parties may disagree, e.g. the historic significance of the *res* to the Province, are not relevant to the legal issues now determinable, or they are unlikely to be better determined with further evidence, e.g. the imminence of the peril likely to effect the *res*. In all the circumstances of this case, determination of legal issues on summary judgment serves the interest of justice, and avoids further costs involved if a trial were to proceed.

Is this matter within the jurisdiction of the Court?

[10] The issue before the Court is the applicability of federal Canadian law concerning salvage of ships or aircraft, in this case in regard to recovery of a wrecked, derelict aircraft, located by the plaintiff under water on the bed of a lake in Labrador, which lies in Crown lands claimed by the Province. The Province claims title to the *res* as an "archaeological object" found on land within the Province, pursuant to the *Historic Resources Act*, R.S.N.L. 1990, c. H-4, sections 2, 11.

[11] Under section 22 of the *Federal Courts Act*, R.S.C., 1985 c. F-7 [s. 1 (as am. by S.C. 2002, c. 8,

La présente affaire se prête-t-elle à un jugement sommaire?

[9] Cette affaire se prête à un jugement sommaire, auquel ne s'oppose ici que la province, étant donné que les questions de fond à décider sont des points de droit, et que les points de fait essentiels pour décider ces points de droit peuvent être résolus d'après les preuves qui sont maintenant devant la Cour sous forme d'affidavit. Les autres points sur lesquels les parties peuvent diverger, par exemple la valeur historique de l'épave pour la province, n'intéressent pas les points de droit qui doivent être maintenant décidés, ou bien il est improbable qu'ils puissent être mieux décidés à l'aide de preuves complémentaires, par exemple celle qui concerne l'imminence du péril susceptible de nuire à l'épave. Au vu de l'ensemble des circonstances de la présente affaire, il est dans l'intérêt de la justice que les points de droit soient décidés par jugement sommaire, car l'on évitera ainsi les coûts supplémentaires que nécessiterait un procès.

Cette affaire relève-t-elle de la compétence de la Cour?

[10] Le point que doit décider la Cour concerne l'applicabilité du droit fédéral canadien relatif au sauvetage de navires ou d'aéronefs, en l'occurrence le recouvrement d'une épave d'aéronef que la demanderesse a trouvée au fond d'un lac du Labrador et qui gît sur une terre domaniale revendiquée par la province. La province revendique la propriété de l'épave en tant qu'objet archéologique trouvé sur le territoire de la province, et elle invoque la loi appelée *Historic Resources Act*, R.S.N.L. 1990, ch. H-4, articles 2 et 11.

[11] Selon l'article 22 de la *Loi sur les Cours fédérales*, L.R.C. (1985), ch. F-7 [art. 1 (mod. par L.C.

s. 14)], this Court has jurisdiction known as maritime jurisdiction in relation to navigation and shipping over all claims under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada (subsection 22(1) [as am. *idem*, s. 31]), including “any claim for salvage . . . of life, cargo, equipment or other property of, from or by an aircraft to the same extent and in the same manner as if the aircraft were a ship” (paragraph 22(2)(j) [as am. *idem*]). For greater certainty that jurisdiction is declared to be applicable “in relation to all aircraft where the cause of action arises out of paragraphs (2)(j) to (l), whether those aircraft are Canadian or not and wherever the residence or domicile of the owners may be” (subsection 22(3) [as am. *idem*]). Finally, under subsection 43(2) [as am. *idem*, s. 40] of that Act the jurisdiction conferred by section 22 may be exercised *in rem* against the ship, aircraft or other property that is the subject of the action.

[12] The law of salvage is an aspect of traditional maritime law, a matter within the exclusive jurisdiction of Parliament in relation to navigation and shipping. It also includes statutorily enacted law dealing with claims in maritime and admiralty matters limited only by federal legislative competence (see *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*, [1986] 1 S.C.R. 752). That includes federal legislation in relation to wrecked aircraft, pursuant to Parliament’s exclusive authority in relation to navigation and shipping and to aeronautics.

[13] So it is that in addition to the traditional law of salvage, i.e., within maritime law recognized by the common law and the Constitution, Parliament has enacted legislation in relation to salvage within Part VI of the *Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9 as amended (CSA). I note that Parliament by its legislative sanction has also included the *International Convention on Salvage, 1989* within Canadian maritime law, now as Schedule V to CSA. Its significance for federal jurisdiction in relation to salvage is dealt with by Mr. Justice Hugessen in *Early Recovered Resources Inc. v. Gulf Log Salvage*, [2002] 4 F.C. 626 (T.D.), upheld in

2002, ch. 8, art. 14)], la Cour exerce une compétence, appelée compétence maritime en matière de navigation et de marine marchande, dans les cas où une demande de réparation ou un recours est présenté en vertu du droit maritime canadien ou d’une loi fédérale (paragraphe 22(1) [mod., *idem*, art. 31]). Elle connaît notamment des demandes «d’indemnisation [. . .] pour le sauvetage des personnes, de la cargaison, de l’équipement ou des autres biens d’un aéronef, ou au moyen d’un aéronef, assimilé en l’occurrence à un navire» (alinéa 22(2)j) [mod., *idem*]). Il est précisé que la compétence conférée ainsi à la Cour fédérale s’étend «à tous les aéronefs, canadiens ou non, quel que soit le lieu de résidence ou le domicile des propriétaires, lorsque le droit d’action découle des alinéas (2)j) à l)» (paragraphe 22(3) [mod., *idem*]). Finalement, selon le paragraphe 43(2) [mod., *idem*, art. 40] de cette Loi, la Cour fédérale exerce, en vertu de l’article 22, une compétence en matière réelle dans toute action portant sur un navire, un aéronef ou d’autres biens.

[12] Les règles relatives au sauvetage constituent un aspect du droit maritime traditionnel, lequel relève de la compétence exclusive du Parlement en matière de navigation et de marine marchande. Le droit maritime traditionnel comprend aussi les lois écrites qui traitent des réclamations relevant du droit maritime, dans la seule limite de la compétence législative fédérale (voir l’arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*, [1986] 1 R.C.S. 752). Il s’agit notamment des lois fédérales se rapportant aux épaves d’aéronefs, édictées conformément à la compétence exclusive du Parlement en matière de navigation, de marine marchande et d’aéronautique.

[13] Il se trouve donc que, outre les règles traditionnelles applicables aux sauvetages, à l’intérieur du droit maritime reconnu par la common law et la Constitution, le législateur fédéral a promulgué des dispositions sur le sauvetage, dans la partie VI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985), ch. S-9, et modifications (LMMC). Je note que le législateur fédéral a également inclus dans le droit maritime canadien la *Convention internationale de 1989 sur l’assistance*, qui est aujourd’hui l’annexe V de la LMMC. Son importance pour la compétence fédérale en matière de sauvetage est examinée par le juge Hugessen

result, [2003] 3 F.C. 447 (C.A.).

[14] CSA defines “wreck” [as am. by S.C. 1998, c. 16, s. 1] as including, *inter alia*,

2. . . .

(d) any wrecked aircraft, any part or cargo of any wrecked aircraft and any property in the possession of persons on board any aircraft that is wrecked, stranded or in distress;

[15] The CSA provides for the appointment of a receiver of wrecks in various regions of Canada and that officer has responsibilities in regard to wrecks and their salvage. That Act provides:

436. (1) Whenever any person takes possession of a wreck within the limits of Canada, including Canadian waters, he shall, as soon as possible, deliver it to the receiver of wrecks, but the Minister may dispense with that delivery in the case of any wreck, on such conditions as he thinks fit.

(2) This section applies to any aircraft or any part thereof or cargo thereof found derelict at sea outside Canadian waters and brought within the territorial limits of Canada.

[16] Clearly, a wrecked aircraft “within the limits of Canada”, when possessed, shall be delivered to the receiver of wrecks, unless the Minister dispenses with delivery.

[17] That responsibility and the rights of a salvor, in my view, are not adversely affected by reason of section 449 of the CSA which relates to aircraft in the following terms:

449. (1) The law, statutory and other, including the provisions of this Part, relating to wrecks, to the salvage of life or property and to the duty or obligation to render assistance to ships or vessels in distress applies to aircraft on or over the sea or tidal waters and on and over the Great Lakes, as it applies to ships or vessels.

dans la décision *Early Recovered Resources Inc. c. Gulf Log Salvage*, [2002] 4 C.F. 626 (1^{re} inst.), jugement confirmé dans son dispositif, [2003] 3 C.F. 447 (C.A.).

[14] La définition du mot «épaves» [mod. par L.C. 1998, ch. 16, art. 1], dans la LMMC, comprend notamment ce qui suit:

2. [. . .]

d) les aéronefs naufragés et toute partie de ceux-ci et de leur chargement ainsi que tous les biens qui sont en la possession des passagers et de l'équipage d'un aéronef naufragé, échoué ou en détresse.

[15] La LMMC prévoit la nomination d'un receveur d'épaves dans diverses régions du Canada, et ce receveur d'épaves assume des responsabilités au regard des épaves et de leur sauvetage. L'article 436 est ainsi rédigé:

436. (1) Quiconque prend possession d'une épave dans les limites du Canada, y compris les eaux canadiennes, doit la remettre au receveur d'épaves le plus tôt possible, mais le ministre peut, relativement à toute épave, dispenser de cette remise aux conditions qu'il juge convenables.

(2) Le présent article s'applique à tout aéronef, partie d'aéronef ou chargement d'aéronef trouvé abandonné en mer en dehors des eaux canadiennes et amené dans les limites territoriales du Canada.

[16] Donc, une épave d'aéronef qui se trouve «dans les limites du Canada» devra être remise au receveur d'épaves par son possesseur, sauf dispense accordée par le ministre.

[17] Cette obligation, et les droits du sauveteur, ne sont pas à mon avis contrariés par l'article 449 de la LMMC, qui traite des aéronefs dans les termes suivants:

449. (1) Toutes les règles de droit, y compris les dispositions de la présente partie, qui se rapportent aux épaves et au sauvetage de la vie humaine ou des biens ainsi qu'au devoir ou à l'obligation de prêter assistance aux navires ou aux bâtiments en détresse, s'appliquent aux aéronefs sur la mer ou les eaux à marée, ou au-dessus, et sur les Grands Lacs, ou au-dessus, tout comme elles s'appliquent aux navires ou aux bâtiments.

(2) The owner of an aircraft is entitled to a reasonable reward for salvage services rendered by the aircraft to any property or persons in any case where the owner of the aircraft would be so entitled had it been a ship or vessel.

(3) The Governor in Council may make modifications of and exemptions from the provisions of the law, statutory and other, in its application to aircraft, to such extent and in such manner as appears necessary or expedient.

[18] The Province urges that subsection 449(1) excludes the aircraft wreck in this case from the application of the law relating to salvage because the aircraft is not on or over the sea or tidal waters or on or over the Great Lakes. I note that in *Smith v. Smith* (1979), 101 D.L.R. (3d) 189 (B.C.S.C.), Meredith J. dismissed a claim for salvage by the plaintiff who had towed an overturned aircraft for several miles on an inland lake, ultimately reaching a camp on the shore whence the aircraft was saved. His Lordship, referring to then section 514 [R.S.C. 1970, c. S-9] (the forerunner of the current section 449 of CSA) precluded the salvage claim since the aircraft was not on the sea, on tidal waters or on the Great Lakes.

[19] With respect, I am not persuaded that suggested limitation on the law of salvage is apt. There is no indication that Parliament intended as the Province urges, and I do not read subsection 449(1) of the CSA as limiting the traditional maritime salvage law as that has been extended to recovery of wrecked aircraft. Had that been intended Parliament would have amended the *Federal Courts Act*, and would have omitted provisions of the CSA, in particular subsection 436(1). As I read subsection 449(1) it concerns the law of salvage, and the duty to render assistance in relation to vessels in distress, not those which have sunk, and extends that aspect of salvage law to aircraft on or over the sea or the Great Lakes. Those are not the circumstances here.

The significance of the ownership of the *res*

[20] All parties acknowledge that the owner of the *res* at the time of the forced landing of the B-17 aircraft was

(2) Le propriétaire d'un aéronef a droit à une rétribution raisonnable pour services de sauvetage rendus, par l'aéronef, à l'égard de biens ou de personnes dans tous les cas où il y aurait eu droit si l'aéronef avait été un navire ou un bâtiment.

(3) Le gouverneur en conseil peut apporter des modifications à ces règles de droit, dans leur application aux aéronefs, et accorder des exemptions à ce sujet, dans la mesure et de la manière qui paraissent nécessaires ou opportunes.

[18] La province insiste pour dire que le paragraphe 449(1) exclut l'épave d'aéronef dont il s'agit ici de l'application des règles relatives aux sauvetages parce que l'aéronef ne se trouve pas sur la mer ou sur des eaux à marée, ni sur les Grands Lacs. Je relève que, dans la décision *Smith v. Smith* (1979), 101 D.L.R. (3d) 189 (C.S. C.-B.), le juge Meredith avait rejeté la réclamation pour services de sauvetage déposée par le demandeur, qui avait remorqué sur une distance de plusieurs milles, sur un lac intérieur, un aéronef retourné, pour finalement atteindre un camp situé sur la rive, d'où l'aéronef avait été récupéré. Se référant à l'article 514 [S.R.C. 1970, ch. S-9] (l'actuel article 449 de la LMMC), le juge Meredith avait rejeté la réclamation du demandeur, parce que l'aéronef ne se trouvait pas sur la mer ou sur des eaux à marée, ni sur les Grands Lacs.

[19] Je ne suis pas persuadé que cette supposée limite aux règles régissant les sauvetages soit juste. Rien ne prouve que le législateur avait à l'esprit ce que prétend la province, et je ne crois pas que le paragraphe 449(1) de la LMMC restreigne l'application des règles traditionnelles régissant les sauvetages maritimes telles que ces règles ont été étendues au recouvrement d'épaves d'aéronefs. Si c'est là ce que le législateur voulait, il aurait modifié la *Loi sur les Cours fédérales* et aurait omis certaines dispositions de la LMMC, en particulier le paragraphe 436(1). Selon ma lecture du paragraphe 449(1), cette disposition établit les règles relatives aux sauvetages et l'obligation de prêter assistance aux navires en détresse, non à ceux qui ont sombré, et elle étend cet aspect des règles aux aéronefs se trouvant sur la mer ou sur les Grands Lacs. Telles ne sont pas les circonstances de la présente affaire.

L'importance de la propriété de l'épave

[20] Toutes les parties reconnaissent que le propriétaire de l'aéronef B-17 lors de son atterrissage forcé était

the United States, operating through the U.S. Air Force. All parties also acknowledge correspondence to the plaintiff from the U.S. Department of the Air Force which advises that the Air Force “is no longer interested in this aircraft and the official policy . . . provides that aircraft that crashed before November 19, 1961 and remain partially or wholly unrecovered are considered formally abandoned.” The Air Force indicates that it neither maintains title to, nor has property interest in, the aircraft.

[21] The plaintiff urges that the letter, while helpful, may not be an official statement of abandonment under U.S. law, but I am satisfied for purposes of these proceedings concerning possible salvage rights, that the original owner has abandoned the *res* and any claim to title in it. The *res* is derelict and subject to salvage claims. Whether the claim of the original owner may be revived if there is successful salvage of the *res* need not be determined here.

[22] The Province claims ownership and title to the *res* now located and abandoned on Crown land, and further, that as an archaeological object under provincial statutory law, property in the aircraft is vested in the provincial Crown, whether or not it is in possession of the Crown. The plaintiff urges the *res* does not constitute an archaeological object, and it disputes the historic significance for the Province of this *res* which had no known ties to Newfoundland, apart from any possible refueling stops until, by accident it was forced to land on the ice at Lake Dyke whence it has not previously been recovered but has lain derelict.

[23] The Province’s claim to ownership of the *res* may or not ultimately be accepted or affirmed. It is unnecessary to resolve the matter of ownership at this stage, for whoever the owner may ultimately be determined to be, the owner cannot ordinarily preclude

le gouvernement des États-Unis, plus exactement l’Armée de l’air des États-Unis. Toutes les parties prennent acte aussi de la correspondance adressée à la demanderesse par le Département de l’aviation militaire des États-Unis, où l’on peut lire que l’Armée de l’air [TRADUCTION] «n’a plus d’intérêt pour cet aéronef», et aussi que [TRADUCTION] «selon la politique officielle, les aéronefs qui se sont écrasés avant le 19 novembre 1961 et qui restent partiellement ou totalement non récupérés sont officiellement considérés comme des aéronefs abandonnés». L’Armée de l’air précise qu’elle n’est plus propriétaire de l’aéronef et qu’elle n’a aucun intérêt sur cet aéronef.

[21] La demanderesse fait valoir que la lettre, bien qu’utile, n’est peut-être pas une déclaration officielle d’abandon en droit américain, mais je suis d’avis, aux fins de cette procédure relative à d’éventuels droits de sauvetage, que le propriétaire original a abandonné l’épave, ainsi que tout droit de propriété sur elle. L’épave est délaissée et sujette à des réclamations pour services de sauvetage. Il n’est pas nécessaire ici de se demander si la revendication du propriétaire original risque de renaître en cas de succès du sauvetage de l’épave.

[22] La province revendique la propriété de l’épave aujourd’hui abandonnée qui se trouve sur des terres domaniales, et elle ajoute que, en tant qu’objet archéologique relevant des lois provinciales, la propriété de l’aéronef est dévolue à la Couronne provinciale, qu’il soit ou non en la possession de la Couronne. La demanderesse affirme que l’épave ne constitue pas un objet archéologique, et elle conteste l’importance historique pour la province de cette épave, qui ne présente aucun lien attesté avec Terre-Neuve, si ce n’est de possibles escales techniques, jusqu’à ce que, par accident, l’aéronef fût contraint d’atterrir sur les glaces du lac Dyke, d’où il n’a pas jusque-là été récupéré, devenant ainsi une épave.

[23] Il n’est pas impossible que la revendication de propriété de la province sur la chose soit éventuellement acceptée ou confirmée. Il est inutile de régler à ce stade la question de la propriété, car, quelle que soit la décision à ce sujet, le propriétaire ne peut en général

salvage of the *res* if that is considered derelict.

[24] In *Ontario v. Mar-Dive Corp.* (1996), 141 D.L.R. (4th) 577 (Ont. Gen. Div.), the Province of Ontario, claiming title to an abandoned derelict vessel lost in Lake Erie in 1852 and found embedded in silt at the bottom of the lake within Canadian waters, was upheld in its claim against parties claiming to be salvors under a judgment of the Court of California. That judgment was not recognized or given effect by the Ontario Court. While the Court found that the party claiming did not establish that they qualified as salvors, the decision turned primarily on the refusal to recognize the judgment of the California Court.

The plaintiff's salvage claim

[25] Under traditional maritime law a valid salvage claim gives rise to a right *in rem* against the *res* that is saved. The *res* must be in peril at the time the salvage efforts are made by a volunteer, i.e., a party with no obligation by contract or employment, or because of ownership, to recover the *res*. Generally, apart from salvage efforts under contract which may provide otherwise, the salvage effort must be successful in the sense that the *res* or part thereof is saved; otherwise the salvor may recover nothing. The adage "no cure, no pay" applies to any claim by a salvor, traditionally and under the international convention.

[26] Under maritime law and the CSA a salvor in possession of a wrecked aircraft is responsible to deliver possession to the receiver of wrecks, unless the Minister dispenses with that step. The receiver, if necessary under direction of this Court, is to transfer the property to the owner, upon payment by the latter of a reasonable salvage claim and any fees or costs incurred by the receiver. If the owner does not claim the *res* or does not

faire obstacle au sauvetage de l'épave si celle-ci est considérée comme une chose abandonnée.

[24] Dans la décision *Ontario v. Mar-Dive Corp.* (1996), 141 D.L.R. (4th) 577 (Div. gén. Ont.), la province de l'Ontario revendiquait la propriété d'un navire abandonné qui avait sombré dans le lac Érié en 1852 et qui avait été trouvé englouti dans la vase au fond du lac, à l'intérieur des eaux canadiennes. La réclamation de la province fut admise à l'encontre de parties qui, invoquant un jugement rendu par un tribunal de Californie, prétendaient être les sauveteurs du navire. Le jugement californien n'a pas été reconnu ni homologué par la Cour de l'Ontario. Celle-ci a estimé que la demanderesse n'avait pas établi qu'elle remplissait les conditions d'un sauveteur, mais sa décision procédait surtout de son refus de reconnaître le jugement du tribunal californien.

La créance de la demanderesse pour services de sauvetage

[25] Selon le droit maritime traditionnel, une créance valide pour services de sauvetage donne naissance à un droit réel sur l'épave qui est recouvrée. L'épave doit être en péril au moment où le sauvetage est effectué par un volontaire, c'est-à-dire par une personne qui n'est pas tenue, que ce soit en raison d'un contrat, de son emploi, ou de sa qualité de propriétaire, de récupérer l'épave. En général, abstraction faite des activités de sauvetage menées en vertu d'un contrat pouvant renfermer des dispositions contraires, les activités de sauvetage doivent donner des résultats, c'est-à-dire que l'épave doit, en totalité ou en partie, être recouvrée; sinon le sauveteur ne pourra rien réclamer. L'adage «pas de résultat, pas de récompense» s'applique à toute réclamation faite par un sauveteur, selon les règles traditionnelles ou selon la convention internationale.

[26] Selon le droit maritime et la LMMC, le sauveteur qui a la possession d'une épave d'aéronef est tenu de la remettre au receveur d'épaves, à moins que le ministre ne l'en dispense. Le receveur doit, au besoin selon les directives de la Cour, transférer le bien au propriétaire, moyennant paiement par celui-ci d'une rétribution raisonnable pour services de sauvetage, ainsi que des honoraires ou frais supportés par le receveur. Si le

pay the salvage claim and fees, the receiver may sell the *res* and the proceeds go first toward satisfaction of the fees and any salvage claim (see generally Part VI, CSA). Thus, the ultimate limit of a salvage claim is, in essence, about the value of the *res* at a sale.

[27] In my opinion the evidence supports the conclusion that the plaintiff is a volunteer, with no obligation or liability to seek recovery of the *res*. Further, it is my opinion that the *res* is in peril. The Province urges the evidence does not support that conclusion, primarily as I understand it, because the wreck has not yet deteriorated beyond the state where there would be any interest in its recovery. Yet its continuing deterioration, at some unpredictable time in future, will preclude possibilities of recovery and salvage of the *res*. In sum, while peril may not be imminent, it is inevitable. In my opinion, the *res* at this time is subject to efforts for its recovery and ultimately a claim for salvage if it is recovered in whole or in part.

[28] Nevertheless, I am not satisfied that the plaintiff is in possession of the *res* at this stage, though it claims to be a salvor in possession of the *res*. It will be, in relation to the whole or any portion of the *res* that is recovered, but until recovery it cannot be the salvor and it does not have any claim *in rem*, the basic claim of a salvor, upon the *res*. Until then the plaintiff does not have a valid salvage claim.

[29] The plaintiff's claim to possession of the *res* is based on the circumstances of the wreck and the substantial efforts of the plaintiff to identify, locate, and examine the aircraft, underwater, and, except for its exact location, to make publicly known its success in finding the *res* and its plans to recover it. It is urged that in the circumstances this constitutes constructive possession, the plaintiff having done all that it could prior to mounting the substantial effort necessary to recover the *res*. It is urged that even if the plaintiff's

propriétaire ne revendique pas l'épave ou ne paie pas la rétribution et les frais, le receveur peut vendre l'épave, et le produit de la vente servira d'abord à payer les frais ainsi que la rétribution pour services de sauvetage (voir en général la partie VI de la LMMC). La limite ultime d'une rétribution pour services de sauvetage est donc essentiellement la valeur marchande approximative de l'épave.

[27] À mon avis, la preuve permet d'affirmer que la demanderesse est un volontaire, qui n'avait aucune obligation de récupérer l'épave. Je suis également d'avis que l'épave est en péril. La province dit que la preuve n'autorise pas cette conclusion, surtout, selon ce que je crois comprendre, parce que l'épave n'a pas encore atteint l'état de dégradation où son sauvetage puisse présenter un quelconque intérêt. Il reste qu'une dégradation continue empêchera, à une date future imprévisible, toute possibilité de recouvrement et de sauvetage de l'épave. En somme, le péril n'est peut-être pas imminent, mais il est inévitable. Selon moi, l'épave est pour l'heure l'objet d'activités visant à son recouvrement et elle donnera lieu éventuellement à une réclamation pour services de sauvetage si elle est recouvrée, en totalité ou en partie.

[28] Néanmoins, je ne suis pas persuadé que la demanderesse ait à ce stade la possession de l'épave, bien qu'elle prétende être un sauveteur qui en a la possession. Elle sera en possession pour la totalité ou la partie de l'épave qui sera recouvrée, mais, jusqu'au recouvrement, elle ne peut avoir qualité de sauveteur et elle n'a sur l'épave aucun droit réel, cet attribut essentiel d'un sauveteur. Tant que l'épave ne sera pas recouvrée, la demanderesse n'aura aucune créance valide pour services de sauvetage.

[29] La demanderesse fonde sa possession de l'épave en invoquant les circonstances de l'épave et les efforts substantiels qu'elle a déployés pour repérer, situer et explorer l'aéronef, au fond de l'eau, et, tout en se gardant de révéler l'endroit exact de l'épave, pour faire connaître au public sa découverte de l'épave et son intention de la renflouer. La demanderesse dit que, dans un tel cas, il y a possession présumée, puisqu'elle a fait tout ce qu'il y avait à faire jusqu'à ce que soient organisés les importants moyens requis pour recouvrer l'épave. Elle

efforts are not found to give rise to a possessory lien, physical possession is not required for enforcement of a maritime lien or a statutory lien of the plaintiff as salvor. I am not persuaded that the plaintiff is a salvor with a maritime lien, or a statutory lien under the CSA, in this case. Here there is no actual possession, and constructive possession upon which the plaintiff relies rests only upon preliminary efforts, admittedly somewhat extensive, to find, examine and document the *res*, but all prior to continuing action at the site to recover it.

[30] In *Tubantia, The* (1924), 18 Ll. L. Rep. 158, the Admiralty Division of the U.K. High Court upheld the plaintiff's right to a limited declaration that, without prejudice to the rights, if any, of the Crown or of third parties other than the defendants, plaintiffs were entitled to possession, and to an injunction to preclude interference with the plaintiff's efforts to salvage a derelict vessel lying under water. In *Morris v. Lyonesse Salvage Company Ltd.*, [1970] 2 Lloyd's Rep. 59, the Admiralty Division of the U.K. High Court declined to extend an interlocutory injunction originally granted, for a brief time, to enjoin interference in the operations of a party actively engaged in seeking to recover wrecks of vessels lying underwater, because any jeopardy to the plaintiff's salvage operations could be adequately compensated in damages. In that case Justice Dunn said (at page 61):

In order to establish that they are in possession of a derelict salvors must show, firstly, that they have *animus possidendi*, and, secondly, that they have exercised such use and occupation as is reasonably practicable having regard to the subject-matter of the derelict, its location, and the practice of salvors.

[31] In those cases, here relied upon by the plaintiff, the party claiming as salvor had commenced and was continuing action to recover a wreck or portions of a wreck at the time its claim to possession was recognized expressly or implicitly, in priority to the claim of a

fait valoir que, quand bien même les efforts qu'elle a déployés ne lui confèreraient aucun privilège possessoire, il ne lui est pas nécessaire, en tant que sauveteur, d'avoir la possession matérielle de la chose pour faire exécuter son privilège maritime ou son privilège légal. Je ne suis pas persuadé que la demanderesse soit un sauveteur titulaire d'un privilège maritime ou d'un privilège conféré par la LMMC. Il n'y a ici aucune possession réelle, et la possession présumée qu'invoque la demanderesse repose uniquement sur les efforts préliminaires, certes assez considérables, entrepris par elle pour repérer, examiner et documenter l'épave, mais tout cela avant que des moyens ne soient pris sur l'emplacement pour la récupérer.

[30] Dans l'affaire *Tubantia, The* (1924), 18 Ll. L. Rep. 158, la Chambre maritime de la Haute Cour du Royaume-Uni avait confirmé le droit des demandeurs à un jugement déclaratif restreint selon lequel, sans préjudice des droits que pouvaient avoir la Couronne ou des tierces parties autres que les défendeurs, les demandeurs avaient droit à la possession d'un navire abandonné qui gisait sous les eaux, ainsi qu'à une injonction interdisant que soient entravés leurs efforts de sauvetage de ce navire. Dans l'affaire *Morris v. Lyonesse Salvage Company Ltd.*, [1970] 2 Lloyd's Rep. 59, la Chambre maritime de Haute Cour du Royaume-Uni avait refusé de proroger une injonction interlocutoire accordée à l'origine pour une brève période, en vue d'interdire toute entrave aux activités d'une partie activement occupée à récupérer des épaves de navires gisant sous les eaux, et cela parce que toute perturbation des opérations de sauvetage menées par le demandeur pouvait être l'objet d'une réparation adéquate. Dans cette affaire, le juge Dunn écrivait (à la page 61):

[TRADUCTION] Pour prouver qu'ils ont la possession d'une chose abandonnée, les sauveteurs doivent montrer d'abord qu'ils ont l'*animus possidendi* et ensuite qu'ils ont exercé la prise de possession qui est raisonnablement praticable, eu égard à la chose abandonnée, à son emplacement et à la pratique des sauveteurs.

[31] Dans les précédents invoqués par la demanderesse, la partie qui réclamait des droits à titre de sauveteur avait commencé et continuait des activités en vue de recouvrer une épave ou des portions d'une épave, et cela alors que son droit à la possession de l'épave était

second party whose efforts followed upon those of the recognized party in possession. In this case the plaintiff's actions have not been continuing at the site of the wreck. Until its efforts at the site are initiated and continuing it cannot be said, in my opinion, that its use and occupation is as reasonably practicable as is possible of the derelict in its location. Currently, the plaintiff has no greater claim to possession than the Province or any third party.

[32] Nevertheless its interests as first finder, if challenged, may be found sufficient, for a reasonable time, to permit recovery of the *res*. Those interests may be found to warrant protection by injunction or damages against any third party who would seek to interfere with its efforts, or to initiate a second effort to salvage the wreck.

Conclusions - the appropriate remedies in this case

[33] Under subsection 216(3) of the *Federal Court Rules, 1998* where the Court decides that there is a genuine issue with respect to a claim or defence, the Court may nevertheless grant summary judgment either on an issue or generally if it is able on the evidence to find the facts necessary to decide the questions of fact and law.

[34] The plaintiff's motion for summary judgment does raise genuine issues on which, in my opinion, the evidence supports findings of fact and law raised by the plaintiff's motion for some forms of relief.

[35] I declare that the Court has jurisdiction in accord with section 22 of the *Federal Courts Act* over the plaintiff's claim as salvor of the defendant *res*. I am prepared also to declare the Court's jurisdiction to protect the *res* and the plaintiff's priority rights as finder

reconnu expressément ou tacitement, avant celui d'une autre partie dont les activités de sauvetage étaient postérieures aux siennes. Dans la présente affaire, la demanderesse n'a pas mené des activités continues à l'emplacement de l'épave en vue de son recouvrement. Tant que ses efforts à l'emplacement de l'épave n'auront pas débuté et ne se poursuivront pas, on ne saurait dire, à mon avis, que sa prise de possession de la chose abandonnée, à l'endroit où elle se trouve, est aussi raisonnablement praticable que cela est possible. Pour l'heure, la demanderesse ne peut pas davantage revendiquer la possession de l'épave que ne le peut la province ou n'importe qui.

[32] Néanmoins, ses droits de premier découvreur, s'ils étaient contestés, pourraient être jugés suffisants, pendant une période raisonnable, pour l'autoriser à récupérer l'épave. Les droits en question pourraient justifier une protection, par injonction ou dommages-intérêts, à l'encontre de quiconque tenterait d'entraver ses efforts ou déploierait lui-même des efforts pour récupérer l'épave.

Conclusions - la solution qui s'impose en l'espèce

[33] Selon le paragraphe 216(3) des *Règles de la Cour fédérale (1998)*, lorsque la Cour conclut qu'il existe une véritable question litigieuse à l'égard d'une déclaration ou d'une défense, elle peut néanmoins rendre un jugement sommaire, soit sur une question particulière, soit de façon générale, si elle parvient, au vu de l'ensemble de la preuve, à dégager les faits nécessaires pour décider les points de fait et de droit.

[34] La requête en jugement sommaire déposée par la demanderesse soulève effectivement de véritables questions litigieuses pour lesquelles, à mon avis, la preuve autorise des conclusions de fait et de droit évoquées dans la requête de la demanderesse en vue d'obtenir un redressement.

[35] Je déclare que la Cour a compétence, en application de l'article 22 de la *Loi sur les Cours fédérales*, concernant la réclamation de la demanderesse en tant que sauveteur de l'épave défenderesse. Je suis disposé aussi à déclarer que la Cour a compétence pour

of the wrecked aircraft.

[36] On the other hand, I am not prepared to grant the other specific forms of relief sought by the plaintiff, that is, declarations that the plaintiff now has a maritime lien as salvor, that the plaintiff is entitled to entire and absolute possession and as a result others are enjoined from interfering with its salvage rights. Relief of those sorts requested would be considered only after some salvage effort is successful in recovery of all or part of the *res*. Finally, I agree with submissions of the Attorney General of Canada that the plaintiff is not entitled to a full and liberal salvage award from the receiver of wrecks, for that officer is not liable to pay a salvage claim except from funds recovered from the owner of salvaged *res*, or from sale of the *res* if it is not claimed.

[37] I indicate also my sense of the ultimate position of the plaintiff if it does recover the *res*. If the *res* is rescued by the plaintiff and in its actual possession as salvor, the plaintiff would be expected to transfer possession to or as the receiver of wrecks directs, subject to the plaintiff's claim *in rem*. Upon the owner of the *res* paying a reasonable salvage claim of the plaintiff to the receiver and the latter's payment of the claim to the plaintiff, the *in rem* claim of the plaintiff as salvor would be discharged. If no party claims as owner of the recovered *res* from the receiver of wrecks, or if the owner claims the *res* but does not pay a reasonable salvage claim of the plaintiff, the receiver may sell the *res* as provided under the CSA and pay a reasonable salvage claim from proceeds of the sale so far as those are sufficient. It may be that the receiver may transfer possession and title of the *res* to the plaintiff as salvor, in satisfaction of its claim *in rem*.

protéger l'épave, ainsi que les droits prioritaires de la demanderesse en tant que découvreur de l'épave.

[36] En revanche, je ne suis pas disposé à accorder les autres formes de redressement sollicitées par la demanderesse, à savoir un jugement déclarant que la demanderesse détient maintenant un privilège maritime en tant que sauveteur et qu'elle a droit à la possession entière et absolue de l'épave, ce qui empêcherait toute tierce partie de porter atteinte à ses droits de sauvetage. Des redressements de cette nature ne pourront être envisagés qu'après que des activités de sauvetage auront permis à la demanderesse de récupérer la totalité ou une partie de l'épave. Finalement, je souscris aux conclusions du procureur général du Canada pour qui la demanderesse n'a pas le droit de réclamer du receveur d'épaves une rétribution intégrale et généreuse pour services de sauvetage, car celui-ci n'est pas tenu de payer une rétribution du genre, sur les sommes recouvrées du propriétaire de la chose récupérée, ou sur la vente de la chose si nul ne la réclame.

[37] Je voudrais également dire quelques mots sur la position ultime de la demanderesse si elle récupère effectivement l'épave. Si la demanderesse récupère l'épave et si elle en a la possession effective à titre de sauveteur, elle devra alors en transférer la possession au receveur d'épaves, ou se conformer aux directives du receveur d'épaves, sous réserve du droit réel de la demanderesse. Lorsque le propriétaire de l'épave aura versé au receveur une rétribution raisonnable pour les services de sauvetage fournis par la demanderesse, et lorsque le receveur aura versé la rétribution à la demanderesse, alors la réclamation *in rem* de la demanderesse en tant que sauveteur sera éteinte. Si nul ne revendique auprès du receveur d'épaves la propriété de l'épave récupérée, ou si le propriétaire revendique la propriété de l'épave mais ne verse pas une rétribution raisonnable pour les services de sauvetage de la demanderesse, le receveur pourra vendre l'épave ainsi que le prévoit la LMMC, et verser à la demanderesse, sur le produit de la vente, pour autant qu'il soit suffisant, une rétribution raisonnable pour services de sauvetage. Le receveur pourrait transférer la possession et la propriété de l'épave à la demanderesse en sa qualité de sauveteur, entraînant ainsi l'extinction de sa réclamation *in rem*.

[38] While the matter was not raised in these proceedings, the Court urges that if salvage plans are to be carried out by the plaintiff, it should consult with the Province on appropriate arrangements to permit salvage of the aircraft and recognition of their respective interests in its recovery.

[39] Both the plaintiff and the Province requested costs on this motion. In my opinion, recognizing that the issues are novel in Canadian law and that success on the motion is divided so that the plaintiff does not have judgment for all of the relief it sought, the interests of justice are best served if each party bears its own costs of the summary judgment motion.

[40] For the record I note that some months after this matter was heard by me, on March 20, 2004 I ceased to hold office in accord with the *Judges Act* [R.S.C., 1985, c. J-1. Pursuant to subsection 45(1) [as am. by S.C. 2002, c. 8, s. 42] of the *Federal Courts Act*, I was requested by the Chief Justice to give judgment in this matter. I was also named by the Chief Justice to be a Deputy Judge of the Court in accord with subsection 10 (1.1) [as am. *idem*, s. 19] of the *Federal Courts Act*, in which capacity I have the powers of a judge of the Court. I exercise my authority by signing these reasons and judgment, as Deputy Judge.

ORDER AND JUDGMENT

THIS COURT ORDERS AND ADJUDGES THAT:

[41] The plaintiff's motion for summary judgment is allowed in part, and the Court adjudges that:

1. This Court has jurisdiction in accord with section 22 of the *Federal Courts Act* over a claim for salvage of the defendant *res*, the wrecked and abandoned Boeing SB-17G Aircraft, Serial No. 44-83790, its apparel and cargo.

2. The Court has jurisdiction to protect the *res*, now arrested under the Court's process and, in the interests of

[38] Le point n'a pas été soulevé dans cette procédure, mais la Cour dit que, si des plans de sauvetage sont exécutés par la demanderesse, celle-ci devra consulter la province sur les dispositions qui présideront au sauvetage de l'aéronef et à la reconnaissance de leurs droits respectifs sur l'épave une fois récupérée.

[39] La demanderesse et la province voudraient toutes deux obtenir les dépens de cette requête. À mon avis, puisque les points soulevés sont inédits en droit canadien et que le succès de la requête est partagé, en ce sens que la demanderesse n'obtient pas totalement gain de cause, les intérêts de la justice seront mieux servis si chacune des parties supporte sa part des dépens entraînés par la requête en jugement sommaire.

[40] Pour mémoire, je ferais observer que, quelques mois après avoir instruit la présente affaire, j'ai cessé le 20 mars 2004 d'occuper ma charge, en application de la *Loi sur les juges* [L.R.C. (1985), ch. J-1]. Comme le prévoit le paragraphe 45(1) [mod. par L.C. 2002, ch. 8, art. 42] de la *Loi sur les Cours fédérales*, j'ai été prié par le juge en chef de rendre jugement dans cette affaire. Le juge en chef m'a également nommé juge suppléant de la Cour, en application du paragraphe 10(1.1) [mod., *idem*, art. 19] de la *Loi sur les Cours fédérales*, et en cette qualité j'ai les pouvoirs d'un juge de la Cour. J'exerce mes attributions en signant, à titre de juge suppléant, les présents motifs et le jugement qui les accompagne.

ORDONNANCE ET JUGEMENT

LA COUR ORDONNE:

[41] La requête en jugement sommaire présentée par la demanderesse est accueillie en partie, et la Cour rend le jugement suivant:

1. La Cour a compétence, en application de l'article 22 de la *Loi sur les Cours fédérales*, pour statuer sur une réclamation pour services de sauvetage de l'épave défenderesse, à savoir l'épave abandonnée de l'aéronef Boeing SB-17G, n° de série 44-83790, son matériel et sa cargaison.

2. La Cour a compétence pour protéger l'épave, maintenant saisie par décision de la Cour, et, afin de

facilitating salvage of the *res*, it may protect the plaintiff's priority rights as finder of the *res* to seek to recover and to take into its possession the whole or parts of the *res*. That relief, upon application by the plaintiff, might be directed against any named party or against a nominal defendant, John Doe, and any others who may be served or may have notice of an order prohibiting others from seeking to salvage part or all of the *res*, assuming that the plaintiff's interests in salvage of the *res* would be irreparably harmed without such relief.

3. The plaintiff's claims for declaratory relief, i.e., to recognize that it now is a salvor with a maritime lien, that as salvor it has entire and absolute possession of the wrecked aircraft for purposes of its salvage effort and that all others are enjoined from interfering with the plaintiff's exclusive salvage rights, are hereby dismissed. Also dismissed is a claim to a declaration that the plaintiff salvor is entitled to a full and liberal salvage award from the receiver of wrecks if title to the *res* be unclaimed by its owners who is not prepared to pay a reasonable salvage award.

[42] Each party shall bear its own costs of the motion.

faciliter le sauvetage de l'épave, elle peut protéger le droit prioritaire de la demanderesse, en tant que découvreur, de récupérer l'épave, en totalité ou en partie, et d'en prendre possession. Sur requête de la demanderesse, ce redressement vaudra à l'encontre de toute partie nommément désignée ou à l'encontre d'un défendeur symbolique, M. Untel, et de toutes autres personnes qui pourraient recevoir signification, ou avoir connaissance, d'une ordonnance interdisant à quiconque de tenter de recouvrer une partie ou la totalité de l'épave, étant entendu que les intérêts de la demanderesse dans le sauvetage de la chose seraient irréparablement lésés sans un tel redressement.

3. Est rejetée la requête de la demanderesse en vue d'obtenir un jugement déclaratif lui reconnaissant le statut de sauveteur titulaire d'un privilège maritime, lui accordant à ce titre la possession entière et absolue de l'épave aux fins de ses activités de sauvetage, et interdisant à quiconque d'entraver l'exercice de ses droits exclusifs de sauvetage. Est également rejetée la requête de la demanderesse en vue d'obtenir un jugement déclaratif lui accordant le droit de recevoir du receveur d'épaves une rétribution intégrale et généreuse pour services de sauvetage si le propriétaire ne demande pas la restitution de l'épave ou s'il n'est pas disposé à verser une rétribution raisonnable pour services de sauvetage.

[42] Chacune des parties supportera ses propres dépens entraînés par la requête.