

T-1625-97

T-1625-97

Her Majesty the Queen (*Plaintiff*)**Sa Majesté la Reine** (*demanderesse*)

v.

c.

J.D. Irving, Limited, a body corporate, Atlantic Towing Ltd., a body corporate, Irving Oil Company, Limited, a body corporate, the Tug *Irving Maple*, Her Owners and All Others Interested in Her and Universal Sales, Limited (*Defendants*)

J.D. Irving, Limited, constituée en personne morale, Atlantic Towing Ltd., constituée en personne morale, Irving Oil Company, Limited, constituée en personne morale, le remorqueur *Irving Maple*, ses propriétaires et toutes les autres personnes ayant un droit sur ce remorqueur et Universal Sales, Limited (*défendeurs*)

and

et

The Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund and The International Oil Pollution Compensation Fund 1971 (*Parties by Statute*)

L'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971 (*parties par application de la loi*)

INDEXED AS: CANADA v. J.D. IRVING, LTD. (T.D.)

RÉPERTORIÉ: CANADA c. J.D. IRVING, LTD. (1^{re} INST.)

Trial Division, Hugessen J.—Montréal, December 9, 10; Ottawa, December 21, 1998.

Section de première instance, juge Hugessen—Montréal, 9 et 10 décembre; Ottawa, 21 décembre 1998.

Maritime law — Practice — Motion for summary judgment — Action to recover expenses incurred to raise barge sunk in 1970 while carrying cargo of bunker oil — Initial oil spill extensively damaging shore of Magdalen Islands — Small, intermittent oil leaks since giving rise to minor preventive measures — 1992 report recommending immediate preventive action considering progressive deterioration of barge, risk of massive oil escape — In 1996 barge raised — 1997 action alleging liability based on Canada Shipping Act, Part XVI; negligence, nuisance — (1) Act, s. 677(10) providing no action in respect of matter referred to in subsection (1) lies unless commenced (a) where pollution damage occurred, within 3 years after day pollution damage occurred, and within 6 years after occurrence causing pollution; or (b) where no pollution damage occurred, within 6 years after occurrence — S. 677(1)(a) imposing liability on ship owner for pollution damage, applied since damage occurred in 1970 — Assuming s. 677(1)(b), imposing liability on ship owner for preventive measures, applied, “occurrence” meaning event causing, likely to cause pollution damage, based on history, purpose of Part XVI, consequences of proposed interpretations — S. 677(10) barring claim as out of time — Reasonable grounds for Minister to believe pollution damage from barge likely

Droit maritime — Pratique — Requête en jugement sommaire — Action en recouvrement de dépenses engagées pour renflouer une barge qui a coulé en 1970 avec sa cargaison de mazout — Premier déversement d'hydrocarbure causant des dommages importants aux rivages des Îles de la Madeleine — Petites quantités d'hydrocarbures rejetées de façon intermittente par la suite, donnant lieu à des mesures préventives mineures — Rapport en 1992 recommandant des mesures préventives immédiates compte tenu de la détérioration progressive de la barge et du risque de rejet massif d'hydrocarbures — Barge remise à flot en 1996 — Action intentée en 1997 alléguant la responsabilité fondée sur la partie XVI de Loi sur la marine marchande, sur la négligence, sur la nuisance — 1) L'art. 677(10) prévoit que les actions «fondées sur la responsabilité décrite au paragraphe (1)» se prescrivent: a) s'il y a eu dommages par pollution, par 3 ans à compter du jour où les dommages se sont produits et par 6 ans à compter de l'événement qui les a causés; ou b) s'il n'y a pas eu dommages par pollution, par 6 ans à compter de l'événement — L'art. 677(1)a), qui impose la responsabilité au propriétaire du navire pour des dommages dus à la pollution, s'appliquait puisque les dommages sont survenus en 1970 — Si l'art. 677(1)b), qui impose la responsabilité au propriétaire du navire pour les

before 1992 report on which now relies — Proper application of discoverability principle requiring time to start running from 1970 — (2) S. 681 exempting owner of Convention ship from liability for matters referred to in s. 677(1) otherwise than as provided by Part — As unclear barge still Convention ship, J.D. Irving, Limited still owner, s. 681 may not apply — Also torts of negligence, nuisance may be of continuing nature — No evidence on alleged torts, when might have occurred — Impossible to find facts necessary to release defendant from claim for liability in tort outside scope of s. 677(1) — (3) Liability under Part XVI limited to owner of vessel — While definition of owner including charterer, bare-boat charter to Atlantic Towing Ltd. terminated without notice in accordance with conditions upon sinking of vessel — Part XVI action dismissed against defendants other than J.D. Irving, Limited — (4) S. 84(1) (enacting Part XVI) expressly applies in respect of expenses incurred after coming into force — Event/occurrence taking place prior to April 24, 1989 when Part XVI not in force may produce legal effects, give rise to claim thereunder after such time — Since claim against SOPF arising entirely under statute, provision must be given full force, effect — Presumption against retroactivity displaced — (5) S. 710(1)(a) permitting claim to be filed with Administrator of Ship-source Oil Pollution Fund for expenses referred to in s. 677(1) in respect of oil pollution damage where oil pollution damage occurred within 2 years after day damage occurred, and 5 years after occurrence causing damage — Claim against SOPF time-barred — (6) S. 699 providing International Oil Pollution Compensation Fund liable where claimant unable to obtain full compensation from ship owner after occurrence — Fund's liability under Part XVI contingent upon liability under Fund Convention — Fund Convention coming into effect in 1978 — Acceded to by Canada more than 10 years later — No indication in Fund Convention intended to have retroactive effect — Presumption against retroactivity fully applicable — (7) Claim time-barred against IOPC Fund under s. 677(10).

mesures préventives, s'appliquait, le terme «événement» signifiant un événement qui a causé ou qui causera vraisemblablement des dommages par pollution, vu l'historique et le but de la partie XVI, quelles seraient les conséquences des interprétations proposées? — L'art. 677(10) rend l'action irrecevable parce que prescrite — Vraisemblable que le ministre ait eu, avant le dépôt du rapport de 1992 sur lequel il s'appuie maintenant, des motifs raisonnables de croire que la barge causerait des dommages par pollution — Bonne application du principe de la possibilité de découverte des dommages commande que le délai commence à courir en 1970 — 2) Suivant l'art. 681, la responsabilité du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention quant aux questions mentionnées à l'art. 677(1) est limitée à celle que prévoit la partie — N'étant pas clair que la barge était encore un navire soumis à l'application de la Convention, l'art. 681 pouvait ne pas s'appliquer — De plus, les délits de négligence et de nuisance peuvent être de nature continue — Aucune preuve des délits allégués, ni du moment où ils se seraient produits — Impossibilité de tirer des conclusions sur les faits essentiels pour permettre de dégager la défenderesse de toute demande fondée sur sa responsabilité délictuelle non visée par l'art. 677(1) — 3) La responsabilité prévue par la partie XVI se limite au propriétaire du navire — Bien que la définition de propriétaire englobe l'affrèteur, l'affrètement coque-nue en faveur d'Atlantic Towing Ltd. a pris fin sans préavis par application de ses propres modalités lorsque le navire a sombré — L'action fondée sur la partie XVI a été rejetée contre les défendeurs autres que J.D. Irving, Limited — 4) L'art. 84(1) (qui a adopté la partie XVI) s'applique expressément aux dépenses engagées après son entrée en vigueur — Un événement survenu avant le 24 avril 1989, lorsque la partie XVI n'était pas encore en vigueur, peut produire des effets juridiques et donner lieu à une demande en vertu de cette partie après cette date. — La réclamation contre la Caisse d'indemnisation tirant entièrement son origine de la Loi, cette disposition doit s'appliquer pleinement — Présomption d'absence d'effet rétroactif réfutée — 5) L'art. 710(1)a) permet le dépôt, auprès de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation, d'une demande de recouvrement de frais mentionnés à l'art. 677(1) pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans les 2 ans suivant la date où ces dommages se sont produits et dans les 5 ans suivant l'événement qui les a causés — La demande dirigée contre la Caisse d'indemnisation était prescrite — 6) L'art. 699 prévoit que le Fonds international est tenu de verser une indemnisation lorsqu'un créancier a été incapable d'obtenir pleine indemnisation de la part du propriétaire du navire après la survenance d'un événement — Responsabilité du Fonds international sous le régime de la partie XVI liée à sa responsabilité en vertu de la Convention sur le Fonds — Convention sur le Fonds entrée en vigueur en 1978 — Adhésion du Canada plus de 10 ans plus tard — Rien n'indique dans la Convention sur le Fonds qu'elle doit avoir un effet rétroactif — Présomption d'absence d'effet rétroactif pleinement applicable — 7) La demande dirigée

These were motions for summary judgment brought by the defendants and each of the parties by statute. The action to recover the \$42 million expended by the plaintiff to raise the *Irving Whale* sounds both in statute, alleging liability based upon Part XVI of the *Canada Shipping Act*, and in tort, alleging both negligence and nuisance.

J.D. Irving, Limited was the registered owner of the *Irving Whale*, a tank barge which sank on September 7, 1970, while carrying a cargo of bunker C fuel oil. The resulting oil spill contaminated approximately 32 kilometres of the shoreline of the Magdalen Islands. Small quantities of oil continued to leak intermittently from the barge over the next 26 years, although such leaks did not have any significant impact upon the nearby land masses. The condition of the barge was monitored, and some minor preventive measures were taken, such as placing bags over vent pipes to prevent the release of oil. A 1992 report recommended immediate preventive action since there was a serious risk of a massive escape of oil and the progressive deterioration of the vessel would eventually make it impossible to salvage it. In 1996 the barge was raised, and this action was commenced in 1997.

Atlantic Towing Ltd. was the bare-boat charterer of the barge; Irving Oil Company Ltd. was the owner of the cargo of oil; the tug *Irving Maple* was towing the barge when it sank; Universal Sales Ltd. was the registered owner of the *Irving Maple*; and Atlantic Towing Ltd. was also the operator and had the control of the *Irving Maple* at the time of the sinking.

The parties by statute were the Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund (hereinafter SOPF) against which a claim was made pursuant to Part XVI of the *Canada Shipping Act*; and the International Oil Pollution Compensation Fund 1971 (hereinafter IOPC Fund) which was notified of, and became a party to, the present action pursuant to *Canada Shipping Act*, Part XVI and the *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* (the Fund Convention).

The issues were: (1) whether the claim was time-barred by *Canada Shipping Act* subsection 677(10); (2) whether

contre le Fonds international était prescrite en vertu de l'art. 677(10).

Il s'agit de trois requêtes sollicitant un jugement sommaire présentées par les défendeurs et chacun des défendeurs par application de la loi. L'action vise à recouvrer la somme de 42 millions de dollars que la demanderesse a engagée pour renflouer l'*Irving Whale*. L'action procède à la fois du droit d'origine législative, vu les allégations de responsabilité fondées sur la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, et du droit de la responsabilité délictuelle, vu les allégations de négligence et de nuisance.

J.D. Irving, Limited était le propriétaire enregistré du *Irving Whale* qui a sombré le 7 septembre 1970, alors qu'il transportait une cargaison de mazout brut. Le déversement d'hydrocarbures qui en a résulté a contaminé le rivage des Îles de la Madeleine sur une distance d'environ 32 kilomètres. De petites quantités d'hydrocarbures ont continué à être rejetées par la barge, de façon intermittente, pendant les 26 années qui ont suivi, bien que ces rejets n'aient eu aucune conséquence appréciable sur les terres émergées des environs. On a surveillé l'état de la barge et on a pris des mesures préventives consistant, notamment, à placer des sacs sur les tuyaux de mise à l'air libre pour empêcher le rejet d'hydrocarbures. Un rapport remis en 1992 a recommandé la prise de mesures préventives immédiates parce qu'il y avait un risque important de rejet massif d'hydrocarbures et que la détérioration progressive du bâtiment rendrait un jour son renflouement impossible. La barge a été remise à flot en 1996 et la présente action a été intentée en 1997.

Atlantic Towing Ltd. était l'affrètement coque-nue de la barge; Irving Oil Company Ltd. était le propriétaire de la cargaison d'hydrocarbures; le remorqueur *Irving Maple* remorquait la barge au moment du naufrage; Universal Sales Ltd. était le propriétaire enregistré du remorqueur *Irving Maple*; et Atlantic Towing Ltd. était l'exploitant du remorqueur *Irving Maple* et en avait le contrôle au moment du naufrage.

Les parties par application de la loi étaient l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse d'indemnisation), contre lequel une demande était dirigée en vertu de la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*; le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971 (le Fonds international) qui a été avisé de la présente action et à laquelle il est devenu partie par application à la fois de la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de la *Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (la Convention sur le Fonds).

Il s'agissait de savoir: 1) si la demande de la demanderesse était prescrite par application du paragraphe 677(10) de

section 681 barred any claim in tort other than under Part XVI against J.D. Irving Ltd.; (3) whether any of the other defendants were “owners” of the barge so as to engage their statutory liability under Part XVI; (4) whether Part XVI applied retroactively to a sinking which occurred prior to the coming into force of Part XVI and prior to the creation of the Fund itself; (5) whether the claim against the SOPF was time-barred by subsection 710(1); (6) whether Part XVI created a liability for the IOPC Fund for events which occurred prior to the effective date of the Fund Convention in Canada; and (7) whether the claim against the IOPC Fund was time-barred.

Held, the action against the defendants in so far as it was based on Part XVI should be dismissed, but it should continue against all defendants in so far as it was based on torts; the claim against SOPF should be dismissed; SOPF’s counterclaim should be allowed; and the claim against the IOPC Fund should be dismissed.

(1) Paragraph 677(1)(a) provides that a ship owner is liable for oil pollution damage from a ship; and paragraph 677(1)(b) provides that a ship owner is liable for reasonable expenses incurred to prevent, repair, remedy or minimize oil pollution damage from the ship. Subsection 677(10) provides that no action “in respect of a matter referred to in subsection (1)” lies unless it is commenced (a) where pollution damage occurred, within three years after the day on which the pollution damage occurred, and within six years after the occurrence that caused that pollution damage; or (b) where no pollution damage occurred within six years after the occurrence. Subsection 677(1) deals with claims both for pollution damage and for preventive measures. As pollution damage occurred at the time of the sinking in 1970, paragraph 677(1)(a) applied. But, assuming that paragraph 677(1)(b) applied, the two uses of the word “occurrence” in immediate proximity to one another in the same subsection (subsection 677(10)) must have the same meaning. As a matter of first impression, that meaning can only be an event which causes or is likely to cause pollution damage.

However the history, background and purpose of Part XVI was examined. Part XVI was enacted to implement the Fund Convention and the *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* when Canadian ship owners were having difficulty obtaining international marine

la *Loi sur la marine marchande du Canada*; 2) si l’article 681 faisait obstacle à toute demande fondée sur la responsabilité délictuelle autre que celle dirigée contre la défenderesse J.D. Irving, Limited en vertu de la partie XVI; 3) si une autre partie défenderesse était «propriétaire» de la barge, de manière à engager sa responsabilité d’origine législative en vertu de la partie XVI; 4) si la partie XVI s’appliquait rétroactivement à un naufrage survenu avant l’entrée en vigueur de la partie XVI et avant la création du fonds même; 5) si la demande dirigée contre la Caisse d’indemnisation était prescrite par application du paragraphe 710(1); 6) si la partie XVI imposait une obligation au Fonds international relativement à des événements survenus avant la prise d’effet de la Convention sur le Fonds au Canada; et 7) si la demande dirigée contre le Fonds international était prescrite.

Jugement: l’action dirigée contre les défendeurs doit être rejetée dans la mesure où elle est fondée sur la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, mais elle devrait suivre son cours contre tous les défendeurs en ce qui a trait aux moyens fondés sur le droit de la responsabilité délictuelle; la demande dirigée contre la Caisse d’indemnisation devrait être rejetée; la demande reconventionnelle formulée par la Caisse d’indemnisation devrait être accueillie; et la demande dirigée contre le Fonds international devrait être rejetée.

1) L’alinéa 677(1)a) prévoit que le propriétaire d’un navire est responsable des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire; et l’alinéa 677(1)b) prévoit que le propriétaire d’un navire est responsable des frais raisonnables supportés pour prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire. Le paragraphe 677(10) prévoit que les actions «fondées sur la responsabilité décrite au paragraphe (1)» se prescrivent: a) s’il y a eu dommages par pollution, par trois ans à compter du jour où les dommages se sont produits et par six ans à compter de l’événement qui les a causés; ou b) s’il n’y a pas eu dommages par pollution, par six ans à compter de l’événement. Le paragraphe 677(1) traite des demandes relatives aux dommages par pollution et aux mesures préventives. Comme il y a eu dommages par pollution au moment du naufrage en 1970, l’alinéa 677(1)a) s’appliquait. Toutefois, même si l’alinéa 677(1)b) s’appliquait, l’utilisation à deux reprises du terme «événement», dans des dispositions voisines à l’intérieur du même paragraphe (le paragraphe 677(10)) commande qu’un seul et même sens lui soit attribué. À prime abord, ce terme ne peut s’entendre que d’un événement qui a causé ou qui causera vraisemblablement des dommages par pollution.

Cependant, l’historique, le contexte et le but de la partie XVI ont été examinés. La partie XVI a été édictée pour mettre en œuvre la Convention sur le Fonds et la *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* lorsque

insurance. Any ambiguity in subsection 677(10) is removed by a consideration of the more detailed provisions of the Conventions. In the French text “*événement*” is used as the equivalent of both “*incident*” and “*occurrence*”, thus indicating that the two words were intended to have the same meaning. Furthermore, the fact that both the Canadian and the international regimes provide recourse to funds which may have to be distributed *pro rata* in the event that there is not enough to go around provides a convincing rationale for the relatively short prescriptive periods: the administrators of the two funds could not prudently make any payments to claimants if there was any possibility of further claims exceeding the amounts available for distribution; they would have to wait until such time as they could be certain that no such claims could be made. The same interpretation of “*occurrence*” results from an examination of the general context of section 677 as a whole and the whole of Part XVI.

The above interpretation would result in the plaintiff’s action being time-barred before it had even arisen, but the plaintiff’s right of action was wholly statutory so that the presumption against statutory limitation periods was somewhat less persuasive. The plaintiff could not invoke the equities of the situation when it had only lost a right of action which it did not have at the time the sinking occurred, which it did not attempt to exercise while Part XX was in force, and which it did not exercise under Part XVI until long after the expiry of the period prescribed.

If the plaintiff’s suggestion that the time should start to run from the date that the Minister had, or should have had, reasonable grounds to believe that the wreck was likely to cause pollution damage was accepted, it would be possible to file claims for the cost and expenses of preventive measures at virtually any time. One of the purposes of a limitation period is to bring certainty to the law, especially where *pro rata* payments out of the two funds would depend upon the administrators knowing that the list of claimants was closed. Such an interpretation would also adversely impact upon the ability of ship owners to obtain international marine insurance coverage, which was one of the reasons underlying Canada’s decision to abandon the earlier regime of liability and compensation contained in Part XX. The claim was time-barred under subsection 677(10).

Regardless, the Minister had reasonable grounds to believe that pollution damage from the barge was likely before

les propriétaires des navires et des cargaisons ont éprouvé des difficultés à obtenir une police d’assurance sur le marché de l’assurance maritime internationale. L’examen des dispositions plus détaillées des conventions lève toute ambiguïté dans le paragraphe 677(10). Dans la version française, «*événement*» est employé comme l’équivalent à la fois de “*incident*” et de “*occurrence*”, ce qui indique qu’on a voulu que les deux mots aient le même sens. De plus, le fait que le régime international et le régime canadien prévoient tous deux le recours à des fonds qui risquent de devoir être distribués proportionnellement en cas d’insuffisance offre une explication convaincante aux délais de prescription relativement courts; il serait imprudent pour les administrateurs des deux fonds d’effectuer des paiements si de nouvelles demandes excédant les montants disponibles pouvaient être faites; elles devraient attendre d’avoir la certitude qu’aucune demande de ce type ne pourra être faite. Un examen du contexte général de l’article 677 dans son ensemble et de l’ensemble de la partie XVI produit la même interprétation du mot «*événement*».

L’interprétation qui précède aurait pour effet de rendre l’action de la demanderesse irrecevable avant même qu’elle ait pris naissance, mais le droit d’action de la demanderesse était lui-même d’origine purement législative, de sorte que la présomption défavorable à l’application des délais de prescription fixés par une loi avait moins de poids. La demanderesse ne pouvait pas invoquer ses droits en *equity* alors qu’elle n’a rien perdu d’autre qu’un droit d’action qu’elle n’avait pas au moment du naufrage, qu’elle n’a pas tenté d’exercer au moment où la partie XX était en vigueur et qu’elle n’a exercé sous le régime de la partie XVI que longtemps après l’expiration du délai imparti.

Si la thèse de la demanderesse, selon laquelle le délai devrait commencer à courir à la date à laquelle le ministre a eu ou aurait dû avoir des motifs raisonnables de croire que l’épave pouvait vraisemblablement causer des dommages par pollution, était acceptée, il serait possible de présenter des demandes en recouvrement des frais et dépenses imputables à des mesures préventives pratiquement n’importe quand. L’un des buts de l’établissement d’un délai de prescription consiste à conférer une certaine certitude au droit, tout particulièrement lorsque, comme en l’espèce, les personnes responsables de deux fonds doivent avoir l’assurance que la liste des créanciers est définitivement arrêtée avant de prélever des paiements proportionnels sur les deux fonds. Une telle interprétation aurait également des répercussions négatives sur la capacité des propriétaires de navires d’obtenir une police d’assurance sur le marché de l’assurance maritime internationale, ce qui était une des raisons pour lesquelles le Canada a décidé d’abandonner son régime antérieur de responsabilité et d’indemnisation contenu à la partie XX. La réclamation était prescrite en vertu du paragraphe 677(10).

Néanmoins, le ministre a eu des motifs raisonnables de croire que la barge pouvait vraisemblablement causer des

December 1992. If there was a separate prescriptive period for each separate preventive measure which the Minister in his sole discretion decides to take, there would be no limitation period at all. That cannot be the law. The proper application of the discoverability principle required the time to start running from 1970 when the government learned that the wreck was lying on the seabed and had discharged, was discharging and was likely to discharge oil.

(2) Section 681 provides that the owner of a Convention ship is not liable for the matters referred to in subsection 677(1) otherwise than as provided by this Part. A "Convention ship" is defined as a sea-going ship carrying various oils as cargo. "Owner" of a Convention ship is defined as the person registered as the owner of the ship. At the time of its sinking, the *Irving Whale* was a Convention ship and the owner was the defendant J.D. Irving, Limited. But, there was some doubt as to whether the *Irving Whale* continued to be a Convention ship and whether J.D. Irving, Limited can continue to benefit from section 681. And, the torts of negligence and nuisance alleged against the defendants may both be of a continuing nature. There was no evidence on the alleged torts and when they might have occurred. Therefore, it was not possible to find the facts necessary to release J.D. Irving, Limited from any claim for liability in tort which is outside the scope of subsection 677(1).

(3) Liability under Part XVI is limited to the owner of a vessel. While the definition of "owner" would include a charterer, the bare-boat charter to Atlantic Towing Ltd. terminated without notice in accordance with its conditions upon the sinking of the vessel. There was no evidence that any defendant other than J.D. Irving, Limited could have been owner of the barge. The Part XVI action should be dismissed against the defendants other than J.D. Irving Limited.

(4) Section 84, which enacted Part XVI, expressly applies in respect of expenses incurred after it came into force. Parliament clearly intended that Part XVI should apply to claims for expenses incurred after the date of its coming into force "regardless of the time of the occurrence that gave rise to the damage, loss, costs or expenses". An event (occurrence) which took place prior to April 24, 1989, when Part XVI was not in force may nonetheless produce legal effects and give rise to a claim thereunder after such time. Since

dommages par pollution avant le mois de décembre 1992. Si un délai de prescription différent devait s'appliquer à chaque mesure préventive que le ministre décide de prendre, à son entière discrétion, il n'existerait de fait absolument aucun délai de prescription. Le droit ne saurait admettre pareille solution. La bonne application du principe de la possibilité de découverte des dommages commande en l'espèce que le délai commence à courir au moment où le gouvernement a pris connaissance du fait que l'épave gisait au fond de la mer et que des hydrocarbures s'en étaient écoulés, s'en écoulaient encore et continueraient probablement de s'en écouler.

2) L'article 681 prévoit que la responsabilité du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention quant aux questions mentionnées au paragraphe 677(1) est limitée à celle que prévoit la présente partie. Un «navire soumis à l'application de la Convention» est défini comme étant un navire de mer qui transporte différentes cargaisons d'hydrocarbures. «Propriétaire» d'un navire soumis à l'application de la Convention est défini comme étant la personne au nom de laquelle est immatriculé le navire. Au moment du naufrage, le *Irving Whale* était un navire soumis à l'application de la Convention et son propriétaire était la défenderesse J.D. Irving, Limited. Il subsistait toutefois un doute quant à savoir si le *Irving Whale* demeurait un «navire soumis à l'application de la Convention» et si la défenderesse J.D. Irving, Limited pouvait continuer de se prévaloir de l'article 681. Et les délits de négligence et de nuisance allégués contre les défenderesses peuvent tous les deux être de nature continue. Il n'y avait aucune preuve établissant les délits allégués et le moment précis où ils se seraient produits. Il n'était donc pas possible de tirer des conclusions sur les faits essentiels pour permettre de dégager J.D. Irving, Limited de toute demande fondée sur sa responsabilité délictuelle, laquelle n'est pas visée par le paragraphe 677(1).

3) La responsabilité prévue par la partie XVI se limite au propriétaire du navire. Bien que la définition du terme «propriétaire» englobe l'affrèteur, l'affrètement coque-nue en faveur d'Atlantic Towing Ltd. a pris fin sans préavis par application de ses propres modalités lorsque le navire a sombré. Il n'y avait aucune preuve que des défendeurs autres que J.D. Irving, Limited pouvaient être propriétaires de la barge. L'action introduite sous le régime de la partie XVI doit être rejetée contre les défendeurs autres que J.D. Irving, Limited.

4) L'article 84, qui a adopté la partie XVI, s'applique expressément aux dépenses engagées après la date de son entrée en vigueur. Le législateur avait clairement l'intention que la partie XVI s'applique aux demandes en recouvrement des dépenses engagées après la date de son entrée en vigueur «indépendamment de la date de survenance de l'événement qui leur a donné lieu». Un événement qui est survenu avant le 24 avril 1989, lorsque la partie XVI n'était pas encore en vigueur, peut quand même produire des effets

the claim against the SOPF arose entirely under the statute and was not dependent upon any external factor such as a treaty, the provision must be given its full force and effect; the presumption against retroactivity was displaced.

(5) Paragraph 710(1)(a) permits a person who has incurred expenses referred to in subsection 677(1) in respect of oil pollution damage to file a claim with the Administrator of the SOPF for such expenses where the oil pollution damage occurred within two years after the day on which that damage occurred, and five years after the occurrence that caused that damage. Apart from the time periods involved, the relevant words in subsection 710(1) are identical to the corresponding words in subsection 677(1). For the reasons applicable to subsection 677(1), the claim against the SOPF was time-barred.

(6) Section 699 provides that the IOPC Fund is liable where a claimant has been unable to obtain full compensation from the ship owner where there has been an occurrence. It is clear from section 699 that the liability of the IOPC Fund under Part XVI is contingent upon it being liable under the Fund Convention. The Fund Convention came into effect on October 16, 1978 and was acceded to by Canada more than 10 years later, coming into force on the ninetieth day after deposit of the appropriate instrument. There was no indication in the Fund Convention that it was intended to have retroactive effect. The presumption against retroactivity was fully applied.

(7) The claim was time-barred against the IOPC Fund under subsection 677(10).

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof, R.S.C., 1985 (3rd Supp.), c. 6, s. 88.

Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9, ss. 673 (as am. by R.S.C., 1985 (3rd Supp.), c. 6, s. 84; S.C. 1993, c. 36, s. 12), 677 (as am. by R.S.C., 1985 (3rd Supp.), c. 6, s. 84; S.C. 1993, c. 36, s. 15; 1996, c. 31, s. 104), 678 (as am. by S.C. 1993, c. 36, s. 16), 679 (as am. by R.S.C., 1985 (3rd Supp.), c. 6, s. 84), 681 (as am. *idem*), 699 (as am. *idem*), 710 (as am. *idem*; S.C. 1993, c. 36, s. 18).

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, November 29, 1969, [1989] Can. T.S. No. 46.

juridiques et donner lieu à une demande en vertu de cette partie après cette date. Étant donné que la réclamation dirigée contre la Caisse d'indemnisation tire son origine de la loi et ne dépend d'aucun facteur extérieur, cette disposition doit s'appliquer pleinement; la présomption d'absence d'effet rétroactif a été réfutée.

5) L'alinéa 710(1)a) permet à une personne qui a engagé des frais mentionnés au paragraphe 677(1) à cause de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de déposer auprès de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation une demande en recouvrement de ces frais dans les deux ans suivant la date où ces dommages se sont produits et dans les cinq ans suivant l'événement qui les a causés. Hormis la durée des délais en cause, le libellé de la disposition pertinente du paragraphe 710(1) est identique au libellé du paragraphe 677(1). Pour les motifs applicables au paragraphe 677(1), la demande dirigée contre la Caisse d'indemnisation était prescrite.

6) L'article 699 prévoit que le Fonds international est tenu de verser une indemnisation lorsqu'un créancier a été incapable d'obtenir pleine indemnisation de la part du propriétaire du navire lorsqu'il s'est produit un événement mettant en cause un navire soumis à l'application de la Convention. Il ressort clairement du libellé de l'article 699 que la responsabilité du Fonds international sous le régime de la partie XVI est liée à sa responsabilité en vertu de la Convention sur le Fonds. La Convention sur le Fonds est entrée en vigueur le 16 octobre 1978 et le Canada y a adhéré plus de 10 ans plus tard, entrant en vigueur le quarante-deuxième jour après le dépôt de l'instrument approprié. Rien n'indique dans la Convention sur le Fonds qu'elle devait avoir un effet rétroactif. La présomption d'absence d'effet rétroactif a donc été appliquée pleinement.

7) La demande dirigée contre le Fonds international est prescrite en vertu du paragraphe 677(10).

LOIS ET RÈGLEMENTS

Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 18 décembre 1971, [1989] R.T. Can. n° 47.

Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 29 novembre 1969, [1989] R.T. Can. n° 46.

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et la Loi sur la production et la rationalisation de l'exploitation du pétrole et du gaz, L.R.C. (1985) (3^e suppl.), ch. 6, art. 88.

Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), ch. S-9, art. 673 (mod. par L.R.C. (1985) (3^e suppl.), ch. 6, art. 84; L.C. 1993, ch. 36, art. 12),

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, December 18, 1971, [1989] Can. T.S. No. 47.

677 (mod. par L.R.C. (1985) (3^e suppl.), ch. 6, art. 84; L.C. 1993, ch. 36, art. 15; 1996, ch. 31, art. 104), 678 (mod. par L.C. 1993, ch. 36, art. 16), 679 (mod. par L.R.C. (1985) (3^e suppl.), ch. 6, art. 84), 681 (mod., *idem*), 699 (mod., *idem*), 710 (mod., *idem*; L.C. 1993, ch. 36, art. 18).

APPEARANCES:

M. Robert Jetté, Frederick A. Welsford, and Jonathan Westphal for plaintiff.

L. Yves Fortier, Q.C., Johanne Gauthier and Frédéric Bachand for defendants.

David F. McEwen for party by statute Administrator of Ship-Source Oil Pollution Fund.

John G. O'Connor for party by statute International Oil Pollution Compensation Fund 1971.

SOLICITORS OF RECORD:

Deputy Attorney General of Canada for plaintiff.

Ogilvy Renault, Montréal, for defendants.

McEwen, Schmitt & Co., Vancouver, for party by statute Administrator of Ship-Source Oil Pollution Fund.

Langlois, Gaudreau, Québec, for party by statute International Oil Pollution Compensation Fund 1971.

The following are the reasons for order rendered in English by

HUGESSEN J.:

INTRODUCTION

[1] These reasons dispose of three motions for summary judgment brought respectively by the defendants and each of the defendants by statute. The action seeks the recovery of an amount in excess of

ONT COMPARU:

M. Robert Jetté, Frederick A. Welsford, et Jonathan Westphal pour la demanderesse.

L. Yves Fortier, c.r., Johanne Gauthier et Frédéric Bachand pour les défendeurs.

David F. McEwen pour la partie par application de la loi, l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

John G. O'Connor pour la partie par application de la loi, le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

Le sous-procureur général du Canada pour la demanderesse.

Ogilvy Renault, Montréal, pour les défendeurs.

McEwen, Schmitt & Co., Vancouver, pour la partie par application de la loi, l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Langlois, Gaudreau, Québec, pour la partie par application de la loi, le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971.

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

LE JUGE HUGESSEN:

INTRODUCTION

[1] Les présents motifs touchent trois requêtes sollicitant un jugement sommaire présentées respectivement par les défendeurs et chacun des défendeurs par application de la loi. L'action vise le rembourse-

\$42,000,000 said to be the expense incurred by the plaintiff in the raising of the barge *Irving Whale*. The action sounds both in statute, alleging liability based upon Part XVI of the *Canada Shipping Act*,¹ and in tort, alleging both negligence and nuisance. The motions are concerned primarily with the statutory liability although, as will be seen, there may be some impact upon the question of tort liability as well.

THE PARTIES

[2] The plaintiff is the Government of Canada.

[3] The named defendants all have a connection with the barge *Irving Whale* as follows:

(a) J.D. Irving Ltd. was the registered owner of the *Irving Whale* at the time of her sinking;

(b) Atlantic Towing Ltd. was the bare-boat charterer of the barge at the same time;

(c) Irving Oil Company Ltd. was the owner of the cargo of oil aboard the barge;

(d) the tug *Irving Maple* was towing the barge at the time that she sank;

(e) Universal Sales Ltd. was the registered owner of the *Irving Maple* at the time; and

(f) Atlantic Towing Ltd. was also the operator and had the control of the tug *Irving Maple* at the time of the sinking.

[4] The parties (defendants) by statute are:

(a) the Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund (hereinafter SOPF) against whom a claim has been made pursuant to Part XVI of the *Canada Shipping Act*; and

ment d'un montant de plus de 42 000 000 \$ que la demanderesse soutient avoir engagé pour renflouer la barge *Irving Whale*. L'action procède à la fois du droit d'origine législative, vu les allégations de responsabilité fondées sur la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*¹, et du droit de la responsabilité délictuelle, vu les allégations de négligence et de nuisance. Les requêtes visent principalement la responsabilité d'origine législative, bien qu'elles puissent avoir aussi certaines répercussions sur la question de la responsabilité délictuelle, comme nous le verrons.

LES PARTIES

[2] La partie demanderesse est le gouvernement du Canada.

[3] Les défendeurs désignés ont tous un lien avec la barge *Irving Whale*:

a) J.D. Irving Ltd. était le propriétaire enregistré du *Irving Whale* au moment de son naufrage;

b) Atlantic Towing Ltd. était l'affrèteur coque-nuc de la barge au même moment;

c) Irving Oil Company Ltd. était le propriétaire de la cargaison d'hydrocarbures transportée à bord de la barge;

d) le remorqueur *Irving Maple* remorquait la barge au moment du naufrage;

e) Universal Sales Ltd. était le propriétaire enregistré du remorqueur *Irving Maple* à ce moment;

f) Atlantic Towing Ltd. était l'exploitant du remorqueur *Irving Maple* et en avait le contrôle au moment du naufrage.

[4] Les parties défenderesses par application de la loi sont:

a) l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse d'indemnisation), contre lequel une demande est dirigée en vertu de la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*;

(b) the International Oil Pollution Compensation Fund 1971 (hereinafter IOPC Fund) which has been notified of and has become a party to the present action pursuant both to the terms of Part XVI and of the 1971 *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, December 18, 1971 [[1989] Can. T.S. No. 47] (hereinafter the Fund Convention).

b) le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971 (le Fonds international) qui a été avisé de la présente action et à laquelle il est devenu partie par application à la fois de la partie XVI et de la *Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, 18 décembre 1971 [[1989] R.T. Can. n° 47] (la Convention sur le Fonds).

THE FACTS

[5] While the parties are in some disagreement as to the relevance of certain facts, the following facts have been established either by admissions in the pleadings or by uncontradicted evidence:

(a) the *Irving Whale* was a tank barge having an overall length of 270 feet and a registered net tonnage of 2,089.8 tons. She was registered at the port of St. John in accordance with the terms of the *Canada Shipping Act*;

(b) the registered owner of the barge was J.D. Irving Ltd.;

(c) on September 7, 1970, the *Irving Whale* sank while in tow of the tug *Irving Maple* on a voyage from Halifax, Nova Scotia to Bathurst, New Brunswick. She came to rest on the seabed in approximately 220 feet of water;

(d) according to her bill of lading, the barge carried, at the time of her sinking, a cargo of 4,297 long tons of bunker C fuel oil;

(e) at the time of and immediately following the sinking, a quantity of oil was discharged from the barge which contaminated approximately 32 kilometres of the shoreline of the Magdalen Islands. The Government of Canada undertook operations which lasted until November, 1970 to clean the shoreline where it had been fouled by oil;

(f) small quantities of oil continued to leak intermittently from the barge over the next 26 years although there is no evidence that any of such leaks were of sufficient importance to have any signifi-

LES FAITS

[5] Malgré un certain désaccord entre les parties quant à la pertinence de certains faits, les faits suivants ont été établis, soit par des aveux dans les actes de procédure, soit par une preuve non contredite:

a) le *Irving Whale* était un chaland-citerne d'une longueur hors tout de 270 pieds d'une jauge nette au registre de 2 089,8 tonnes. Il était immatriculé au port de St. John conformément aux dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*;

b) le propriétaire enregistré de la barge était la société J.D. Irving Ltd.;

c) le 7 septembre 1970, le *Irving Whale* a fait naufrage pendant que le remorqueur *Irving Maple* le remorquait entre Halifax, en Nouvelle-Écosse, et Bathurst, au Nouveau-Brunswick. Il a coulé au fond de la mer, à une profondeur d'environ 220 pieds;

d) selon son connaissance, la barge transportait, au moment de son naufrage, une cargaison de 4 297 tonnes fortes de mazout brut;

e) au moment du naufrage et immédiatement après, des hydrocarbures ont été rejetés par la barge et ont contaminé le rivage des Îles de la Madeleine sur une distance d'environ 32 kilomètres. Le gouvernement du Canada a entrepris des travaux qui se sont poursuivis jusqu'en novembre 1970 pour nettoyer le rivage souillé par les hydrocarbures;

f) de petites quantités d'hydrocarbures ont continué à être rejetées par la barge, de façon intermittente, pendant les 26 années qui ont suivi, bien qu'aucun élément de preuve n'établisse que l'un de ces rejets

cant impact upon the nearby land masses of the Magdalen Islands and Prince Edward Island;

(g) the condition of the barge was kept under surveillance by the Government. An early proposal to raise the barge was abandoned because of concerns over the propriety of the bidding process. In the years that followed, the authorities did take some preventive measures notably by the placing of bags over vent pipes to prevent the release of oil;

(h) in 1992, the Government commissioned a report on the feasibility of salvaging the barge. That report, submitted December 1, 1992, concluded that the risk of a massive and uncontrolled discharge of oil from the barge was serious and that the progressive deterioration of the vessel would, in due course, make it impossible to salvage her. Immediate preventive action was recommended;

(i) on March 18, 1994, the Minister of Transport concluded that the barge represented a long-term pollution risk and that the likely discharge of its cargo into the waters of the Gulf would have catastrophic negative impact upon the fishing and tourism industries in the region;

(j) on July 30, 1996, the *Irving Whale* was raised from the seabed successfully and was transported to the port of Halifax. She was found to contain 3575,871 long tons of crude oil;

(k) this action was brought on July 29, 1997.

THE LEGISLATION

[6] Part XVI is too long to be reproduced conveniently here in its entirety. However, the following are the most relevant sections for the purposes of this determination [sections 673 (as am. by R.S.C., 1985 (3rd Supp.), c. 6, s. 84; S.C. 1993, c. 36, s. 12), 677 (as am. by R.S.C., (3rd Supp.), c. 6, s. 84; S.C. 1993,

a été suffisamment important pour avoir des conséquences appréciables sur les terres émergées des Îles de la Madeleine et de l'Île-du-Prince-Édouard;

g) le gouvernement a surveillé l'état de la barge. Une proposition de renflouement de la barge a été abandonnée peu de temps après le naufrage en raison d'appréhensions concernant la régularité du processus d'appel d'offres. Au cours des années qui ont suivi, les autorités ont pris des mesures préventives consistant, notamment, à placer des sacs sur les tuyaux de mise à l'air libre pour empêcher le rejet d'hydrocarbures;

h) en 1992, le gouvernement a commandé un rapport sur la faisabilité du renflouement de la barge. Ce rapport, remis le 1^{er} décembre 1992, concluait que le risque de rejet massif non contrôlé d'hydrocarbures provenant de la barge était important et que la détérioration progressive du bâtiment rendrait un jour son renflouement impossible. Il recommandait la prise de mesures préventives immédiates;

i) le 18 mars 1994, le ministre des Transports a conclu que la barge représentait un risque de pollution à long terme et que le rejet probable de sa cargaison dans les eaux du Golfe aurait des conséquences catastrophiques sur les industries de la pêche et du tourisme dans la région;

j) le 30 juillet 1996, on a réussi à remettre le *Irving Whale* à flot et à le transporter au port de Halifax. On a constaté qu'il renfermait 3 575,871 tonnes fortes de pétrole brut;

k) La présente action a été intentée le 29 juillet 1997.

LES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES

[6] La partie XVI est trop longue pour qu'il convienne de la reproduire en entier. En voici toutefois les dispositions les plus pertinentes en l'espèce [articles 673 (mod. par L.R.C. (1985) (3^e suppl.), ch. 6, art. 84; L.C. 1993, ch. 36, art. 12), 677 (mod. par L.R.C. (1985) (3^e suppl.), ch. 6, art. 84; L.C. 1993, ch.

c. 36, s. 15; 1996, c. 31, s. 104), 678 (as am. by R.S.C., 1985 (3rd Supp., c. 6, s. 84; S.C. 1993, c. 36, s. 16), 679 (as am. by R.S.C., 1985 (3rd Supp.), c. 6, s. 84), 681 (as am. *idem*), 699 (as am. *idem*), 710 (as am. *idem*; S.C. 1993, c. 36, s. 18)]:

673. In this Part,

“Administrator” means the Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund appointed pursuant to section 704;

“Civil Liability Convention” means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, concluded in Brussels on November 29, 1969, as amended by any protocol that is in force for Canada;

“Convention ship” means a sea-going ship, wherever registered, carrying, in bulk as cargo, crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil, whale oil or any other persistent oil;

“discharge” of a pollutant from a ship means any discharge of a pollutant from a ship that results, directly or indirectly, in the pollutant entering the water and includes, without limiting the generality of the foregoing, spilling, leaking, pumping, pouring, emitting, emptying, throwing and dumping;

“Fund Convention” means the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, concluded in Brussels on December 18, 1971, and the Protocol concluded in London on November 19, 1976;

“guarantor” means a guarantor under a contract of liability insurance or other similar security relating to a ship owner’s liability under section 677;

“in bulk” means in a hold or tank that is part of the structure of the ship, without any intermediate form of containment;

“International Fund” means the International Oil Pollution Compensation Fund established by the Fund Convention;

“oil”, except in sections 716 to 721, means oil of any kind or in any form and, without limiting the generality of the foregoing, includes petroleum, fuel oil, sludge, oil refuse and oil mixed with wastes but does not include dredged spoil;

“oil pollution damage” means, in relation to any ship, loss or damage outside the ship caused by contamination resulting from the discharge of oil from that ship;

“owner” of a ship means

36, art. 15; 1996, ch. 31, art. 104), 678 (mod. par L.R.C. (1985) (3^e suppl.), ch. 6, art. 84; L.C. 1993, ch. 36, art. 16), 679 (mod. par L.R.C. (1985) (3^e suppl.), ch. 6, art. 84), 681 (mod., *idem*), 699 (mod., *idem*), 710 (mod., *idem*; L.C. 1993, ch. 36, art. 18)]:

673. Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente partie.

«administrateur» L’administrateur de la Caisse d’indemnisation nommé en conformité avec l’article 704.

«Caisse d’indemnisation» La Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, constituée par l’article 702.

«Convention sur le Fonds international» La Convention internationale portant création d’un fonds international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, et modifiée par le protocole adopté à Londres le 19 novembre 1976.

«Convention sur la responsabilité civile» La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, telle que modifiée par les protocoles qui sont en vigueur pour le Canada.

«dommages par pollution» À l’égard d’un navire, pertes ou dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d’un polluant par ce navire.

«dommages dus à la pollution par les hydrocarbures» À l’égard d’un navire, pertes ou dommages extérieurs au navire et causés par une contamination résultant du rejet d’hydrocarbures par ce navire.

«en vrac» Dans une cale ou une citerne faisant partie de la structure du navire, sans contenant intermédiaire.

«Fonds international» Le Fonds international d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures constitué par la Convention sur le Fonds international.

«garant» Quiconque, en vertu d’un contrat d’assurance responsabilité ou d’une autre garantie semblable, se porte garant à l’égard de la responsabilité d’un propriétaire de navire aux termes de l’article 677.

«hydrocarbures» Sauf aux articles 716 à 721, les hydrocarbures de toutes sortes sous toutes leurs formes, notamment le pétrole, le fuel-oil, les boues, les résidus d’hydrocarbures et les hydrocarbures mélangés à des déchets, à l’exclusion des déblais de dragage.

(a) in relation to a Convention ship, the person registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person owning the ship, or

(b) in relation to any other ship, the person having for the time being, either by law or by contract, the rights of the owner of the ship as regards the possession and use thereof;

“pollutant” means

(a) any substance that, if added to any waters, would degrade or alter or form part of a process of degradation or alteration of the quality of those waters to an extent that is detrimental to their use by man or by any animal, fish or plant that is useful to man, and

(b) any water that contains a substance in such a quantity or concentration, or that has been so treated, processed or changed, by heat or other means, from a natural state that it would, if added to any waters, degrade or alter or form part of a process of degradation or alteration of the quality of those waters to an extent that is detrimental to their use by man or by any animal, fish or plant that is useful to man,

and, without limiting the generality of the foregoing, includes oil and any substance or any substance of a class of substances that is prescribed for the purposes of Part XV to be a pollutant;

“pollution damage” means, in relation to any ship, loss or damage outside the ship caused by contamination resulting from the discharge of a pollutant from that ship;

“prescribed” means prescribed by regulation;

“ship” includes any description of vessel, boat or craft designed, used or capable of being used solely or partly for marine navigation, without regard to method or lack of propulsion;

“Ship-source Oil Pollution Fund” means the Ship-source Oil Pollution Fund established by section 702;

“tonne” means 1 000 kg.

...

677. (1) Subject to this Part, the owner of a ship is liable

(a) for oil pollution damage from the ship;

(b) for costs and expenses incurred by

(i) the Minister of Fisheries and Oceans,

(ii) a response organization to whom a certificate of designation has been issued pursuant to subsection 660.4(1),

«navire» Toutes sortes de bâtiments, bateaux ou embarcations conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion.

«navire soumis à l'application de la Convention» Navire de mer, quel que soit le lieu de son immatriculation, qui transporte en vrac une cargaison de pétrole brut, de fuel-oil, d'huile diesel lourde, d'huile de graissage, d'huile de baleine ou d'autres hydrocarbures persistants.

«polluant» Les hydrocarbures, les substances désignées par règlement, nommément ou par catégories, comme polluantes pour l'application de la partie XV et, notamment, les substances suivantes:

a) celles qui, ajoutées à l'eau, produiraient, directement ou non, une dégradation ou altération de sa qualité de nature à nuire à son utilisation par l'homme ou par les animaux, les poissons ou les plantes utiles à l'homme;

b) l'eau qui contient une substance en quantité ou concentration telle ou qui a été chauffée ou traitée ou transformée depuis son état naturel de façon telle que son addition à l'eau produirait, directement ou non, une dégradation ou altération de la qualité de cette eau de façon à nuire à son utilisation par l'homme ou par les animaux, les poissons ou les plantes utiles à l'homme.

«propriétaire»

a) À l'égard d'un navire soumis à l'application de la Convention, la personne au nom de laquelle il est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, de celle qui en a la propriété;

b) à l'égard des autres navires, la personne qui a, au moment considéré, en vertu de la loi ou d'un contrat, les droits du propriétaire du navire en ce qui a trait à la possession et à l'usage du navire.

«rejet» À l'égard d'un navire, rejet depuis ce navire, d'un polluant qui, directement ou indirectement, atteint l'eau, notamment par déversement, fuite, déchargement ou chargement par pompage, rejet liquide, émanation, vidange, rejet solide et immersion.

«tonne» L'unité de mesure égale à mille kilogrammes.

[. . .]

677. (1) Sous réserve des autres dispositions de la présente partie, le propriétaire d'un navire est responsable dans les cas suivants:

a) des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire;

b) des frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans, un organisme d'intervention agréé aux termes du paragraphe 660.4(1), toute autre personne au Canada ou toute autre personne d'un État partie à la Convention sur

(iii) any other person in Canada, or

(iv) any person in a state, other than Canada, that is a party to the Civil Liability Convention,

in respect of measures taken to prevent, repair, remedy or minimize oil pollution damage from the ship, including measures taken in anticipation of a discharge of oil from the ship, to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by such measures; and

(c) for costs and expenses incurred

(i) by the Minister of Fisheries and Oceans in respect of measures taken pursuant to paragraph 678(1)(a) in respect of any monitoring, or in relation to the direction of the taking of measures or their prohibition, pursuant to paragraph 678(1)(b) or (c), or

(ii) by any other person in respect of measures the person was directed to take, or prohibited from taking, pursuant to paragraph 678(1)(b) or (c),

to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, and for any loss or damage caused by such measures.

(3) The owner's liability under subsection (1) does not depend on proof of fault or negligence, but the owner is not liable under that subsection if he establishes that the occurrence

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war or insurrection or from a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;

(b) was wholly caused by an act or omission of a third party with intent to cause damage; or

(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids, in the exercise of that function.

(4) Where the owner of a ship who is liable under subsection (1) establishes that the occurrence resulted wholly or partially

(a) from an act or omission done by the person who suffered the damage with intent to cause damage, or

(b) from the negligence of that person,

the liability of the owner to that person is reduced or nullified in proportion to the degree to which the occurrence resulted from the factors mentioned in paragraphs (a) and (b).

la responsabilité civile pour la prise de mesures visant à prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire ou les rejets d'hydrocarbures en prévision d'un risque de même que les pertes ou dommages causés par ces mesures, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables;

c) des frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans pour les mesures qu'il prend aux termes de l'alinéa 678(1)a) en ce qui concerne les mesures de surveillance ou les mesures qu'il prend, ordonne ou interdit de prendre aux termes des alinéas 678(1)b) ou c), ou par toute autre personne pour les mesures qu'il lui a été ordonné ou interdit de prendre aux termes des alinéas 678(1)b) ou c) de même que les pertes ou dommages causés par ces mesures, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables.

(3) La responsabilité du propriétaire telle que prévue au paragraphe (1) n'est pas subordonnée à la preuve d'une faute ou d'une négligence, mais il n'est pas tenu responsable s'il démontre que l'événement:

a) soit résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, de guerre civile ou d'insurrection ou d'un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible;

b) soit est entièrement imputable à l'acte ou à l'omission d'un tiers qui avait l'intention de causer des dommages;

c) soit est entièrement imputable à la négligence ou à l'action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité dans le cadre des responsabilités qui lui incombent en ce qui concerne l'entretien des feux et autres aides à la navigation.

(4) Le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité s'il prouve que l'événement résulte en totalité ou en partie:

a) soit de l'acte ou de l'omission de la personne qui a subi les dommages, si celle-ci avait l'intention de causer un dommage;

b) soit de la négligence de cette personne.

(5) Nothing in this Part shall be construed as limiting or restricting any right of recourse that the owner of a ship who is liable under subsection (1) may have against any other person.

(6) Costs and expenses incurred by the owner of a ship in respect of measures voluntarily taken by him to prevent, repair, remedy or minimize oil pollution damage from the ship, including measures taken in anticipation of a discharge of oil from the ship, to the extent that the measures taken and the costs and expenses are reasonable, rank equally with other claims against any security given by that ship owner in respect of his liability under this section.

(7) Subject to sections 679 and 683, all claims pursuant to this Part may be sued for and recovered in the Admiralty Court.

(8) Subject to subsection (9), the jurisdiction conferred on the Admiralty Court by subsection (7) may be exercised *in rem* against the ship that is the subject of the claim, or against any proceeds of sale thereof that have been paid into court.

(9) No action *in rem* may be commenced in Canada against

- (a) any warship, coast guard ship or police vessel;
- (b) any ship owned or operated by Canada or a province, or any cargo carried thereon, where such ship is engaged on government service; or
- (c) any ship owned or operated by a state other than Canada, or any cargo carried thereon, with respect to any claim where, at the time the claim arose or the action is commenced, such ship was being used exclusively for non-commercial governmental purposes.

(10) No action in respect of a matter referred to in subsection (1) lies unless it is commenced

- (a) where pollution damage occurred, within three years after the day on which the pollution damage occurred and within six years after the occurrence that caused that pollution damage; or
- (b) where no pollution damage occurred, within six years after the occurrence.

(11) Where there is an occurrence that gives rise to liability of an owner of a ship under subsection (1), the Administrator may, either before or after receiving a claim pursuant to section 710, commence an action *in rem* against the ship that is the subject of the claim, or against any proceeds of sale thereof that have been paid into court, and

(5) La présente partie n'a pas pour effet de porter atteinte aux droits ou recours qu'un propriétaire de navire responsable en vertu du paragraphe (1) peut exercer contre des tiers.

(6) Les frais supportés par un propriétaire de navire qui prend volontairement les mesures visées au paragraphe (1) à l'égard de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sont du même rang que les autres créances vis-à-vis des garanties que le propriétaire a données à l'égard de la responsabilité que lui impose le présent article, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables.

(7) Sous réserve des articles 679 et 683, la Cour d'Amirauté a compétence à l'égard des demandes en recouvrement de créances exercées en vertu de la présente partie.

(8) Sous réserve du paragraphe (9), la compétence que confère le paragraphe (7) à la Cour d'Amirauté peut s'exercer *in rem* à l'encontre du navire qui fait l'objet de la demande ou à l'encontre du produit de la vente de celui-ci déposé à la cour.

(9) Aucune action *in rem* ne peut être intentée au Canada à l'encontre:

- a) d'un navire de guerre, d'un navire de la garde côtière ou d'un navire de police;
- b) d'un navire qui appartient au Canada ou à une province, ou qui est exploité par le Canada ou une province, ou encore à l'encontre de la cargaison se trouvant sur ce navire, dans les cas où le navire en question est affecté à un service gouvernemental;
- c) d'un navire qui appartient à un État étranger ou qui est exploité par un tel État, ou encore à l'encontre de la cargaison se trouvant sur ce navire si, au moment où la cause d'action a pris naissance ou au moment où l'action est intentée, le navire est utilisé exclusivement dans le cadre d'une activité gouvernementale non commerciale.

(10) Les actions fondées sur la responsabilité décrite au paragraphe (1) se prescrivent:

- a) s'il y a eu dommages par pollution, par trois ans à compter du jour où les dommages se sont produits et par six ans à compter de l'événement qui les a causés;
- b) s'il n'y a pas eu dommages par pollution, par six ans à compter de l'événement.

(11) En cas d'événement dont la responsabilité est imputable au propriétaire d'un navire aux termes du paragraphe (1), l'administrateur peut, même avant d'avoir reçu la demande visée à l'article 710, intenter une action *in rem* à l'encontre du navire qui fait l'objet de la demande ou à l'encontre du produit de la vente de celui-ci déposé à la cour

in any such action the Administrator shall be entitled to claim security in an amount not less than the shipowner's maximum aggregate liability calculated in accordance with section 679.

(12) The Administrator may only continue the action referred to in subsection (11) if the Administrator has become subrogated to the rights of the claimant under subsection 711(3).

678. (1) Where the Minister believes on reasonable grounds that a ship has discharged, is discharging or is likely to discharge a pollutant, the Minister may

(a) take such measures as the Minister deems necessary to repair, remedy, minimize or prevent pollution damage from that ship, including the removal or destruction of the ship and its contents, and may sell or otherwise dispose of the ship and its contents;

(b) monitor the measures taken by any person to repair, remedy, minimize or prevent pollution damage from the ship; or

(c) where the Minister considers it necessary to do so, direct any person to take measures referred to in paragraph (b), or prohibit any person from taking such measures.

(2) The proceeds from any sale or other disposal of a ship or its contents pursuant to paragraph (1)(a) shall be applied towards meeting the costs and expenses incurred in taking the measures under that paragraph, and any surplus shall be paid to the owner of that ship or to the owner of its contents, as the case may be.

...

679. (1) Where an occurrence giving rise to liability of an owner of a ship under section 677 occurs without actual fault or privity of the owner, the owner's maximum aggregate liability under that section in respect of that occurrence is the lesser of

(a) one hundred and thirty-three Special Drawing Rights for each

(i) ton of the ship's tonnage, where paragraph (2)(a) applies, or

(ii) tonne of the Convention ship's tonnage, where paragraph (2)(b) applies,

(b) fourteen million Special Drawing Rights,

and section 575 does not apply in respect of the owner's liability for the matters referred to in subsection 677(1).

et, à cette occasion, peut demander une garantie d'un montant au moins égal à la responsabilité maximale cumulée du propriétaire du navire calculée conformément à l'article 679.

(12) L'administrateur ne peut continuer cette action que s'il est subrogé dans les droits du demandeur en vertu du paragraphe 711(3).

678. (1) Le ministre peut, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'un rejet de polluant ou un risque de rejet est attribuable à un navire:

a) prendre les mesures qu'il estime nécessaires pour prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages, voire enlever ou détruire le navire et son contenu, et disposer du navire et de son contenu;

b) surveiller l'application de toute mesure prise par toute personne en vue de prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages;

c) s'il l'estime nécessaire, ordonner à toute personne de prendre les mesures visées à l'alinéa b) ou lui interdire de les prendre.

(2) Le produit de la vente ou autre forme de cession d'un navire ou de son contenu effectuée en vertu de l'alinéa (1)a) est affecté aux frais engagés par la prise de mesures que vise cet alinéa; le surplus est remis au propriétaire du navire ou du contenu, selon le cas.

[. . .]

679. (1) La responsabilité maximale du propriétaire d'un navire aux termes de l'article 677 est limitée au plus petit des montants suivants dans le cas où l'événement qui engage sa responsabilité a eu lieu sans sa faute personnelle ou participation:

a) cent trente-trois droits de tirage spéciaux:

(i) par tonneau de jauge du navire, lorsque l'alinéa (2)a) s'applique,

(ii) par tonne d'équivalence de jauge du navire soumis à l'application de la Convention, lorsque l'alinéa (2)b) s'applique;

b) quatorze millions de droits de tirage spéciaux.

L'article 575 ne s'applique pas alors à la responsabilité du propriétaire décrite au paragraphe 677(1).

(2) For the purposes of subparagraphs (1)(a)(i) and (ii),

(a) a ship's tonnage is the aggregate of

(i) its net tonnage, and

(ii) the amount deducted from its gross tonnage in respect of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage; or

(b) where a Convention ship's tonnage cannot be measured in accordance with paragraph (a), it shall be deemed to be 39.368 per cent of the weight in tonnes of oil that the Convention ship is capable of carrying.

(3) In subsection (2), "net tonnage" means register tonnage.

(4) In paragraphs (1)(a) and (b), "Special Drawing Rights" means special drawing rights issued by the International Monetary Fund.

...

681. (1) The owner of a Convention ship is not liable for the matters referred to in subsection 677(1) otherwise than as provided by this Part.

(2) No servant or agent of the owner of a Convention ship nor any person performing salvage operations with the agreement of the owner shall be liable for the matters referred to in subsection 677(1).

...

699. Where there is an occurrence involving a Convention ship, to the extent that a claimant has been unable to obtain full compensation under this Part from the ship owner or his guarantor, the International Fund is, subject to the provisions of the Fund Convention, liable in accordance with Article 4 of that Convention.

...

710. (1) In addition to any right against the Ship-source Oil Pollution Fund under section 709, a person, other than one described in subparagraphs 677(1)(b)(ii) and (iv), who has suffered loss or damage or incurred costs or expenses referred to in subsection 677(1) in respect of actual or anticipated oil pollution damage may file a claim with the Administrator for the loss, damage, costs or expenses

(2) Les règles suivantes s'appliquent à l'alinéa (1)a :

a) la jauge d'un navire est sa jauge nette augmentée du volume qui, en raison de l'espace occupé par la chambre des machines, a été déduit de sa jauge brute pour en déterminer la jauge nette;

b) s'il est impossible de déterminer la jauge d'un navire soumis à l'application de la Convention en conformité avec l'alinéa a), celle-ci est réputée égale à 39,368 pour cent du poids en tonnes des hydrocarbures que le navire peut transporter.

(3) Au paragraphe (2), la jauge nette est la jauge officielle.

(4) Pour l'application des alinéas (1)a) et b), les droits de tirage spéciaux sont ceux qu'émet le Fonds monétaire international.

[. . .]

681. (1) La responsabilité du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention quant aux questions mentionnées au paragraphe 677(1) est limitée à celle que prévoit la présente partie.

(2) Ne peut être engagée la responsabilité des préposés ou mandataires du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention, ou celle des personnes effectuant des opérations de sauvetage avec le consentement du propriétaire, eu égard aux questions mentionnées au paragraphe 677(1).

[. . .]

699. Dans le cas où un événement met en cause un navire soumis à l'application de la Convention, le Fonds international est tenu, sous réserve des dispositions de la Convention sur le Fonds international, de verser une indemnisation conforme aux termes de l'article 4 de cette convention, dans la mesure où un créancier a été, en application de la présente partie, incapable d'obtenir pleine indemnisation de la part du propriétaire du navire ou du garant de ce propriétaire.

[. . .]

710. (1) En plus des droits qu'elle peut exercer contre la Caisse d'indemnisation en vertu de l'article 709, toute personne autre qu'un organisme d'intervention agréé aux termes du paragraphe 660.4(1) ou qu'une personne d'un État partie à la Convention sur la responsabilité civile qui a subi des préjudices ou des dommages ou qui a engagé des frais mentionnés au paragraphe 677(1) à cause de dommages réels ou d'un risque de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures peut déposer auprès de l'administrateur dans les délais qui suivent, une demande en recouvrement de créance due à ces dommages, préjudices et frais, sous réserve du pouvoir donné à la Cour d'Amirauté à l'alinéa 715a) de prescrire une période plus courte:

(a) where oil pollution damage occurred, within two years after the day on which that damage occurred and five years after the occurrence that caused that damage, or

(b) where no oil pollution damage occurred, within one year after the occurrence,

subject to the fixing of a shorter period by the Admiralty Court under paragraph 715(a).

(2) On receipt of a claim under subsection (1), the Administrator shall forthwith

(a) investigate and assess the claim; and

(b) make an offer of compensation to the claimant for whatever portion of the claim the Administrator finds to be established.

(3) For the purpose of investigating and assessing a claim pursuant to subsection (2), the Administrator has all the powers of a commissioner under Part I of the *Inquiries Act*.

(4) In investigating and assessing a claim pursuant to subsection (2), the Administrator shall concern himself only with

(a) whether the claim is for matters covered by subsection (1); and

(b) whether the claim resulted wholly or partially

(i) from an act or omission done by the claimant with intent to cause damage, or

(ii) from the negligence of the claimant.

(5) A claimant is not required to satisfy the Administrator that the occurrence was caused by a ship, but the Administrator shall dismiss a claim under subsection (1) if satisfied on the evidence that the occurrence was not caused by a ship.

(6) Where the Administrator is satisfied that a claim under subsection (1) resulted wholly or partially

(a) from an act or omission done by the claimant with intent to cause damage, or

(b) from the negligence of the claimant,

the Administrator shall nullify or reduce any amount that he would have otherwise assessed under subsection (2), in proportion to the degree to which he finds that the claim resulted from the factors mentioned in paragraphs (a) and (b).

a) s'il y a eu des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans les deux ans suivant la date où ces dommages se sont produits et dans les cinq ans suivant l'événement qui les a causés;

b) s'il n'y a pas eu de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans l'année qui suit l'événement.

(2) Sur réception de la demande en recouvrement de créance, l'administrateur procède de la façon suivante:

a) il enquête sur la créance et l'évalue;

b) il fait une offre de règlement pour la partie de la demande qu'il juge recevable.

(3) Pour enquêter sur les créances et les évaluer en conformité avec le paragraphe (2), l'administrateur a les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*.

(4) En enquêtant sur les créances et en les évaluant, l'administrateur doit se préoccuper seulement des faits suivants:

a) si la créance est couverte par le paragraphe (1);

b) si la créance résulte, en tout ou en partie:

(i) soit d'une action ou omission du demandeur visant à causer un dommage,

(ii) soit de la négligence de celui-ci.

(5) Le demandeur n'est pas tenu de démontrer que l'événement a été causé par un navire mais l'administrateur rejette la demande s'il est d'avis que la preuve établit que l'événement n'a pas été causé par un navire.

(6) L'administrateur réduit proportionnellement ou annule la demande lorsqu'il est convaincu que l'événement à l'origine de celle-ci est attribuable en tout ou en partie:

a) soit à une action ou une omission du demandeur visant à causer un dommage;

b) soit à sa négligence.

[7] Part XVI was enacted by section 84 of the enacting statute.² That statute was proclaimed in force on April 24, 1989. Section 88 reads:

88. (1) Section 84 applies in respect of damage or loss occurring or costs or expenses incurred after the coming into force of that section, regardless of the time of the occurrence that gave rise to the damage, loss, costs or expenses.

(2) Any claim made against the Ship-source Oil Pollution Fund after the coming into force of section 84 in respect of damage or loss that occurred, or costs or expenses that were incurred, before the coming into force of that section shall be dealt with in accordance with the provisions of Part XV of the *Canada Shipping Act* as it read immediately before the coming into force of that section.

(3) All rights and obligations of the Maritime Pollution Claims Fund in existence immediately before the coming into force of section 84 shall, on the coming into force of that section, become rights or obligations of the Ship-source Oil Pollution Fund, and any such right or obligation or any claim pending against the Maritime Pollution Claims Fund may be enforced by or against the Ship-source Oil Pollution Fund in accordance with the provisions of Part XV of the *Canada Shipping Act* as it read immediately before the coming into force of that section.

THE ISSUES

[8] The following issues fall to be decided on these motions:

(1) by the defendants:

(a) whether the plaintiff's claim is time-barred by the terms of subsection 677(10);

(b) whether the terms of section 681 serve to bar any claim in tort other than under Part XVI against the defendant J.D. Irving Ltd.;

(c) whether there is any evidence that any of the other defendants were "owners" of the barge so as to engage their statutory liability under Part XVI;

(2) for the defendant by statute SOPF:

[7] La partie XVI a été édictée par l'article 84 de la loi d'édition². Cette Loi a été promulguée le 24 avril 1989. Voici l'article 88:

88. (1) L'article 84 s'applique aux dommages et aux préjudices qui surviennent après son entrée en vigueur de même qu'aux frais qui sont engagés après cette entrée en vigueur, indépendamment de la date de survenance de l'événement qui leur a donné lieu.

(2) Les demandes en recouvrement de créance présentées à la Caisse d'indemnisation après l'entrée en vigueur de l'article 84 à l'égard de dommages et de préjudices survenus, de même qu'à l'égard des frais engagés, avant cette entrée en vigueur, sont déterminées en conformité avec les dispositions de la partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur de cet article.

(3) Les droits et obligations de la Caisse des réclamations de la pollution maritime qui existent à l'entrée en vigueur de l'article 84 deviennent au moment de cette entrée en vigueur ceux de la Caisse d'indemnisation; les demandes non encore réglées à ce moment peuvent être dirigées contre la Caisse d'indemnisation, les droits transférés peuvent être exercés et les obligations remplies par celle-ci en conformité avec les dispositions de la partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur de cet article.

LES QUESTIONS EN LITIGE

[8] La Cour doit trancher les questions qui suivent.

1) Dans la requête présentée par les défendeurs:

a) La demande de la demanderesse est-elle prescrite par application du paragraphe 677(10)?

b) L'article 681 fait-il obstacle à toute demande fondée sur la responsabilité délictuelle autre que celle dirigée contre la défenderesse J.D. Irving Ltd. en vertu de la partie XVI?

c) Des éléments de preuve établissent-ils qu'une autre partie défenderesse était «propriétaire» de la barge, de manière à engager sa responsabilité d'origine législative en vertu de la partie XVI?

2) Dans la requête présentée par la Caisse d'indemnisation, défenderesse par application de la loi:

(a) whether the terms of Part XVI have any retroactive application to a sinking which occurred prior to the coming into force of Part XVI and prior to the creation of the fund itself;

(b) whether the claim against the SOPF is time-barred by the terms of subsection 710(1);

(3) for the defendant by statute IOPC Fund:

(a) whether Part XVI creates liability for the IOPC Fund for events which occurred prior to the effective date of the Fund Convention in Canada;

(b) whether the claim against the IOPC Fund is time-barred

a) La partie XVI s'applique-t-elle rétroactivement à un naufrage survenu avant l'entrée en vigueur de la partie XVI et avant la création du fonds même?

b) La demande dirigée contre la Caisse d'indemnisation est-elle prescrite par application du paragraphe 710(1)?

3) Dans la requête présentée par le Fonds international, défendeur par application de la loi:

a) La partie XVI impose-t-elle une obligation au Fonds international relativement aux événements survenus avant la prise d'effet de la Convention sur le Fonds au Canada?

b) La demande dirigée contre le Fonds international est-elle prescrite?

THE DEFENDANTS' MOTION

Is the claim time-barred?

[9] The defendants' position is brutally simple. Subsection 677(10) provides two different prescriptive periods. The first, set out in paragraph (a), applies where pollution damage has occurred; the time limitation is double being three years from the date of the damage and six years from the occurrence that caused such damage. Since pollution damage unquestionably occurred in this case (the fouling of the beaches on the Magdalen Islands and the plaintiff's clean-up thereof), all claims were statute-barred at the latest by November 1973. In any event, and if it should be found that paragraph 677(10)(a) was, for some reason inapplicable, paragraph (b) enacts a six-year prescription which tolls from the date of "the occurrence". Manifestly, the word "occurrence" in paragraph 677(10)(b) has the same meaning as it does in paragraph (a) and the operative date is that of the event which caused or could have caused pollution damage to occur, namely the sinking.

[10] To this, the plaintiff has several replies. First, it argues that paragraph 677(10)(a) should only apply

LA REQUÊTE PRÉSENTÉE PAR LES DÉFENDEURS

La demande est-elle prescrite?

[9] La thèse des défendeurs est d'une simplicité extrême. Le paragraphe 677(10) fixe deux délais de prescription différents. Le premier, établi par l'alinéa a), s'applique s'il y a eu dommage par pollution; le délai, qui comporte deux éléments, est de trois ans à compter du jour où les dommages se sont produits et de six ans à compter de l'événement qui les a causés. Comme il est indéniable qu'il y a eu dommage en l'espèce (les plages des Îles de la Madeleine ont été souillées et la demanderesse les a nettoyées), toutes les demandes étaient prescrites au plus tard en novembre 1973. Quoi qu'il en soit, et si jamais l'alinéa a) était jugé inapplicable, pour quelque raison que ce soit, l'alinéa b) établit un délai de prescription de six ans qui court à compter de «l'événement». De toute évidence, dans l'alinéa b), l'expression «l'événement» a le même sens que dans l'alinéa a) et la date déterminante est celle de l'événement qui a causé ou qui aurait pu causer les dommages dus à la pollution, c'est-à-dire la date du naufrage.

[10] La demanderesse fait valoir plusieurs arguments pour réfuter cette thèse. Premièrement, elle soutient

where the claim is actually for pollution damage; since the claim here is for purely preventive measures, the operative limitation period should be sought in paragraph (b). Second, the plaintiff invokes through every stage of its argument, the well-established jurisprudential rule that limitation periods should be strictly construed and that courts should, in particular, be extremely reluctant to cut off a plaintiff's cause of action before it arises and where the circumstances are such that the recourse could not have been exercised timely; this is such a case since the plaintiff's right of action under subsection 677(1) did not even exist at the time at which the defendants argue that it had become prescribed. A more particular application of the general rule of strict interpretation of limitation periods is sometimes known as the "discoverability" rule: prescription will not toll against a claimant until such time as he or she knew or should have known that a claim existed. The plaintiff accordingly argues that "the occurrence" which marks the starting point of the prescription enacted by paragraph 677(10)(b) must be interpreted in light of these rules. The presumption relied upon by defendants to the effect that the Legislature is presumed to make consistent use of language is both weak and rebuttable. Particularly, this is so where the word used is one which is capable of assuming a wide variety of meanings; "occurrence" is such a word. Where the claim is for purely preventive measures, the word should mean the taking of such measures or, at the earliest, the time when the plaintiff first had reasonable grounds for believing that pollution damage would be likely if such measures were not taken. On the facts of the present case, it is said that the earliest possible date would be December 1992 and that, accordingly, the six-year period enacted by paragraph 677(10)(b) had not expired at the time the action was brought.

[11] As a matter of first impression, there can be no doubt in my mind that the meaning suggested by the defendants for subsection 677(10) is correct. Pollution

que l'alinéa a) devrait s'appliquer uniquement lorsque la demande vise en fait les dommages dus à la pollution; en l'espèce, la demande étant reliée à des mesures purement préventive, le délai de prescription déterminant serait celui prévu à l'alinéa b). Deuxièmement, la demanderesse fait valoir, à toutes les étapes de son argumentation, la règle jurisprudentielle bien établie selon laquelle les délais de prescription doivent être interprétés restrictivement et les tribunaux doivent, en particulier, être extrêmement réticents à priver un demandeur de sa cause d'action avant même qu'elle prenne naissance et lorsqu'il n'aurait pas pu, en raison des circonstances, exercer son recours dans le délai imparti; c'est le cas en l'espèce, puisque le droit d'action conféré à la demanderesse par le paragraphe 677(1) n'existait même pas au moment auquel il est devenu prescrit selon les défendeurs. On désigne parfois une application plus particulière de la règle générale de l'interprétation stricte des délais de prescription comme la règle de la «possibilité de découverte»: la prescription ne court pas contre un demandeur tant qu'il n'a pas ou qu'il ne devrait pas avoir eu connaissance de l'existence d'une réclamation. La demanderesse prétend donc qu'il faut tenir compte de ces règles pour déterminer ce qu'on entend par «l'événement» qui marque le point de départ du délai de prescription prévu par l'alinéa b). La présomption invoquée par les défendeurs selon laquelle le législateur doit être tenu pour s'exprimer de façon uniforme est à la fois faible et réfutable. C'est particulièrement le cas lorsque l'éventail des sens qu'il est possible d'attribuer à un terme est étendu; c'est le cas du terme «événement». Lorsque la demande vise des mesures purement préventives, ce terme doit s'entendre de la prise de ces mesures ou, au plus tôt, du moment auquel la demanderesse a eu des motifs raisonnables de croire que des dommages par pollution se produiraient vraisemblablement en l'absence de telles mesures. À partir des faits soumis à la Cour, on prétend que la date possible la plus ancienne serait le mois de décembre 1992 et que le délai de six ans établi par l'alinéa b) n'était donc pas expiré au moment de l'introduction de l'action.

[11] À prime abord, je crois sans l'ombre d'un doute que l'interprétation du paragraphe 677(10) proposée par les défendeurs est juste. Il y a eu dommages par

damage did occur at the time of the sinking in 1970. Subsection (10) does not speak of a claim for pollution damage but rather of an “action in respect of a matter referred to in subsection (1)”. Subsection (1) deals with claims both for pollution damage and for preventive measures. Paragraph (a) applies. However, even assuming that paragraph (b) was to apply, the two uses of the word “occurrence” in immediate proximity to one another in the same subsection (indeed in the same sentence), must have the same meaning. That meaning can only be an event which causes or is likely to cause pollution damage. It would have been grammatically and logically incorrect to precede the second use of the word by “such” or “that” since that would have confused the cases of occurrences which caused pollution damage with those that were merely likely to do so.

[12] It is not, however, enough to limit oneself to the apparent meaning of subsection 677(10) itself. I accept the plaintiff’s position that prescriptive provisions must be strictly interpreted. I also share unreservedly the reluctance frequently expressed by courts to strangle an action before birth by finding it to be prescribed before the cause of action even arose or was known to the plaintiff. Accordingly, I think it is necessary to look to the broader context of Part XVI, to examine its history, background and purpose, to look to the consequences of the various proposed interpretations in the light of the policy underlying the provisions in question, and to examine such interpretative aids as are permissible and available.

[13] I start with the history. Prior to June 1971, Canada, like most other nations of the world, had no effective legislative provision with respect to liability and compensation for ship-source oil pollution. On the latter date, new provisions, Part XX (later renumbered Part XV and now repealed) of the *Canada Shipping Act*, were proclaimed into force. It is not necessary to deal with those provisions in any detail other than to note that they represented an important policy depart-

pollution au moment du naufrage en 1970. Le paragraphe (10) ne vise pas une demande fondée sur des dommages par pollution, mais les «actions fondées sur la responsabilité décrite au paragraphe (1)». Le paragraphe (1) traite des demandes relatives aux dommages par pollution et aux mesures préventives. L’alinéa a) s’applique. Toutefois, même si l’alinéa b) s’appliquait, l’utilisation à deux reprises du terme «événement», dans des dispositions voisines à l’intérieur du même paragraphe (en fait, dans la même phrase) commande qu’un seul et même sens lui soit attribué. Ce terme ne peut s’entendre que d’un événement qui a causé ou qui causera vraisemblablement des dommages par pollution. Il aurait été incorrect, sur le plan de la grammaire et de la logique, de placer devant la deuxième occurrence du terme événement les mots «cet» ou «un tel», car il en aurait résulté de la confusion entre les événements qui ont causé des dommages par pollution et ceux qui étaient simplement susceptibles d’en causer.

[12] Il ne faut toutefois pas s’arrêter au sens apparent du paragraphe 677(10) proprement dit. Je retiens la prétention de la demanderesse selon laquelle les dispositions établissant un délai de prescription doivent recevoir une interprétation stricte. Je partage aussi sans réserve la réticence souvent exprimée par les tribunaux à étouffer une action avant qu’elle prenne naissance en concluant qu’elle était prescrite avant même que la cause d’action existe ou que le demandeur en prenne connaissance. Par conséquent, j’estime nécessaire d’examiner le contexte plus large de la partie XVI, d’en étudier l’historique, le contexte et le but, d’apprécier les conséquences des différentes interprétations proposées en regard de la politique qui les sous-tend et de considérer les outils d’interprétation admissibles et accessibles.

[13] Commençons par l’historique. Avant le mois de juin 1971, au Canada, comme dans la plupart des autres pays du monde, aucune disposition législative en vigueur ne régissait la responsabilité et l’indemnisation relatives à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Par la suite, de nouvelles dispositions formant la partie XX (devenue plus tard la partie XV et aujourd’hui abrogée) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ont été édictées. Il n’est

ture by Canada from what has been decided in the 1969 *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, November 29, 1969 [[1989] Can. T.S. No. 46] (the Civil Liability Convention) and the 1971 Fund Convention. Because of that difference in policy, Canada did not adhere to either of the Conventions and went its own way for a period of some 18 years. By the late 1980s, however, it had become apparent that the Canadian regime, despite and perhaps because of being considerably more rigorous in its requirements of both ship owners and shippers, was encountering difficulties, not the least of which was the impossibility for owners of ships and cargos of obtaining coverage in the international marine insurance market. Canada, as a maritime and trading nation, could not remain out of step with the international community. Accordingly, in 1989, it adhered to both Conventions and implemented them on April 24, 1989. Part XVI is the implementing legislation.

[14] Part XVI, however, represents more than a simple adoption by Canada of the two Conventions. The Canadian regime for civil liability and compensation, while compatible with the international regime, goes further in a number of important respects. It extends to all ships not merely tankers carrying oil in bulk (convention ships); the definition of oil is wider. Most importantly, the SOPF was established providing a second layer of back-up resource where recourse to the owners' insurers and to the IOPC Fund proved inadequate or was not available.

[15] For our purposes, the most important provisions of the two Conventions for comparison with the provisions of Part XVI are as follows:

Civil Liability Convention

ARTICLE I

For the purpose of this Convention:

pas nécessaire d'examiner ces dispositions en détail, mais soulignons que le Canada s'est ainsi écarté de façon importante, sur le plan de la politique, de la décision prise dans la *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, 29 novembre, 1969 [[1989] R.T. Can. n° 46] (la Convention sur la responsabilité civile) et la Convention sur le Fonds de 1971) Compte tenu de cette divergence sur le plan de la politique, le Canada n'a pas adhéré à ces conventions et a fait cavalier seul pendant environ 18 ans. À la fin des années 1980, on devait toutefois constater que le régime canadien, en dépit et peut-être en raison du fait qu'il était considérablement plus sévère quant aux exigences imposées aux propriétaires de navires et aux expéditeurs, connaissait des difficultés dont l'une, et non la moindre, était l'impossibilité pour les propriétaires des navires et des cargaisons d'obtenir une police d'assurance sur le marché de l'assurance maritime internationale. Le Canada, compte tenu de ses activités sur la scène maritime et commerciale internationale, a dû emboîter le pas. En 1989, il a donc adhéré aux deux conventions, qu'il a mises en œuvre le 24 avril 1989, en édictant la partie XVI.

[14] La partie XVI ne se limite cependant pas à la simple adoption des deux conventions par le Canada. Le régime canadien de responsabilité civile et d'indemnisation est compatible avec le régime international, mais il va plus loin à certains égards importants. Il s'applique à tous les navires, et non seulement aux navires-citernes qui transportent du pétrole en vrac (les navires soumis à l'application de la Convention); sa définition des hydrocarbures est plus large. Mais ce qui est plus important, la Caisse d'indemnisation a été constituée pour offrir une deuxième solution de rechange lorsque le recours aux assureurs des propriétaires et au Fonds international est insuffisant ou impossible.

[15] En l'espèce, les dispositions les plus importantes des Conventions, par rapport à celles de la partie XVI, sont les suivantes:

Convention sur la responsabilité civile

ARTICLE I

Au sens de la présente Convention:

...

3. "Owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company.

...

5. "Oil" means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil and whale oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.

6. "Pollution damage" means loss or damage caused outside the ship carrying oil by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, and includes the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

7. "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

8. "Incident" means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage.

...

ARTICLE III

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or where the incident consist of a series of occurrences at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident.

2. No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or
- (b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or
- (c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

[. . .]

3. «Propriétaire» signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression "propriétaire" désigne cette compagnie.

[. . .]

5. «Hydrocarbures» signifie tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

6. «Dommage par pollution» signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.

7. «Mesures de sauvegarde» signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

8. «Événement» signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.

[. . .]

ARTICLE III

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier fait, est responsable de tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire à la suite de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution

- a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou
- b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou
- c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

4. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. No claim for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against the servants or agents of the owner.

5. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

...

ARTICLE VIII

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage. Where this incident consists of a series of occurrences, the six years' period shall run from the date of the first such occurrence.

Fund Convention

Article 1

For the purposes of this Convention,

...

2. "Ship", "Person", "Owner", "Oil", "Pollution Damage", "Preventive Measures", "Incident" and "Organization", have the same meaning as Article I of the Liability Convention, provided however that, for the purposes of these terms, "oil" shall be confined to persistent hydrocarbon mineral oils.

...

9. For the purposes of ascertaining the date of an incident where that incident consists of a series of occurrences, the incident shall be treated as having occurred on the date of the first such occurrence.

...

Article 6

1. Rights to compensation under Article 4 or indemnification under Article 5 shall be extinguished unless an action

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande en indemnisation du chef de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

[. . .]

ARTICLE VIII

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

Convention sur le Fonds international

Article 1^{er}

Au sens de la présente Convention,

[. . .]

2. Les termes «navire», «personne», «propriétaire», «hydrocarbures», «dommage par pollution», «mesure de sauvegarde», «événement», et «Organisation», s'interprètent conformément à l'article 1^{er} de la Convention sur la responsabilité, étant toutefois entendu que chaque fois que ces termes se rapportent à la notion d'hydrocarbures, le terme «hydrocarbures» désigne exclusivement des hydrocarbures minéraux persistants.

[. . .]

9. Lorsqu'un événement consiste en une succession de faits, on considère qu'il est survenu à la date du premier de ces faits.

[. . .]

Article 6

1. Les droits à indemnisation prévus par l'article 4 et à la prise en charge financière visée à l'article 5 s'éteignent à

is brought thereunder or a notification has been made pursuant to Article 7, paragraph 6, within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage.

2. Notwithstanding paragraph 1, the right of the owner or his guarantor to seek indemnification from the Fund pursuant to Article 5, paragraph 1, shall in no case be extinguished before the expiry of a period of six months as from the date on which the owner or his guarantor acquired knowledge of the bringing of an action against him under the Liability Convention.

[16] I can see nothing in these provisions which would alter the view which I have provisionally taken with regard to the correct interpretation of subsection 677(10). On the contrary, it seems to me that, to the extent that there can be said to be any ambiguity in that provision, such ambiguity is removed by a consideration of the more detailed provisions of the Conventions. In particular, a comparison of the definition of the word “incident/événement” with the term “occurrence/événement” makes it clear beyond peradventure what was intended by the latter. The same word is used in both French texts, and it is inconceivable that it was intended to give it a different meaning in English only. Furthermore, the fact that both regimes, Canadian and international, provide recourse to funds which may have to be distributed *pro rata* in the event that there is not enough to go around provides a convincing rationale for the relatively short prescriptive periods; the persons responsible for administering the two funds could not prudently make any payments to claimants if there was any possibility of further claims exceeding the amounts available for distribution; they would have to wait until such time as they could be certain that no such claims could be made.

[17] I have already looked at the immediate context of the word “occurrence” as it appears in subsection 677(10). If one looks beyond that to the general context of section 677 as a whole, the same result follows: on every occasion the only rational meaning that can be given to the word is that of an event which causes or is likely to cause pollution damage. Looking

défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de ces articles, ou de notification faite conformément à l'article 7, paragraphe 6, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant causé le dommage.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, le droit du propriétaire ou de son garant de présenter au Fonds une demande de prise en charge financière conformément à l'article 5, paragraphe 1, ne s'éteint en aucun cas avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date à laquelle le propriétaire ou son garant a eu connaissance d'une action formée contre lui en vertu de la Convention sur la responsabilité.

[16] Ces dispositions ne contiennent aucun élément susceptible de modifier mon opinion provisoire sur l'interprétation juste du paragraphe 677(10). Au contraire, il me semble, dans la mesure où cette disposition pourrait être considérée comme ambiguë, l'examen des dispositions plus détaillées des conventions lève cette ambiguïté. En particulier, une comparaison de la définition du terme «incident/événement» avec le terme «occurrence/événement» révèle clairement au-delà de tout doute le sens de ce dernier terme. Le même terme est utilisé dans la version française des deux textes, et il est inconcevable qu'on ait voulu lui donner un sens différent en anglais seulement. De plus, le fait que les deux régimes, soit le régime international et le régime canadien, prévoient le recours à des fonds qui risquent de devoir être distribués proportionnellement en cas d'insuffisance offre une explication convaincante aux délais de prescription relativement courts; il serait imprudent pour les personnes responsables de l'administration des deux fonds d'effectuer des paiements si de nouvelles demandes excédant les montants disponibles pouvaient être faites; elles devraient attendre d'avoir la certitude qu'aucune demande de ce type ne pourra être faite.

[17] J'ai déjà examiné le contexte immédiat du terme «événement» figurant au paragraphe 677(10). Si l'on étend notre examen au contexte général de l'article 677 dans son ensemble, on obtient le même résultat: dans chaque cas, la seule signification rationnelle qui peut être attribuée à ce terme est celle d'un événement qui cause ou qui pourrait vraisemblable-

beyond section 677 to the whole of Part XVI also does not give any different result: counsel for the SOPF say that they have found 27 uses of the word and each one (with the possible exception of subsection 710(5) where the word appears to be misused) can only bear the meaning suggested by the defendants.

[18] As to the consequences of the rival proposed interpretations, it is, of course, the case that the reading urged by the defendants would result in the plaintiff's action being time-barred even before it had arisen, but there are a number of considerations which need to be noted. In the first place, the plaintiff's right of action is itself wholly statutory so that the presumption against statutory limitation periods is somewhat less persuasive. Second, it is significant that the plaintiff did not even have a statutory right of action at the time of the sinking of the *Irving Whale*; that right only came into being some 10 months later with the coming into force of Part XX. Thirdly, since Part XX was repealed, as of April 24, 1989, (a fact of which this of all plaintiffs was surely aware) the plaintiff's right of action thereunder disappeared without being exercised and was replaced by a right of action under Part XVI. Finally, even if we were to assume that all prescriptive periods under Part XVI would toll only from and after the time of its coming into force (a proposition for which I can see no warrant in the statute), the plaintiff's action would still have been prescribed since it was not launched until more than 8 years after the coming into force date. To put the matter bluntly, it is difficult to see how the plaintiff can invoke the equities of the situation when all that it has lost is a right of action which it did not have at the time the sinking occurred, which it did not attempt to exercise while Part XX was in force, and which it has not exercised under Part XVI until long after the expiry of the period prescribed.

[19] Looked at from the other side, the consequences of accepting the plaintiff's suggestion that the time should start to run from the date that the Minister had

ment causer des dommages par pollution. Et si l'on examine, au-delà de l'article 677, l'ensemble de la partie XVI, le résultat obtenu ne diffère guère: les avocats de la Caisse d'indemnisation disent avoir trouvé 27 utilisations de ce terme et, dans tous les cas (à l'exception peut-être du paragraphe 710(5) dans lequel ce terme paraît avoir été utilisé à tort), il a nécessairement le sens proposé par les défendeurs.

[18] Quant aux conséquences des interprétations contraires proposées, il est vrai que le sens prôné par les défendeurs aurait pour effet de rendre l'action de la demanderesse irrecevable avant même qu'elle ait pris naissance, mais certains éléments doivent être soulignés. Premièrement, le droit d'action de la demanderesse est lui-même d'origine purement législative, de sorte que la présomption défavorable à l'application des délais de prescription fixés par une loi a moins de poids. Deuxièmement, le fait que la demanderesse n'avait même pas de droit d'action d'origine législative au moment du naufrage du *Irving Whale* a de l'importance; ce droit d'action n'a pris naissance qu'environ dix mois plus tard, au moment de l'entrée en vigueur de la partie XX. Troisièmement, la partie XX ayant été abrogée le 24 avril 1989 (fait dont la demanderesse avait sûrement connaissance), le droit d'action qu'elle conférait à la demanderesse s'est éteint avant d'avoir été exercé et il a été remplacé par le droit d'action prévu par la partie XVI. Enfin, même en supposant que tous les délais de prescription fixés par la partie XVI aient commencé à courir uniquement au moment de son entrée en vigueur (thèse que la loi ne justifie pas, à mon avis), l'action de la demanderesse serait quand même prescrite, puisqu'elle a été introduite plus de huit ans après sa promulgation. À proprement parler, il est difficile de concevoir comment la demanderesse peut invoquer ses droits en *equity* alors qu'elle n'a rien perdu d'autre qu'un droit d'action qu'elle n'avait pas au moment du naufrage, qu'elle n'a pas tenté d'exercer au moment où la partie XX était en vigueur et qu'elle n'a exercé sous le régime de la partie XVI que longtemps après l'expiration du délai imparti.

[19] Du point de vue inverse, l'acceptation de la thèse de la demanderesse, selon laquelle le délai devrait commencer à courir à la date à laquelle le

or should have had reasonable grounds to believe that the wreck was likely to cause pollution damage would be strange indeed. One of the purposes of any limitation period is to bring some certainty to the law and this is especially the case where, as here, *pro rata* payments out of the two funds would depend upon the persons responsible for the administration of those funds knowing that the list of claimants was closed. The plaintiff's interpretation would result in it being possible to file claims for the cost and expenses of preventive measures at virtually any time, years, decades or even centuries after the maritime incident which had created the risk of pollution damage in the first place. The impact of such an interpretation on the ability of ship owners to obtain coverage in the international marine insurance market should also not be underestimated and it will be recalled that this very difficulty was one of the root causes behind Canada's decision to abandon the earlier regime of liability and compensation contained in Part XX.

[20] I conclude, therefore, that when it is viewed in the light of the broader context which I have mentioned, bearing in mind Canada's international obligations under the Civil Liability Convention and the Fund Convention and the broad policy choices underlying the enactment of Part XVI and the repeal of the former Part XX, the wording of subsection 677(10) imposes a finding that the claim is time-barred.

[21] However, even if I were to accept, which I do not, the plaintiff's position in law, I am quite satisfied that the evidence available to me on this motion is sufficient to enable me to make a finding of fact that the Minister had reasonable grounds for believing that pollution damage was likely from the barge long before December 1992 when he received the expert report which he now relies upon. The evidence is quite clear that from immediately after the sinking in 1970 it was known that sooner or later there would be a discharge of oil which would be likely to cause

ministre a eu ou aurait dû avoir des motifs raisonnables de croire que l'épave pouvait vraisemblablement causer des dommages par pollution, aurait des conséquences réellement incongrues. L'un des buts de l'établissement d'un délai de prescription consiste à conférer une certaine certitude au droit et cela vaut tout particulièrement lorsque, comme en l'espèce, les personnes responsables de deux fonds doivent avoir l'assurance que la liste des créanciers est définitivement arrêtée avant de prélever des paiements proportionnels sur chaque fonds. Si l'interprétation de la demanderesse était retenue, il serait possible de présenter des demandes en recouvrement des frais et dépenses imputables à des mesures préventives pratiquement n'importe quand, des années, des décennies, voire des siècles après l'incident maritime à l'origine du risque de dommages par pollution. Il ne faut pas non plus sous-estimer l'impact de cette interprétation sur la capacité des propriétaires de navires d'obtenir une police d'assurance sur le marché de l'assurance maritime internationale et rappelons que ce problème est précisément l'une des raisons fondamentales pour lesquelles le Canada a décidé d'abandonner son régime antérieur de responsabilité et d'indemnisation établi par la partie XX.

[20] Je conclus donc que, si on l'interprète en tenant compte du contexte plus large que j'ai mentionné, sans oublier les obligations internationales assumées par le Canada en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention sur le Fonds, ni les choix de politique qui sous-tendent l'édiction de la partie XVI et l'abrogation de l'ancienne partie XX, le libellé du paragraphe 677(10) mène inévitablement à la conclusion que la demande est prescrite.

[21] Toutefois, même si je retenais les prétentions de la demanderesse quant au droit, ce qui n'est pas le cas, je suis convaincu que la preuve produite relativement à la requête est suffisante pour me permettre de conclure, quant aux faits, que le ministre a eu des motifs raisonnables de croire que la barge pouvait vraisemblablement causer des dommages par pollution bien avant le mois de décembre 1992, lorsqu'il a reçu le rapport d'expert sur lequel il s'appuie aujourd'hui. La preuve établit très clairement qu'immédiatement après le naufrage en 1970, on savait que des hydrocar-

pollution damage. The two principal unknowns were the timing of the ultimate break-up of the barge due to corrosion and deterioration and the extent of the damage which would be caused by the released oil.³ The decision to leave the barge where she lay was purely a judgment call based upon an assessment that the short-term dangers of attempting to raise her probably outweighed the long-term danger of leaving her there. Reasonable grounds for belief, however, imply an objective standard based on objectively verifiable facts, and while the Minister's assessment of the risk involved may have changed between 1970 and 1992, the facts leading to that assessment did not. Indeed, as the evidence demonstrates, the Minister did take some preventive measures during the intervening years both by the constant monitoring of the vessel and by the blocking-up of vent pipes and other apertures through which oil was escaping. If there was to be a separate prescriptive period for each separate preventive measure which the Minister, in his sole discretion decides to take, there would, in fact, be no limitation period at all except one that was wholly dependent upon the Minister's will. That cannot be the law. The proper application of the discoverability principle in this case calls for time to start running from the moment that the government acquired the knowledge that the wreck was lying on the seabed and had discharged, was discharging and was likely to discharge oil. That was in 1970.

Is the defendant, J.D. Irving Ltd. relieved from tort liability?

[22] For convenience, I reproduce again, section 681 of the *Canada Shipping Act*:

681. (1) The owner of a Convention ship is not liable for the matters referred to in subsection 677(1) otherwise than as provided by this Part.

(2) No servant or agent of the owner of a Convention ship nor any person performing salvage operations with the agreement of the owner shall be liable for the matters

bures seraient rejetés tôt ou tard et que ce rejet pourrait vraisemblablement causer des dommages par pollution. Les deux principales inconnues étaient le moment où la barge se romprait en raison de la corrosion et de sa détérioration et l'étendue des dommages qui seraient causés par le rejet des hydrocarbures³. La décision de laisser la barge là où elle avait coulé tenait uniquement à un jugement fondé sur une évaluation selon laquelle il était plus dangereux à court terme de tenter de la renflouer que de la laisser là où elle était, à long terme. L'existence de motifs raisonnables suppose toutefois l'application d'une norme objective fondée sur des faits vérifiables objectivement et, bien que l'évaluation du risque par le ministre ait pu changer entre 1970 et 1992, les faits à l'origine de cette évaluation n'ont pas changé. En fait, comme le démontre la preuve, le ministre a pris certaines mesures préventives au cours de ces années, en surveillant constamment le navire et en bloquant les tuyaux de mise à l'air libre et d'autres ouvertures par lesquelles des hydrocarbures étaient rejetés. Si un délai de prescription différent devait s'appliquer à chaque mesure préventive que le ministre décide de prendre, à son entière discrétion, il n'existerait de fait absolument aucun délai de prescription hormis celui qui dépendrait entièrement de la volonté du ministre. Le droit ne saurait admettre pareille solution. La bonne application du principe de la possibilité de découverte des dommages commande en l'espèce que le délai commence à courir au moment où le gouvernement a pris connaissance du fait que l'épave gisait au fond de la mer et que des hydrocarbures s'en étaient écoulés, s'en écoulaient encore et continueraient probablement de s'en écouler. Ce moment se situe en 1970.

La défenderesse J.D. Irving Ltd. est-elle dégagée de toute responsabilité délictuelle?

[22] Par souci de commodité, je reproduis à nouveau l'article 681 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*:

681. (1) La responsabilité du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention quant aux questions mentionnées au paragraphe 677(1) est limitée à celle que prévoit la présente partie.

(2) Ne peut être engagée la responsabilité des préposés ou mandataires du propriétaire d'un navire soumis à l'application de la Convention, ou celle des personnes effectuant des

referred to in subsection 677(1).

[23] There can be no doubt that at the time of her sinking the *Irving Whale* was a “Convention ship” within the meaning of that term as it is defined in section 673, and that the “owner” thereof, as that term is also defined, was the defendant J.D. Irving Ltd. Based on the clear text and on these two facts, this defendant asks to have the action against it dismissed in so far as it sounds in tort as well as in statute.

[24] There is doubt, however on the material before me as to whether the *Irving Whale* continues to be a “Convention ship” and whether the defendant J.D. Irving Ltd. can continue to benefit from the provisions of section 681. In the first place, the defendant suggests that it abandoned ownership after the sinking. There is no evidence as to when or how such abandonment took place and it is, of course, clear that, if there was an abandonment, that could not have any direct effect upon the defendant’s liability in tort: one can abandon rights but not liabilities. What is not clear at all, however, is how the defendant can claim the benefit of section 681, which inures specifically to an “owner”, and at the same time assert that it has ceased to be an owner. Even more problematical, however, is the evidence as to whether and when the *Irving Whale* ceased to be a “Convention ship” within the meaning of Part XVI. The certificate of registry contains the following endorsement “Registry closed this 15th day of October, 1970, except so far as relates to mortgages B and C”. If this means that in fact the vessel ceased to be registered on October 15, 1970, she would also, at that time, have ceased to have the status of a “Convention ship” and her owner J.D. Irving Ltd. would no longer have the protection of section 681.

[25] The torts of negligence and nuisance alleged against the defendants may both be of a continuing

opérations de sauvetage avec le consentement du propriétaire, eu égard aux questions mentionnées au paragraphe 677(1).

[23] Il ne fait aucun doute qu’au moment du naufrage, le *Irving Whale* était un «navire soumis à l’application de la Convention» au sens des définitions énoncées à l’article 673, et que son «propriétaire», toujours au sens de ces définitions, était la défenderesse J.D. Irving Ltd. Compte tenu du texte sans équivoque et de ces deux faits, cette défenderesse demande le rejet de l’action dirigée contre elle, tant en ce qui concerne les moyens d’origine législative que ceux qui procèdent du droit de la responsabilité délictuelle.

[24] Si je me reporte aux éléments qui m’ont été soumis, il subsiste toutefois un doute quant à la question de savoir si le *Irving Whale* demeure un «navire soumis à l’application de la Convention» et si la défenderesse J.D. Irving Ltd. peut continuer de se prévaloir de l’article 681. Premièrement, la défenderesse laisse entendre qu’elle a abandonné le navire après son naufrage. Aucun élément de preuve n’indique quand et comment cet abandon serait survenu et il est évidemment clair que, le cas échéant, l’abandon ne pouvait avoir d’effet direct sur la responsabilité délictuelle de la défenderesse: on peut renoncer à ses droits, mais on ne peut renoncer à ses obligations. La question de savoir comment la défenderesse peut se prévaloir de l’article 681, édicté expressément en faveur du «propriétaire», tout en affirmant ne plus avoir cette qualité n’est cependant pas claire. Un autre aspect est encore plus problématique, soit celui de la preuve établissant si le *Irving Whale* a cessé d’être un «navire soumis à l’application de la Convention» au sens de la partie XVI et, le cas échéant, à quel moment. La mention suivante figure sur le certificat d’immatriculation: [TRADUCTION] «Clôture de l’immatriculation le 15 octobre 1970, sauf en ce qui concerne les hypothèques B et C». Si cela signifie que le navire n’était plus immatriculé à compter du 15 octobre 1970, il a également perdu sa qualité de «navire soumis à l’application de la Convention» ce jour-là et son propriétaire, J.D. Irving Ltd., ne pouvait plus se prévaloir de l’article 681.

[25] Les délits de négligence et de nuisance allégués contre les défenderesses peuvent tous les deux être de

nature. Negligent acts of omission and conditions which create a nuisance may both persist over long periods of time. There is a complete absence of evidence on the alleged torts and precisely when they might have occurred.

[26] Accordingly, in the present state of this record, I am not in a position to find the necessary facts which would allow me to release the defendant J.D. Irving Ltd. from any claim for liability in tort which is outside the scope of subsection 677(1).

Liability of the defendants other than J.D. Irving Ltd under Part XVI

[27] In view of my finding that the action under Part XVI is, in any event, time-barred, it is not strictly necessary that I should deal with the question of the liability of these defendants. However, should it be determined that I am wrong in my conclusion on the matter of prescription, and since I am able to make the necessary findings of fact, I shall do so.

[28] Liability under Part XVI is limited to the owner of a vessel. While the term "owner" in the case of non-Convention ships is broadly defined and would include a charterer, the evidence produced in this case establishes that the bare-boat charter to Atlantic Towing Ltd. terminated without notice in accordance with its conditions upon the sinking of the vessel. Plaintiff has not been able to challenge this evidence nor to bring any other evidence to show that any defendants other than J.D. Irving Ltd. could have been owner of the barge. The Part XVI action should, accordingly, also be dismissed against them on this basis.

THE MOTION OF THE SOPF

Does Part XVI have retroactive effect?

[29] Although counsel for the SOPF originally took the position that notwithstanding the apparently clear

nature continue. Les omissions commises par négligence et les conditions constitutives d'une nuisance peuvent durer très longtemps. Or, absolument aucune preuve n'établit les délits allégués et le moment précis où ils se seraient produits.

[26] Par conséquent, dans l'état actuel du dossier, je ne suis pas en mesure de tirer des conclusions sur les faits essentiels qui me permettraient de dégager la défenderesse J.D. Irving Ltd. de toute demande fondée sur sa responsabilité délictuelle non visée par le paragraphe 677(1).

La responsabilité des défendeurs autres que J.D. Irving Ltd en vertu de la partie XVI

[27] Compte tenu de ma conclusion portant que l'action introduite sous le régime de la partie XVI est de toute façon prescrite, je ne suis pas vraiment tenu de trancher la question de la responsabilité de ces défendeurs. Toutefois, au cas où il serait décidé que ma conclusion concernant la prescription est erronée, et comme je suis en mesure de tirer les conclusions de fait requises, je me prononcerai.

[28] La responsabilité prévue par la partie XVI se limite au propriétaire du navire. Bien que la portée de la définition du terme «propriétaire» soit étendue dans le cas d'un «navire soumis à la Convention» et qu'elle englobe l'affréteur, la preuve produite en l'espèce établit que l'affrètement coque-nue en faveur de la société Atlantic Towing Ltd. a pris fin sans préavis par application de ses propres modalités lorsque le navire a sombré. La demanderesse n'a pas pu contester cette preuve, ni produire d'autres éléments pour démontrer que des défendeurs autres que J.D. Irving Ltd. pouvaient être propriétaires de la barge. Par conséquent, l'action introduite sous le régime de la partie XVI doit également être rejetée contre eux pour ce motif.

LA REQUÊTE DE LA CAISSE
D'INDEMNISATION

La partie XVI a-t-elle un effet rétroactif?

[29] Bien que l'avocat de la Caisse d'indemnisation ait prétendu à l'origine que, malgré les termes appa-

terms of section 88 of the implementing statute, Part XVI did not have a retroactive effect, he conceded at the hearing that it did have “limited” retroactivity at least to the extent of the statutory limitation periods. In my view, subsection 88(1) does indeed clearly manifest a Parliamentary intent that Part XVI should apply to claims for expenses incurred after the date of its coming into force “regardless of the time of the occurrence that gave rise to the damage, loss, costs or expenses”. Taken in their context, those words can only mean that an event (occurrence) which took place prior to April 24, 1989, when Part XVI was not in force may nonetheless produce legal effects and give rise to a claim thereunder after such time. Since the claim against the SOPF arises entirely under the statute and is not dependent upon any external factor such as a treaty, the provision must be given its full force and effect; the presumption against retroactivity is displaced.

Is the claim against the SOPF time-barred?

[30] The limitation period for claims against the SOPF is found in subsection 710(1) of Part XVI. Apart from the time periods involved (two and five years instead of three and six), the relevant words are identical in every respect to the corresponding words in subsection 677(10). I have already found that the latter provision results in the claim against the defendants being time-barred and the same result must inevitably flow for the claim against the SOPF.

THE MOTION OF THE IOPC FUND

Whether the IOPC Fund is liable for events occurring prior to the effective date of the Fund Convention

[31] At the hearing of the motion for summary judgment, counsel for the plaintiff conceded in argument that the IOPC Fund could not be liable. It is

remment clairs de l'article 88 de la loi de mise en œuvre, la partie XVI n'avait pas d'effet rétroactif, il a concédé à l'audience qu'elle avait effectivement un effet rétroactif «limité», à tout le moins dans la mesure des délais de prescription. Selon moi, le paragraphe 88(1) exprime de fait clairement l'intention du législateur que la partie XVI s'applique aux demandes en recouvrement des dépenses engagées après la date de son entrée en vigueur «indépendamment de la date de survenance de l'événement qui leur a donné lieu». Lus dans leur contexte, ces mots signifient nécessairement qu'un événement qui est survenu avant le 24 avril 1989, lorsque la partie XVI n'était pas encore en vigueur, peut quand même produire des effets juridiques et donner lieu à une demande en vertu de cette partie après cette date. Étant donné que la réclamation dirigée contre la Caisse d'indemnisation tire son origine de la loi et ne dépend d'aucun facteur extérieur, tel un traité, cette disposition doit s'appliquer pleinement; la présomption d'absence d'effet rétroactif est réfutée.

La demande dirigée contre la Caisse d'indemnisation est-elle prescrite?

[30] Le délai de prescription applicable aux demandes dirigées contre la Caisse d'indemnisation est fixé par le paragraphe 710(1) de la partie XVI. Hormis la durée des délais en cause (de deux et cinq ans plutôt que de trois et six ans), le libellé de la disposition pertinente est identique à tous égards au libellé du paragraphe 677(10). J'ai déjà conclu que la demande dirigée contre les défendeurs était prescrite par application de cette dernière disposition et le même résultat est inévitable en ce qui a trait à la demande dirigée contre la Caisse d'indemnisation.

LA REQUÊTE PRÉSENTÉE PAR LE FONDS INTERNATIONAL

La responsabilité éventuelle du Fonds international relativement aux événements survenus avant l'entrée en vigueur de la Convention sur le Fonds

[31] À l'audition de la requête sollicitant un jugement sommaire, l'avocat de la demanderesse a admis dans sa plaidoirie que la responsabilité du Fonds

clear from the terms of section 699 that the liability of the IOPC Fund under Part XVI is contingent upon its being liable under the Fund Convention. The Fund Convention came into effect on October 16, 1978 and was acceded to by Canada more than 10 years later. Article 40 of the Fund Convention reads as follows:

Article 40

1. This Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which the following requirements are fulfilled:

- (a) at least eight states have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization, and
- (b) the Secretary-General of the Organization has received information in accordance with Article 39 that those persons in such states who would be liable to contribute pursuant to Article 10 have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 750 million tons of contributing oil.

2. This Convention shall, however, not enter into force before the Liability Convention has entered into force.

3. For each state which subsequently ratifies, accepts, approves or accedes to it, this Convention shall enter into force on the ninetieth day after deposit by such state of the appropriate instrument. [Emphasis added.]

[32] There is no indication anywhere in the Fund Convention that it is intended to have retroactive effect. The presumption against retroactivity must therefore receive full application. Accordingly, the concession made by counsel for plaintiff, although late in the day, accurately reflected the law.

Is the claim against the IOPC Fund time-barred?

[33] Although it is not strictly necessary to decide this question, the terms of the Fund Convention reproduced above in the discussion of the correct interpretation of subsection 677(10) admit of no ambiguity. The claim is time-barred under the Convention.

international n'était pas engagée. Il ressort clairement du libellé de l'article 699 que la responsabilité du Fonds international sous le régime de la partie XVI est liée à sa responsabilité en vertu de la Convention sur le Fonds. La Convention sur le Fonds est entrée en vigueur le 16 octobre 1978 et le Canada y a adhéré plus de 10 ans plus tard. Voici l'article 40 de la Convention sur le Fonds:

Article 40

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies:

- a) Au moins huit États ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation, et
- b) Le Secrétaire général de l'Organisation a été informé conformément à l'article 39, que les personnes qui seraient tenues, dans ces États, de contribuer au Fonds en application de l'article 10, ont reçu, au cours de l'année civile précédente, au moins 750 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

2. Toutefois, la présente Convention ne peut entrer en vigueur avant l'entrée en vigueur de la Convention sur la responsabilité.

3. Pour chacun des États qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent ultérieurement, elle entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet État de l'instrument approprié. [Soulignement ajouté.]

[32] Rien n'indique dans la Convention sur le Fonds qu'elle doit avoir un effet rétroactif. La présomption d'absence d'effet rétroactif doit donc s'appliquer pleinement. En conséquence, l'aveu fait par l'avocat de la demanderesse, bien que tardif, est conforme à l'état du droit.

La demande dirigée contre le Fonds international est-elle prescrite?

[33] Bien qu'il ne soit pas vraiment nécessaire de trancher cette question, le libellé de la Convention sur le Fonds reproduit plus haut dans le cadre de l'examen de l'interprétation juste du paragraphe 677(10) est sans équivoque. Cette demande est prescrite par application de la Convention.

DISPOSITION

[34] An order will go:

(a) dismissing the action against the defendants in so far as it is based on Part XVI of the *Canada Shipping Act*; in so far as the action is based on alleged torts, it will continue against all defendants;

(b) dismissing the claim against the defendant by statute SOPF, allowing the latter's counterclaim and declaring that claims against the SOPF arising out of the sinking of the *Irving Whale* are time-barred;

(c) dismissing the claim against the defendant by statute IOPC Fund and declaring that the Fund has no liability to the plaintiff arising out of the sinking of the *Irving Whale*.

COSTS

[35] Since the action against all the defendants is to continue, the latter's entitlement to the costs of this motion will arise only at the end of the day. I will, however, assess such costs in the amount of \$4,000 together with allowable disbursements.

[36] The SOPF, on the other hand, finds itself taken out of the action altogether; the claim against it is dismissed, the counterclaim is allowed and a declaration is given in its favour. It is entitled to the costs of an action (one set of costs only). I assess those costs at the amount of \$10,000 plus allowable disbursements.

[37] Finally, with regard to the IOPC Fund, it is now clear that the plaintiff never had any rights against the Fund and should not have notified the Fund of this action. The plaintiff had ample opportunity to reflect upon the Fund's position, which was made known to it early, but persisted in keeping the Fund as a potential resource against which it could claim. The Fund's

DISPOSITIF

[34] Une ordonnance sera prononcée afin de:

a) rejeter l'action dirigée contre les défendeurs dans la mesure où elle est fondée sur la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*; l'action dirigée contre tous les défendeurs suivra son cours en ce qui a trait aux moyens fondés sur le droit de la responsabilité délictuelle;

b) rejeter la demande dirigée contre la Caisse d'indemnisation, défenderesse par application de la loi, accueillir la demande reconventionnelle formulée par cette dernière et déclarer que les demandes dirigées contre la Caisse d'indemnisation relativement au naufrage du *Irving Whale* sont prescrites;

c) rejeter la demande dirigée contre le Fonds international, défendeur par application de la loi, et déclarer que le Fonds n'a aucune obligation envers la demanderesse relativement au naufrage du *Irving Whale*.

LES DÉPENS

[35] Comme l'action contre tous les défendeurs se poursuivra, ceux-ci n'auront droit aux dépens relatifs à la présente requête qu'à la fin de l'instance. Je taxerai néanmoins ces dépens au montant de 4 000 \$, plus les débours admissibles.

[36] La Caisse d'indemnisation est pour sa part entièrement libérée de l'action; la demande dirigée contre elle est rejetée, sa demande reconventionnelle est accueillie et un jugement déclaratoire est rendu en sa faveur. Elle a droit à ses dépens relativement à l'action (un seul mémoire de dépens). Je taxe ces dépens au montant de 10 000 \$, plus les débours admissibles.

[37] Enfin, en ce qui concerne le Fonds international, il est maintenant clair que la demanderesse n'a jamais eu de droits opposables au Fonds et qu'elle n'aurait pas dû donner avis de l'action au Fonds. La demanderesse a eu amplement l'occasion de réfléchir aux arguments du Fonds, qui lui ont été communiqués dès le début, mais elle a persisté à garder le Fonds

motion for summary judgment should never have been necessary and certainly should never have been opposed. In my view, a higher than usual award of costs to the Fund is justified and I assess such costs in the amount of \$17,500 plus allowable disbursements.

¹ R.S.C., 1985, c. s-9 [as am. by R.S.C., 1985 (3rd Supp.), c. 6, s. 87].

² R.S.C., 1985 (3rd Supp), c. 6.

³ See cross-examination of Hamilton, questions 34 to 38.

engagé dans le litige pour faire valoir éventuellement une demande contre lui. La présentation d'une requête par le Fonds en vue d'obtenir un jugement sommaire n'aurait jamais dû être nécessaire et n'aurait certainement jamais dû être contestée. Selon moi, il convient d'accorder au Fonds des dépens plus élevés que dans les cas habituels. Je taxe donc ces dépens au montant de 17 500 \$, plus les débours admissibles.

¹ L.R.C. (1985), ch. S-9 [mod. par L.R.C. (1985) (3^e suppl.), ch. 6, art. 84].

² L.R.C. (1985) (3^e suppl.), ch. 6.

³ Voir les questions 34 à 38 du contre-interrogatoire de Hamilton.