

T-1080-17
2022 FC 575

T-1080-17
2022 CF 575

Yves Duval (*Plaintiff*)

Yves Duval (*demandeur*)

v.

c.

The Ship Seapace and the Owners and All Others Interested in the Ship Seapace and Courtesy Shipping Inc. and Thenamaris Ship Management Inc. (*Defendants*)

Le navire Seapace et les propriétaires et toutes les autres personnes ayant un intérêt dans le navire Seapace et Courtesy Shipping Inc. et Thenamaris Ship Management Inc. (*défendeurs*)

INDEXED AS: DUVAL v. SEAPACE (SHIP)

RÉPERTORIÉ : DUVAL c. SEAPACE (NAVIRE)

Federal Court, Rochester J.—By videoconference, April 6; Ottawa, April 21, 2022.

Cour fédérale, juge Rochester—Par vidéoconférence, 6 avril; Ottawa, 21 avril 2022.

Maritime Law — Practice — Motion, by defendants, for summary judgment pursuant to Federal Courts Rules, rr. 213–215 with respect to plaintiff’s action for personal injury caused by ship — Plaintiff is stevedore — His claim stemmed from injuries suffered due to shipping accident involving defendants’ vessel, Seapace (Vessel), at Port of Bécancour in August 2014 — As result of his injuries, plaintiff on medical leave but then progressively returned to work — Plaintiff receiving workers’ compensation from Commission des normes, de l’équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) — In present action, he sought compensation for alleged losses in excess of amounts of compensation he received from CNESST — Plaintiff invoking Federal Court’s maritime law jurisdiction — Opposing defendant’s motion, submitting in particular that common law theories of issue estoppel, abuse of process not applicable in present case on basis of Supreme Court’s judgment in Desgagnés Transport Inc. v. Wärtsilä Canada Inc. (Wärtsilä) — Pleaded that civil law concept of chose jugée (res judicata) as codified in art. 2848 of Civil Code of Quebec applying by virtue of Supreme Court’s decision in Wärtsilä; that, neither criteria of art. 2848 of Civil Code nor common law principles met in this case — Component of claim at issue in present motion was plaintiff’s claim for loss of revenue from July 5, 2017 onwards — Defendants pleaded that CNESST Review Decision was final, binding decision on issue of lost revenue, diminished future earning potential after July 5, 2017; that plaintiff estopped from re-litigating this issue (issue estoppel); alternatively, that re-litigating this issue in light of CNESST Review Decision was abuse of process — What was applicable law in present case?; should motion for summary judgment be granted? — Plaintiff’s claim was based on Canadian maritime law — Parties disagreed as to law applicable to issue of impact, if any, of CNESST Review Decision on claim for lost revenue from July 5, 2017 onwards — Plaintiff submitted that

Droit maritime — Pratique — Requête des défendeurs visant l’obtention d’un jugement sommaire en vertu des règles 213 à 215 des Règles des Cours fédérales à l’égard de l’action du demandeur pour blessures corporelles causées par un navire — Le demandeur est docker — Sa demande découlait des blessures subies à la suite d’un accident maritime impliquant le navire des défendeurs, le Seapace (le navire), au port de Bécancour en août 2014 — En raison de ses blessures, le demandeur a été en congé de maladie, après quoi il est progressivement retourné au travail — Le demandeur a reçu des indemnités d’accident du travail de la Commission des normes, de l’équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) — Dans la présente action, le demandeur a demandé une indemnisation pour les pertes alléguées en sus des montants d’indemnisation qu’il a reçus de la CNESST — Le demandeur a invoqué la compétence en droit maritime de la Cour fédérale — Il s’est opposé à la requête des défendeurs au motif que la doctrine de common law de la préclusion découlant d’une question déjà tranchée et celle de l’abus de procédure n’étaient pas applicables en l’espèce compte tenu de l’arrêt Transport Desgagnés inc. c. Wärtsilä Canada Inc. (Wärtsilä) de la Cour suprême — Il a soutenu que le concept de droit civil de la chose jugée, codifié à l’article 2848 du Code civil du Québec, s’appliquait en vertu de l’arrêt de la Cour suprême dans l’affaire Wärtsilä et que ni les critères de l’article 2848 du Code civil ni les principes de common law n’avaient été respectés en l’espèce — L’élément qui était en cause dans la présente requête était la demande du demandeur pour la perte de revenus à partir du 5 juillet 2017 — Les défendeurs ont fait valoir que la décision de révision de la CNESST était définitive et exécutoire sur la question de la perte de revenus et de la diminution de la capacité de gain future à partir du 5 juillet 2017; que le demandeur était empêché par une fin de non-recevoir de demander le réexamen de cette question

following *Wärtsilä*, in absence of enacted federal law or regulation that regulates aspect of claim under Canadian maritime law, provisions of Civil Code or any other provincial legislation would apply — Landscape of constitutional analysis in terms of Canadian maritime law may have shifted somewhat following *Wärtsilä* but not to extent that plaintiff claimed — Canadian maritime law is broad, comprehensive body of federal law — In present matter, not only did issues of maritime negligence fall within core of navigation, shipping but plaintiff, defendants had no such contractual relationship that would have opened door to possibility of another body of law being applicable — Although much of Canadian maritime law is non-statutory law, it cannot be said that maritime matters now to be governed by provincial statutory law — Therefore, Supreme Court's decision in *Wärtsilä* not having effect of making *res judicata*, abuse of process, as codified in Civil Code, Code of Civil Procedure, applicable to component of plaintiff's maritime negligence claim at issue in present motion — Applicable law was that of issue estoppel, abuse of process — Motion for summary judgment should not be granted here — Compensation provided by CNEST impacted plaintiff's action against defendants, was factor that had to be taken into account — Component of claim at issue in present motion not so clearly without foundation that it did not deserve consideration by trier of fact at trial — Rules, r. 214 requiring that responding party, plaintiff, set out specific facts, adduce evidence showing there is genuine issue for trial — Plaintiff's position not so devoid of merit that it did not deserve consideration at trial — Defendants not meeting their burden of demonstrating that there was no genuine issue for trial within meaning of Rules, r. 215(1) with respect to plaintiff's claim for loss of revenue from July 5, 2017 onwards — Accordingly, whether plaintiff suffered loss of income, decreased earning potential as result of defendant's alleged negligence after July 4, 2017, was issue that would move on to trial — Motion dismissed.

(préclusion découlant d'une question déjà tranchée); subsidiairement, que le réexamen de la question, compte tenu de la décision de révision de la CNEST, constituait un abus de procédure — Quel était le droit applicable en l'espèce? La requête en jugement sommaire devait-elle être accueillie? — La demande du demandeur était fondée sur le droit maritime canadien — Les parties étaient en désaccord quant au droit applicable à la question de l'incidence, le cas échéant, de la décision de révision de la CNEST concernant la demande pour perte de revenus à partir du 5 juillet 2017 — Le demandeur a soutenu que selon l'arrêt *Wärtsilä*, en l'absence d'une loi ou d'un règlement fédéral en vigueur qui réglerait l'aspect de la demande fondée sur le droit maritime canadien, ce sont les dispositions du Code civil ou de toute autre loi provinciale qui s'appliqueraient — Le paysage de l'analyse constitutionnelle en ce qui concerne le droit maritime canadien a peut-être quelque peu changé à la suite de l'arrêt *Wärtsilä*, mais pas dans la mesure où le demandeur le prétendait — Le droit maritime canadien est un ensemble vaste et complet de règles de droit fédérales — En l'espèce, non seulement s'agissait-il de questions de négligence en matière maritime qui touchaient au contenu essentiel du chef de compétence fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires, mais le demandeur et les défendeurs n'avaient pas de relation contractuelle qui aurait ouvert la porte à la possibilité qu'un autre corps de règles soit applicable — Bien qu'une grande partie du droit maritime canadien soit non statutaire, on ne pouvait pas dire que les questions maritimes devaient maintenant être régies par le droit statutaire provincial — Par conséquent, la décision de la Cour suprême dans l'arrêt *Wärtsilä* n'a pas pour effet de rendre les doctrines de l'autorité de la chose jugée et de l'abus de procédure, codifiées dans le Code civil et le Code de procédure civile, applicables à l'élément de la demande du demandeur pour négligence en matière maritime, qui est en cause dans la présente requête — Les règles de droit applicables trouvent leurs origines dans le principe de la préclusion découlant d'une question déjà tranchée et dans celui de l'abus de procédure — La requête en jugement sommaire ne devait pas être accueillie en l'espèce — L'indemnisation accordée par la CNEST avait eu une incidence sur l'action du demandeur contre les défendeurs et était un facteur dont il fallait tenir compte — L'élément de la demande en cause dans la présente requête n'était pas si manifestement sans fondement ou son succès tellement douteux qu'il ne méritait pas d'être examiné par le juge des faits lors du procès — La règle 214 exige que la partie qui répond à une requête, en l'occurrence le demandeur, expose des faits précis et produise des éléments de preuve démontrant l'existence d'une véritable question litigieuse — La position du demandeur n'était pas dénuée de fondement au point de ne pas mériter d'être examinée lors du procès — Les défendeurs n'ont pas réussi à s'acquitter de leur fardeau de démontrer l'absence de véritable question litigieuse au sens du paragraphe 215(1) des Règles en ce qui concerne la demande du demandeur pour la perte de revenus subie à partir

Practice — Judgments and Orders — Summary Judgment — Motion, by defendants, for summary judgment pursuant to Federal Courts Rules, rr. 213–215 with respect to plaintiff's action for personal injury caused by ship — Plaintiff's claim stemming from injuries suffered due to shipping accident involving defendant's vessel, Seapace (Vessel), at Port of Bécancour — As result of his injuries, plaintiff on medical leave but eventually returning to work — Plaintiff receiving workers' compensation from Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) — In present action, plaintiff sought compensation for alleged losses in excess of amounts of compensation he received from CNESST — What was test for motion for summary judgment?; was motion for summary judgment appropriate herein? — Purpose of summary judgment to allow Court to summarily dispose with cases that should not proceed to trial because there is no genuine issue for trial; thereby conserving judicial resources, improving access to justice — Rules, r. 215(1) providing that Court shall grant summary judgment where Court is satisfied that "there is no genuine issue for trial with respect to a claim or defence" — Test on motion for summary judgment is not whether party cannot succeed at trial but rather whether case is clearly without foundation — Onus is on party seeking summary judgment to establish absence of genuine issue for trial — In present case, timing of motion not inappropriate — No doubt that timing of defendants' motion for summary judgment was in conformity with Rules, r. 213, which provides that such motion may be brought at any time after defence has been filed but before time, place for trial have been fixed — While defendants not succeeding in their motion, it did not follow that motion was inappropriate — Also, no indication on record that motion was used inappropriately to cause delay or disproportionately increase costs — Motion also not abuse of process.

This was a motion, brought by the defendants, for summary judgment pursuant to rules 213 to 215 of the *Federal Courts Rules* with respect to the plaintiff's action for personal injury caused by a ship. The plaintiff is a stevedore. His claim

du 5 juillet 2017 — Par conséquent, la question de savoir si le demandeur avait subi une perte de revenu et une diminution de sa capacité de gain après le 4 juillet 2017 en raison de la négligence alléguée des défendeurs devait être examinée au procès — Requête rejetée.

Pratique — Jugements et ordonnances — Jugement sommaire — Requête des défendeurs visant l'obtention d'un jugement sommaire en vertu des règles 213 à 215 des Règles des Cours fédérales à l'égard de l'action du demandeur pour blessures corporelles causées par un navire — La demande du demandeur découlait des blessures subies à la suite d'un accident maritime impliquant le navire des défendeurs, le Seapace (le navire), au port de Bécancour — En raison de ses blessures, le demandeur a été en congé de maladie, après quoi il est retourné au travail — Le demandeur a reçu des indemnités d'accident du travail de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) — Dans la présente action, il a demandé une indemnisation pour les pertes alléguées en sus des montants d'indemnisation qu'il a reçus de la CNESST — Quel était le critère applicable en matière de requête en jugement sommaire? La requête en jugement sommaire était-elle appropriée en l'espèce? — Le jugement sommaire a pour objet de permettre à la Cour de disposer sommairement d'affaires qui ne devraient pas se rendre à procès en raison du fait qu'elles ne soulèvent aucune véritable question litigieuse, et d'épargner ainsi les ressources judiciaires et améliorer l'accès à la justice — Le paragraphe 215(1) des Règles exige que la Cour rende un jugement sommaire si elle est convaincue qu'il « n'existe pas de véritable question litigieuse quant à une déclaration ou à une défense » — Le critère à appliquer pour une requête en jugement sommaire ne consiste pas à savoir si une partie a des chances d'obtenir gain de cause au procès, mais plutôt à déterminer « si l'affaire est clairement sans fondement » — Il incombe à la partie requérante de démontrer qu'il n'existe pas de véritable question litigieuse — En l'espèce, le moment choisi pour présenter la requête n'était pas inapproprié — Il ne faisait aucun doute que le moment choisi par les défendeurs pour présenter leur requête en jugement sommaire était conforme à la règle 213, qui prévoit qu'une telle requête peut être présentée à tout moment après le dépôt de la défense, et avant que les heures, date et lieu de l'instruction soient fixés — Les défendeurs n'ont pas obtenu gain de cause, ce qui ne signifiait pas nécessairement que la requête était inappropriée — En outre, rien dans le dossier n'indiquait que la requête avait été déposée de manière inappropriée pour augmenter de façon démesurée la durée et le coût des instances — La requête ne constituait pas non plus un abus de procédure.

Il s'agissait d'une requête déposée par les défendeurs en vue d'obtenir un jugement sommaire, en vertu des règles 213 à 215 des *Règles des Cours fédérales*, à l'égard de l'action du demandeur pour blessures corporelles causées par

stemmed from injuries suffered due to an accident that took place during the discharge operations of the defendant vessel, *Seapace*, at the Port of Bécancour on August 13, 2014. As a result of his injuries, the plaintiff was on medical leave, following which he progressively returned to work. The plaintiff received workers' compensation from the Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST). In the present action, he sought compensation for alleged losses in excess of the amounts of compensation he received from the CNESST. The plaintiff invoked the maritime law jurisdiction of the Federal Court. His claim was based on Canadian maritime law and, in particular, maritime negligence law. It is an action for personal injury caused by a ship. The defendants are the Vessel, her registered owners, and her managers. The defendants moved on the basis that: (1) the plaintiff was estopped from claiming a loss of revenue and future earning potential after the date upon which the CNESST declared that the plaintiff was no longer entitled to receive a salary replacement benefit and had regained his full earning capacity; and (2) the plaintiff's attempt to re-litigate an issue that was determined by the CNESST was an abuse of process. The plaintiff opposed the motion and submitted that (1) the common law theories of issue estoppel and abuse of process were not applicable in the present case on the basis of the Supreme Court's judgment in *Desgagnés Transport Inc. v. Wärtsilä Canada Inc. (Wärtsilä)*; rather, that the civil law concept of *chose jugée (res judicata)* as codified in article 2848 of the Civil Code applied by virtue of the Supreme Court's decision in *Wärtsilä*; and that, in any event, neither the criteria of article 2848 of the Civil Code nor the common law principles were met in this case; (2) the decision of the CNESST that terminated his salary replacement benefit did not preclude the plaintiff from recovering from the defendants at law; and (3) a motion for summary judgment was not appropriate and certainly not so at this stage of the proceedings.

Prior to the accident, the plaintiff operated numerous types of machinery, including cranes that loaded or discharged vessels at the Port of Bécancour and the Port of Trois-Rivières. The plaintiff suffered a workplace accident onboard the Vessel. Following a period of hospitalization, the plaintiff underwent physical therapy and then progressively returned to work. From August 13, 2014, through February 22, 2016, the plaintiff was not at work, except for a period of time in the summer of 2015. Commencing February 23, 2016, the plaintiff progressively returned to work, increasing the number of days worked per week. On July 4, 2017, the plaintiff returned to work five days per week. Following the accident, the CNESST made several assessments with the plaintiff's employer and determined

un navire. Le demandeur est docker. Sa demande découlait des blessures subies à la suite d'un accident survenu lors des opérations de déchargement du navire défendeur, le *Seapace*, au port de Bécancour le 13 août 2014. En raison de ses blessures, le demandeur a été en congé de maladie, après quoi il est progressivement retourné au travail. Le plaignant a reçu des indemnités d'accident du travail de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST). Dans la présente action, le demandeur demandait une indemnisation pour les pertes alléguées en sus des montants d'indemnisation qu'il avait reçus de la CNESST. Le demandeur a invoqué la compétence en droit maritime de la Cour. Sa demande était fondée sur le droit maritime canadien, et en particulier sur les règles de droit maritime relatives à la négligence. Il s'agit en l'espèce d'une action relative aux blessures corporelles causées par un navire. Les défendeurs sont le navire, ses propriétaires inscrits et ses gestionnaires. Les défendeurs ont déposé une requête au motif que : 1) le demandeur est empêché de présenter une demande pour perte de revenu et de la capacité de gain futur après la date à laquelle la CNESST avait déclaré que le demandeur n'avait plus droit à une indemnité de remplacement du salaire et qu'il avait retrouvé sa pleine capacité de gain; et 2) la tentative du demandeur de demander le réexamen d'une question déjà tranchée par la CNESST était un abus de procédure. Le demandeur s'est opposé à la requête et a soutenu que : 1) la doctrine de common law de la préclusion découlant d'une question déjà tranchée et celle de l'abus de procédure n'étaient pas applicables en l'espèce compte tenu de l'arrêt de la Cour suprême *Transport Desgagnés inc. c. Wärtsilä Canada Inc. (Wärtsilä)*; c'était plutôt le concept de droit civil de la chose jugée (*res judicata*), codifié à l'article 2848 du Code civil, qui s'appliquait en vertu de l'arrêt de la Cour suprême dans l'affaire *Wärtsilä*; et que, de toute façon, ni les critères de l'article 2848 du Code civil ni les principes de common law n'avaient été respectés en l'espèce; 2) la décision de la CNESST ayant mis fin à son indemnité de remplacement du revenu n'empêchait pas le demandeur de recouvrer des défendeurs en droit; et 3) une requête en jugement sommaire n'était pas appropriée, et certainement pas à ce stade de la procédure.

Avant l'accident, le demandeur utilisait dans son rôle de docker plusieurs types de machines, dont des grues qui chargeaient ou déchargeaient des navires au port de Bécancour et au port de Trois-Rivières. Le demandeur a subi un accident de travail alors qu'il se trouvait à bord du navire. Après une période d'hospitalisation, le demandeur a suivi un traitement de physiothérapie et est ensuite retourné progressivement au travail. Du 13 août 2014 au 22 février 2016, le demandeur s'est absenté du travail, sauf pendant une période au cours de l'été 2015. À partir du 23 février 2016, le demandeur est retourné progressivement au travail, en augmentant le nombre de jours travaillés par semaine. Le 4 juillet 2017, le demandeur est retourné au travail cinq jours par semaine. À la suite

that the plaintiff could work in different shipping positions. The plaintiff currently works as an operator of a payloader. On March 28, 2017, the CNESST determined that the plaintiff was entitled to \$30,163.34 as compensation for the permanent disability resulting from his injuries, including pain and suffering. Between the date of the accident and July 4, 2017, the CNESST also provided the plaintiff with compensation for lost income. On July 4, 2017, the date the plaintiff returned to work five days per week, the CNESST determined that the three positions mentioned above were available on a fulltime basis, that the hourly wage was the same as the hourly wage earned by the plaintiff prior to the accident, and thus the plaintiff had the capacity to earn the same salary as prior to the accident. On July 5, 2017, the CNESST issued a decision that the plaintiff was no longer entitled to the salary replacement benefit on the basis that there was a suitable fulltime position available and the plaintiff would earn an equal or greater salary than the one he earned at the time of the accident (CNESST Decision). The plaintiff filed a request for review of the CNESST Decision. The Direction de la révision administrative of the CNESST rendered a decision determining that the plaintiff was not entitled to income replacement on the basis that he had a suitable employment with the same benefits and seniority as prior to the accident (CNESST Review Decision). Afterwards, the plaintiff lodged an appeal with the Tribunal administratif du travail (Tribunal). The appeal was withdrawn prior to the matter being heard because the plaintiff and his employers entered into a transaction (Settlement Agreement) pursuant to articles 2631 *et seq.* of the *Civil Code of Québec* (Civil Code). The Settlement Agreement provided in particular that the CNESST Review Decision was final and binding. The settlement was a complete and final resolution of the dispute between the plaintiff's employers and the plaintiff.

The component of the claim that was at issue in this motion was the plaintiff's claim for loss of revenue from July 5, 2017, onwards. The defendants pleaded that the CNESST Review Decision was a final and binding decision on the issue of lost revenue and diminished future earning potential after July 5, 2017.

At issue was the test for a motion for summary judgment; the applicable law in this case; whether the motion for summary judgment should be granted; and whether the motion for summary judgment was appropriate.

Held, the motion should be dismissed.

de l'accident, la CNESST a mené plusieurs évaluations en collaboration avec l'employeur du demandeur et a déterminé que le demandeur pouvait occuper divers postes liés au transport des marchandises. Actuellement, le plaignant travaille comme conducteur d'une chargeuse sur pneumatiques. Le 28 mars 2017, la CNESST a déterminé que le demandeur avait droit à 30 163,34 \$ à titre d'indemnisation pour l'invalidité permanente résultant de ses blessures, y compris pour la douleur et la souffrance. La CNESST a également versé au demandeur une indemnité pour perte de revenus entre la date de l'accident et le 4 juillet 2017. Le 4 juillet 2017, date à laquelle le demandeur est retourné au travail cinq jours par semaine, la CNESST a déterminé que le demandeur pouvait occuper à temps plein l'un des trois postes mentionnés plus haut, que le salaire horaire était le même que celui que le demandeur gagnait avant l'accident, et que ce dernier avait donc la capacité de toucher la même rémunération qu'avant l'accident. Le 5 juillet 2017, la CNESST a rendu une décision selon laquelle le demandeur n'avait plus droit à l'indemnité de remplacement du revenu au motif qu'un poste convenable à temps plein était disponible et que le demandeur gagnerait un salaire égal ou supérieur à celui qu'il gagnait au moment de l'accident (la décision de la CNESST). Le demandeur a déposé une demande de révision de la décision de la CNESST. La Direction de la révision administrative de la CNESST a rendu une décision selon laquelle le demandeur n'avait pas droit au remplacement du revenu au motif qu'il avait un emploi convenable, avec les mêmes avantages et la même ancienneté qu'avant l'accident (la décision de révision de la CNESST). Par la suite, le demandeur a interjeté appel auprès du Tribunal administratif du travail (le Tribunal). L'appel a été retiré avant que l'affaire ne soit entendue, car le demandeur et ses employeurs ont conclu une transaction (l'entente de règlement) conformément aux articles 2631 et suivants du *Code civil du Québec* (le Code civil). L'entente de règlement prévoyait en particulier que la décision de révision de la CNESST était définitive et exécutoire. Le règlement constituait une résolution complète et définitive du différend entre le demandeur et ses employeurs.

L'élément de la demande qui était en cause dans la présente requête était la demande du demandeur pour la perte de revenus à partir du 5 juillet 2017. Le défendeur a fait valoir que la décision de révision de la CNESST était définitive et exécutoire sur la question de la perte de revenus et de la diminution de la capacité de gain future à partir du 5 juillet 2017.

Les questions en litige étaient celles de savoir quel était le critère applicable en matière de requête en jugement sommaire; quel était le droit applicable en l'espèce; si la requête en jugement sommaire devait être accueillie; et si la requête en jugement sommaire était appropriée.

Jugement : la requête doit être rejetée.

The purpose of summary judgment is to allow the Court to summarily dispense with cases that should not proceed to trial because there is no genuine issue for trial and thus conserving judicial resources and improving access to justice. Summary judgment is a valuable tool for striking sham claims and defences; however, it is not intended to deprive a litigant of the right to a trial unless there is a clear demonstration that there is indeed no genuine issue material to the claim or defence that the trial judge must resolve. Subsection 215(1) of the Rules provides that the Court shall grant summary judgment where the Court is satisfied that “there is no genuine issue for trial with respect to a claim or defence”. The test on a motion for summary judgment is not whether a party cannot succeed at trial but rather whether the case is clearly without foundation. The foregoing test obviously translates into a heavy burden on the moving party. The onus is on the party seeking summary judgment to establish the absence of a genuine issue for trial.

The plaintiff’s claim was based on Canadian maritime law. The parties disagreed, however, as to the law applicable to the issue of the impact, if any, of the CNESST Review Decision on the claim for lost revenue from July 5, 2017 onwards. The plaintiff submitted that following the decision of *Wärtsilä*, in the absence of an enacted federal law or regulation that regulates an aspect of a claim under Canadian maritime law, the provisions of the Civil Code or any other provincial legislation will apply. Given that the accident took place in the province of Quebec and the plaintiff obtained worker’s compensation from the CNESST, the plaintiff submitted that the principles as codified in the Civil Code and the *Code of Civil Procedure* applied to the issue of the impact, if any, of the CNESST Review Decision on the portion of the claim seeking lost revenue from July 5, 2017 onwards. This was so, in the plaintiff’s submission, even though the claim for lost revenue was based on the tort of maritime negligence. The defendants took issue with the plaintiff’s interpretation of *Wärtsilä*. The landscape of constitutional analysis in terms of Canadian maritime law may have shifted somewhat following *Wärtsilä* but certainly not to the extent that the plaintiff claimed. The Supreme Court in *Wärtsilä* reaffirmed that “Parliament’s authority over navigation and shipping, and consequently the scope of Canadian maritime law, is broad”. The majority confirmed that Canadian maritime law is a comprehensive body of federal law, uniform throughout Canada, that deals with all claims in respect of maritime and admiralty matters, subject only to the scope of federal power over navigation and shipping under subsection 91(10) of the *Constitution Act*. Canadian maritime law is a broad and comprehensive body of federal law. It is the progeny of English maritime law. While that is the case, to simply equate it to common law would not be accurate. The body of law that is Canadian maritime law is derived from a long

Le jugement sommaire a pour objet de permettre à la Cour de disposer sommairement d’affaires qui ne devraient pas se rendre à procès en raison du fait qu’elles ne soulèvent aucune véritable question litigieuse, et d’épargner ainsi les ressources judiciaires et améliorer l’accès à la justice. Le jugement sommaire, qui est un outil utile pour éliminer les demandes et les défenses fallacieuses, ne devrait toutefois pas priver une partie de son droit à un procès, à moins qu’il ne soit clairement démontré qu’il n’existe aucune véritable question litigieuse, par rapport à la demande ou à la défense, que le juge doit trancher. Le paragraphe 215(1) des Règles exige que la Cour rende un jugement sommaire si elle est convaincue qu’il « n’existe pas de véritable question litigieuse quant à une déclaration ou à une défense ». Le critère à appliquer pour une requête en jugement sommaire ne consiste pas à savoir si une partie a des chances d’obtenir gain de cause au procès, mais plutôt de déterminer si l’affaire est clairement sans fondement. Manifestement, il ressort du critère qui précède qu’il incombe au requérant un lourd fardeau. Il incombe à la partie requérante de démontrer qu’il n’existe pas de véritable question litigieuse.

La demande du demandeur était fondée sur le droit maritime canadien. Les parties étaient toutefois en désaccord quant au droit applicable à la question de l’incidence, le cas échéant, de la décision de révision de la CNESST concernant la demande pour perte de revenus à partir du 5 juillet 2017. Le demandeur a soutenu que selon l’arrêt *Wärtsilä*, en l’absence d’une loi ou d’un règlement fédéral en vigueur qui régit un aspect d’une décision en vertu du droit maritime canadien, c’étaient les dispositions du Code civil ou de toute autre loi provinciale qui s’appliquaient. Étant donné que l’accident avait eu lieu dans la province de Québec et que le demandeur avait obtenu une indemnisation des travailleurs de la CNESST, le demandeur a fait valoir que les principes codifiés dans le Code civil et le *Code de procédure civile* s’appliquaient à la question de l’incidence, le cas échéant, de la décision de révision de la CNESST sur la partie de la réclamation visant la perte de revenus à partir du 5 juillet 2017. Il en était ainsi, selon le demandeur, même si la demande pour perte de revenus était fondée sur le délit de négligence en droit maritime. Les défendeurs ont contesté l’interprétation qu’a donnée le demandeur de l’arrêt *Wärtsilä*. Le paysage de l’analyse constitutionnelle en ce qui concerne le droit maritime canadien a peut-être quelque peu changé à la suite de l’arrêt *Wärtsilä*, mais certainement pas dans la mesure où le demandeur le prétendait. La Cour suprême a réaffirmé dans l’arrêt *Wärtsilä* que « [l]a compétence du Parlement sur la navigation et les bâtiments ou navires, et en conséquence la portée du droit maritime canadien, est vaste ». Les juges majoritaires ont confirmé que le droit maritime canadien est un ensemble complet de règles de droit, uniformes partout au Canada, dont l’objet est de régler toutes les demandes en matière maritime et d’amirauté, sous réserve seulement de la portée de la compétence fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires prévue au

international tradition that draws in large part from both the common law and the civil law. The Federal Court can apply foreign law in the exercise of its concurrent jurisdiction over maritime matters and thus by extension provincial law as well. The application of provincial law, where there is a double aspect scenario with Canadian maritime law, does not oust the jurisdiction of the Federal Court. In the present matter, not only did the issues of maritime negligence fall within the core of navigation and shipping, the plaintiff and the defendants had no such contractual relationship that would have opened the door to the possibility of another body of law being applicable. Although much of Canadian maritime law is non-statutory law, it cannot be said that maritime matters such as salvage and charterparties are now to be governed by provincial statutory law. Therefore, the Supreme Court's decision in *Wärtsilä* did not have the effect of making *res judicata* and abuse of process, as codified in the Civil Code and the *Code of Civil Procedure*, applicable to the component of the plaintiff's maritime negligence claim at issue in the present motion. The applicable law was that of issue estoppel and abuse of process. Issue estoppel has been considered and applied by the Court in numerous instances in the context of motions for summary judgment. The doctrine of abuse of process, as pleaded by the defendants, is well established. Judges at common law have an inherent and residual discretion to prevent an abuse of the court's process. The Court has broad plenary powers to regulate the proceedings before it and address actual or potential abuses of its process. This doctrine permits the Court to prevent relitigation where the same issue has previously been determined and is also a ground for ordering that a pleading be struck where it is *res judicata*. Finally, the issues raised in the motion did not attract the application of rule 4 of the *Federal Courts Rules* that permits the Court to fill a gap of a procedural nature by adopting the practice of a superior court of the province.

It was common ground between the parties that the compensation provided by the CNESST impacted the plaintiff's action against the defendants. The compensation received from the CNESST was a factor that had to be taken into account. The plaintiff did not dispute that the CNESST Review Decision

paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Le droit maritime canadien est un ensemble vaste et complet de lois fédérales. Il est issu du droit maritime anglais. Même s'il en est ainsi, il serait inexact de l'assimiler à la common law. Le corps de règles qui constitue le droit maritime canadien est issu d'une longue tradition internationale qui s'inspire en grande partie de la common law et du droit civil. La Cour fédérale peut appliquer le droit étranger dans l'exercice de sa compétence concurrente en matière maritime, et donc, par extension, le droit provincial également. L'application du droit provincial, lorsqu'il existe une situation factuelle qui présente un double aspect et relève aussi du droit maritime canadien, n'écarte pas la compétence de la Cour fédérale. En l'espèce, non seulement s'agissait-il de questions de négligence en matière maritime qui touchaient au contenu essentiel du chef de compétence fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires, mais le demandeur et les défendeurs n'avaient pas de relation contractuelle qui aurait ouvert la porte à la possibilité qu'un autre corps de règles soit applicable. Bien qu'une grande partie du droit maritime canadien soit non statutaire, on ne pouvait cependant pas dire que les questions maritimes telles que le sauvetage, l'avarie commune, les chartes-parties devaient maintenant être régies par le droit statutaire provincial. L'arrêt de la Cour suprême dans l'affaire *Wärtsilä* n'avait pas pour effet de rendre les doctrines de l'autorité de la chose jugée et de l'abus de procédure, codifiées dans le Code civil et le *Code de procédure civile*, applicables à l'élément de la demande du demandeur pour négligence en matière maritime, qui était en cause dans la présente requête. Les règles de droit applicables trouvent leurs origines dans le principe de la préclusion découlant d'une question déjà tranchée et dans celui de l'abus de procédure. La préclusion découlant d'une question déjà tranchée a été examinée et appliquée par notre Cour à de nombreuses reprises dans le contexte des requêtes en jugement sommaire. La doctrine de l'abus de procédure, invoquée par les défendeurs, est bien établie dans la jurisprudence de la Cour. En common law, les juges disposent, pour empêcher les abus de procédure, d'un pouvoir discrétionnaire résiduel inhérent. La Cour est habile à réguler les instances dont elle est saisie et à remédier aux abus de procédure réels ou potentiels en raison de sa plénitude de compétence. Cette doctrine permet à la Cour d'empêcher le réexamen d'une question lorsque la même question a déjà été tranchée et est également un motif pour ordonner la radiation d'un acte de procédure lorsqu'il y a chose jugée. Enfin, les questions soulevées dans la présente requête ne justifiaient pas l'application de la règle 4 des *Règles des Cours fédérales*, qui permet à la Cour de combler une lacune de nature procédurale par renvoi à la pratique d'une cour supérieure de la province.

Les parties s'entendaient pour dire que l'indemnisation accordée par la CNESST avait une incidence sur l'action du demandeur contre les défendeurs. L'indemnisation reçue de la CNESST était un facteur dont il fallait tenir compte. Le demandeur n'a pas contesté le caractère définitif de la décision

was final. However, he pleaded that for a variety of reasons the decision did not preclude him from claiming lost revenue from July 5, 2017 onwards. The plaintiff submitted that the basis upon which the CNESST performed its analysis was more narrow, did not consider the same factors, and did not encompass what he was now claiming. The component of the claim at issue in the present motion was not so clearly without foundation or so doubtful that it did not deserve consideration by the trier of fact at the trial. Rule 214 requires that the responding party, the plaintiff, set out specific facts and adduce evidence showing there is a genuine issue for trial. The plaintiff's position was not so devoid of merit that it did not deserve consideration at the trial. The defendants did not meet their burden of demonstrating that there was no genuine issue for trial within the meaning of subsection 215(1) of the Rules with respect to the plaintiff's claim for loss of revenue from July 5, 2017 onwards. Accordingly, whether the plaintiff suffered a loss of income and/or a decreased earning potential as a result of the alleged negligence of the defendants after July 4, 2017, was an issue that would move on to trial. As was the question of what impact the CNESST Review Decision had on the plaintiff's claim for loss of income after July 4, 2017 and whether the plaintiff was estopped from claiming such losses. The defendants were not precluded from arguing at trial that the CNESST was correct and no loss of income was suffered or would be suffered after July 4, 2017.

As for the appropriateness of the present motion, the plaintiff submitted that the issue raised in the present motion was not appropriate for summary judgment and objected to the time and expense of such a motion when the trial was set down for November 2022. There was no doubt that the timing of the defendants' motion for summary judgment was in conformity with rule 213 of the Rules, which provides that such a motion may be brought at any time after a defence has been filed but before the time and place for the trial have been fixed. The motion for summary judgment was filed on December 10, 2021. On January 25, 2022, the motion was set down for hearing and the steps leading up to the hearing of the motion were scheduled. On March 25, 2022, the matter was set down for a five-day trial in November 2022. Accordingly, the timing of the motion was not inappropriate. While the defendants did not succeed in their motion, it did not follow or necessarily mean that the motion was inappropriate. Issues such as issue estoppel, cause of action estoppel, *res judicata*, and abuse of process, should they arise, very much lend themselves to a careful consideration of whether a motion for summary judgment or trial would in fact be a proportionate, expeditious and less expensive way to proceed. In the present matter, the defendants' motion for summary judgment was not inappropriate

de révision de la CNESST. Il a toutefois soutenu que, pour diverses raisons, la décision ne l'empêchait pas de présenter une demande pour perte de revenus subie à partir du 5 juillet 2017. Le demandeur a affirmé que l'analyse de la CNESST reposait sur un fondement plus étroit, qu'elle n'avait pas pris en compte les mêmes facteurs et qu'elle n'englobait pas ce que le demandeur réclamait maintenant. L'élément de la demande en cause dans la présente requête n'était pas si manifestement sans fondement ou son succès tellement douteux qu'il ne méritait pas d'être examiné par le juge des faits lors du procès. La règle 214 exige que la partie qui répond à une requête, en l'occurrence le demandeur, expose des faits précis et produise des éléments de preuve démontrant l'existence d'une véritable question litigieuse. La thèse du demandeur n'était pas dénuée de fondement au point de ne pas mériter d'être examinée lors du procès. Les défendeurs n'ont pas réussi à s'acquitter de leur fardeau de démontrer l'absence de véritable question litigieuse au sens du paragraphe 215(1) des Règles en ce qui concerne la demande du demandeur pour la perte de revenus subie à partir du 5 juillet 2017. Par conséquent, la question de savoir si le demandeur avait subi une perte de revenu et une diminution de sa capacité de gain après le 4 juillet 2017 en raison de la négligence alléguée des défendeurs serait examinée au procès. Il en allait de même pour la question de l'incidence de la décision de révision de la CNESST sur la demande du demandeur pour la perte de revenus subie après le 4 juillet 2017 et pour la question de savoir si le demandeur était empêché de présenter une demande pour de telles pertes. Il n'était pas interdit aux défendeurs de faire valoir au procès que la CNESST avait raison et qu'aucune perte de revenu n'avait été subie après le 4 juillet 2017.

En ce qui concerne le caractère approprié de la présente requête, le demandeur a soutenu que la question qui y était soulevée ne se prêtait pas à un jugement sommaire, et il a soulevé des objections quant à la durée et aux coûts liés à une telle requête alors que le procès était prévu pour novembre 2022. Il ne fait aucun doute que le moment choisi par les défendeurs pour présenter leur requête en jugement sommaire était conforme à la règle 213 des Règles, qui prévoit qu'une telle requête peut être présentée à tout moment après le dépôt de la défense, et avant que les heures, date et lieu de l'instruction soient fixés. La requête en jugement sommaire a été déposée le 10 décembre 2021. Le 25 janvier 2022, la requête a été mise au rôle et les étapes menant à l'audition de la requête ont été prévues. Le 25 mars 2022, un procès de cinq jours a été fixé au mois de novembre 2022. Par conséquent, le moment choisi pour présenter la requête n'était pas inapproprié. Les défendeurs n'ont pas obtenu gain de cause, ce qui ne signifiait pas nécessairement que la requête était inappropriée. Les questions comme la préclusion découlant d'une question déjà tranchée, la préclusion fondée sur la cause d'action, l'autorité de la chose jugée, ou l'abus de procédure, le cas échéant, se prêtent tout à fait à un examen attentif de la question de savoir si une requête en jugement sommaire ou en procès sommaire serait en fait une

simply because it was not granted. The subject matter lent itself to such a motion. There was no indication on the record that the motion was used inappropriately to cause delay or disproportionately increase the costs. Nor was the motion an abuse of process as the plaintiff alleged.

manière proportionnée, rapide et moins coûteuse de procéder. En l'espèce, la requête en jugement sommaire des défendeurs n'était pas inappropriée du simple fait qu'elle n'a pas été accueillie. L'objet se prêtait à une telle requête. Rien dans le dossier n'indiquait que la requête avait été déposée de manière inappropriée pour augmenter de façon démesurée la durée et le coût des instances. La requête ne constituait pas non plus un abus de procédure comme l'avait prétendu le demandeur.

STATUTES AND REGULATIONS CITED

Act respecting industrial accidents and occupational diseases, CQLR, c. A-3.001.
Civil Code of Québec, CQLR, c. CCQ-1991, arts. 1733, 2631, 2848.
Code of Civil Procedure, CQLR, c. C-25.01, art. 51.
Constitution Act, 1867, 30 & 31 Vict., c. 3 (U.K.) (as am. by *Canada Act 1982*, 1982, c. 11 (U.K.), Schedule to the *Constitution Act, 1982*, Item 1) [R.S.C., 1985, Appendix II, No. 5], s. 91(10).
Federal Courts Act, R.S.C., 1985, c. F-7, s. 2.
Federal Courts Rules, SOR/98-106, rr. 4, 213, 214, 215, 221(1)(f), Tarif B, Column III.

CASES CITED

APPLIED:

CanMar Foods Ltd. v. TA Foods Ltd., 2021 FCA 7, [2021] 1 F.C.R. 799.

CONSIDERED:

Desgagnés Transport Inc. v. Wärtsilä Canada Inc., 2019 SCC 58, [2019] 4 S.C.R. 228; *Milano Pizza Ltd. v. 6034799 Canada Inc.*, 2018 FC 1112, 298 A.C.W.S. (3d) 613; *Oriji v. Canada*, 2006 FC 1539, 154 A.C.W.S. (3d) 353; *Canada (Attorney General) v. Lameman*, 2008 SCC 14, [2008] 1 S.C.R. 372; *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437; *Danyluk v. Ainsworth Technologies Inc.*, 2001 SCC 44, [2001] 2 S.C.R. 460.

REFERRED TO:

Manitoba v. Canada, 2015 FCA 57, 470 N.R. 187; *Hryniak v. Mauldin*, 2014 SCC 7, [2014] 1 S.C.R. 87; *Kaska Dena Council v. Canada*, 2018 FC 218, 291 A.C.W.S. (3d) 52; *Source Enterprise Ltd. v. Canada (Public Safety and Emergency Preparedness)*, 2012 FC 966, 416 F.T.R. 227; *Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683; *Apotex Inc. v. Merck & Co.*, 2002 FCA 210, [2003] 1 F.C. 242; *Google LLC v. Sonos, Inc.*, 2021 FC 1462, 2021 A.C.W.S. 782; *Fingad Shipping Ltd. v. Ningbo Arts & Crafts Imp & Exp. Co. Ltd.*, 2015 FC 851, 256 A.C.W.S.

LOIS ET RÈGLEMENTS CITÉS

Code civil du Québec, RLRQ, ch. CCQ-1991, art. 1733, 2631, 2848.
Code de procédure civile, RLRQ, ch. C-25.01, art. 51.
Loi constitutionnelle de 1867, 30 & 31 Vict., ch. 3 (R.-U.) (mod. par la *Loi de 1982 sur le Canada*, 1982, ch. 11 (R.-U.), annexe de la *Loi constitutionnelle de 1982*, n° 1) [L.R.C. (1985), appendice II, n° 5], art. 91(10).
Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles, RLRQ, ch. A-3.001.
Loi sur les Cours fédérales, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 2.
Règles des Cours fédérales, DORS/98-106, règles 4, 213, 214, 215, 221(1)f, tarif B, colonne III.

JURISPRUDENCE CITÉE

DÉCISION APPLIQUÉE :

CanMar Foods Ltd. c. TA Foods Ltd., 2021 CAF 7, [2021] 1 R.C.F. 799.

DÉCISIONS EXAMINÉES :

Transport Desgagnés inc. c. Wärtsilä Canada Inc., 2019 CSC 58, [2019] 4 R.C.S. 228; *Milano Pizza Ltd. c. 6034799 Canada Inc.*, 2018 CF 1112; *Oriji c. Canada*, 2006 CF 1539; *Canada (Procureur général) c. Lameman*, 2008 CSC 14, [2008] 1 R.C.S. 372; *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437; *Danyluk c. Ainsworth Technologies Inc.*, 2001 CSC 44, [2001] 2 R.C.S. 460.

DÉCISIONS MENTIONNÉES :

Manitoba c. Canada, 2015 CAF 57; *Hryniak c. Mauldin*, 2014 CSC 7, [2014] 1 R.C.S. 87; *Conseil Kaska Dena c. Canada*, 2018 CF 218; *Source Enterprise Ltd. c. Canada (Sécurité publique et Protection civile)*, 2012 CF 966; *Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683; *Apotex Inc. c. Merck & Co.*, 2002 CAF 210, [2003] 1 C.F. 242; *Google LLC c. Sonos, Inc.*, 2021 CF 1462; *Fingad Shipping Ltd. c. Ningbo Arts & Crafts Imp & Exp. Co. Ltd.*, 2015 CF 851; *Banque Royale du Canada c. Seamount Marine Ltd.*, 2019 CF 1043; *Offshore Interiors*

(3d) 514; *Royal Bank of Canada v. Seamount Marine Ltd.*, 2019 FC 1043, 310 A.C.W.S. (3d) 245; *Offshore Interiors Inc. v. Worldspan Marine Inc.*, 2016 FC 27, 262 A.C.W.S. (3d) 362; *Canpotex Shipping Services Limited v. Marine Petrobulk Ltd.*, 2019 FC 89 (CanLII); *Toronto (City) v. C.U.P.E., Local 79*, 2003 SCC 63, [2003] 3 S.C.R. 77; *Fabrikant v. Canada*, 2018 FCA 171, 296 A.C.W.S. (3d) 692; *Lebrasseur v. Canada*, 2011 FC 1075, 418 F.T.R. 49; *Beattie v. Canada*, 2001 FCA 309, [2002] 1 F.C. D-43; *Amankwah v. Canada*, 2005 FC 900, 140 A.C.W.S. (3d) 632; *Labrador-Island Link General Partner Corporation v. Panalpina Inc.*, 2019 FC 740, 307 A.C.W.S. (3d) 229; *Lauzon v. Canada (Revenue Agency)*, 2021 FC 431, 331 A.C.W.S. (3d) 794; *ViiV Healthcare Company v. Gilead Sciences Canada, Inc.*, 2021 FCA 122, [2021] 4 F.C.R. 289; *Heiltsuk Horizon Maritime Services Ltd. v. Atlantic Towing Limited*, 2021 FCA 26, 335 A.C.W.S. (3d) 312.

AUTHORS CITED

Chircop, Aldo, *et al. Canadian Maritime Law*, 2nd ed. Toronto: Irwin Law, 2016.

Constantine, David and Joe Thorne. “Provincial Law Voids Limitations of Liability in Contract for Ship’s Engine Parts”, January 7, 2020, Stewart McKelvey LLP, online.

Fernandes, Rui. “Uniformity of Canadian Maritime Law Takes a Hit”, December 7, 2019, Fernandes Hearn LLP, online.

Harrington, Sean. “Transport Desgagnes Inc v Wärtsilä Canada Inc. A Case Comment”, December 2019, Canadian Maritime Law Association, online.

Kazaz, Charles and Ian Breneman. “The Little Engine that Couldn’t: SCC Rules on Limitation of Liability for Sale of Ship Engine Parts”, December 4, 2019, Blake, Cassels & Graydon LLP, online.

Pollack, George, Joseph-Anaël Lemieux and Michael H. Lubetsky. “Desgagnes Transport v Wärtsilä Canada: Canadian Maritime Law Enters Uncharted Waters”, December 4, 2019, Davies Ward Phillips & Vineberg LLP, online.

Raymer, Elizabeth. “Provincial rather than maritime law applies to marine engine contract: SCC”, 28 November 2019, *Canadian Lawyer Magazine*, online.

MOTION by the defendants for summary judgment pursuant to rules 213 to 215 of the *Federal Courts Rules* with respect to the plaintiff’s action for personal injury caused by a ship. Motion dismissed.

Inc. c. Worldspan Marine Inc., 2016 CF 27; *Canpotex Shipping Services Limited c. Marine Petrobulk Ltd.*, 2019 CF 89 (CanLII); *Toronto (Ville) c. S.C.F.P., section locale 79*, 2003 CSC 63, [2003] 3 R.C.S 77; *Fabrikant c. Canada*, 2018 CAF 171; *Lebrasseur c. Canada*, 2011 CF 1075; *Beattie c. Canada*, 2001 CAF 309, [2002] 1 C.F. F-43; *Amankwah c. Canada*, 2005 CF 900; *Labrador-Island Link General Partner Corporation c. Panalpina Inc.*, 2019 CF 740; *Lauzon c. Canada (Agence du revenu)*, 2021 CF 431; *ViiV Healthcare Company c. Gilead Sciences Canada, Inc.*, 2021 CAF 122, [2021] 4 R.C.F. 289; *Heiltsuk Horizon Maritime Services Ltd. c. Atlantic Towing Limited*, 2021 CAF 26.

DOCTRINE CITÉE

Chircop, Aldo, *et al. Canadian Maritime Law*, 2^e éd., Toronto : Irwin Law, 2016.

Constantine David et Joe Thorne. « Provincial Law Voids Limitations of Liability in Contract for Ship’s Engine Parts », 7 janvier 2020, Stewart McKelvey LLP, en ligne.

Fernandes, Rui. « Uniformity of Canadian Maritime Law Takes a Hit », 7 décembre 2019, Fernandes Hearn LLP, en ligne.

Harrington, Sean. « Transport Desgagnés Inc v Wärtsilä Canada Inc. A Case Comment », décembre 2019, l’Association canadienne de droit maritime, en ligne.

Kazaz, Charles et Ian Breneman. « Vente de pièces de moteur de navire : la CSC se prononce sur la limitation de responsabilité », 4 décembre 2019, Blake, Cassels & Graydon LLP, en ligne.

Pollack, George, Joseph-Anaël Lemieux et Michael H. Lubetsky. « Transport Desgagnés c. Wärtsilä Canada : le droit maritime canadien change de cap », 4 décembre 2019, Davies Ward Phillips & Vineberg LLP, en ligne.

Raymer, Elizabeth. « Provincial rather than maritime law applies to marine engine contract : SCC », 28 novembre 2019, *Canadian Lawyer Magazine*, en ligne.

REQUÊTE des défendeurs visant l’obtention d’un jugement sommaire en vertu des règles 213 à 215 des *Règles des Cours fédérales* à l’égard de l’action du demandeur pour blessures corporelles causées par un navire. Requête rejetée.

APPEARANCES

John G. O'Connor for plaintiff.
Jean-Marie Fontaine and *Nigah Awj* for
defendants.

SOLICITORS OF RECORD

Langlois Lawyers, LLP, Québec, for plaintiff.

Borden Ladner Gervais LLP, Montréal, for
defendants.

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

ROCHESTER J.:

I. Overview

[1] The plaintiff, Mr. Duval, is a stevedore. The plaintiff's claim stems from injuries suffered due to an accident that took place during the discharge operations of the defendant vessel, *Seapace* [the Vessel], at the Port of Bécancour on August 13, 2014. As a result of his injuries, the plaintiff was on medical leave, following which he progressively returned to work.

[2] The plaintiff has received workers' compensation from the Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST). In the present action, the plaintiff seeks compensation for alleged losses in excess of the amounts of compensation he received from the CNESST. The plaintiff's employers, the Association of Maritime Employers and Quebec Stevedoring Limited, are not parties to the present proceedings.

[3] The plaintiff invokes the maritime law jurisdiction of this Court. The plaintiff's claim is based on Canadian maritime law, and in particular maritime negligence law. It is an action for personal injury caused by a ship. The defendants are the Vessel, her registered owners, and her managers.

ONT COMPARU :

John G. O'Connor pour le demandeur.
Jean-Marie Fontaine et *Nigah Awj* pour les
défendeurs.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

Langlois Avocats, S.E.N.C.R.L., Québec, pour le
demandeur.

Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., s.r.l.,
Montréal, pour les défendeurs.

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

LA JUGE ROCHESTER :

I. Aperçu

[1] Le demandeur, M. Duval, est docker. Sa demande découle des blessures subies à la suite d'un accident survenu lors des opérations de déchargement du navire défendeur, le *Seapace* [le navire], au port de Bécancour le 13 août 2014. En raison de ses blessures, le demandeur a été en congé de maladie, après quoi il est progressivement retourné au travail.

[2] Le demandeur a reçu des indemnités d'accident du travail de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST). Dans la présente action, le demandeur demande une indemnisation pour les pertes alléguées en sus des montants d'indemnisation qu'il a reçus de la CNESST. Les employeurs du demandeur, l'Association des employeurs maritimes et la Compagnie d'Arrimage de Québec Limitée, ne sont pas parties à la présente procédure.

[3] Le demandeur invoque la compétence en droit maritime de la Cour. La demande du demandeur est fondée sur le droit maritime canadien, et en particulier sur les règles de droit maritime relatives à la négligence. Il s'agit d'une action relative aux blessures corporelles causées par un navire. Les défendeurs sont le navire, ses propriétaires inscrits et ses gestionnaires.

[4] The defendants move for summary judgment pursuant to rules 213 to 215 of the *Federal Courts Rules*, SOR/98-106 (the Rules) on the basis that: (1) the plaintiff is estopped from claiming a loss of revenue and future earning potential after the date upon which the CNESST declared that the plaintiff was no longer entitled to receive a salary replacement benefit and had regained his full earning capacity; and (2) the plaintiff's attempt to re-litigate an issue that has been determined by the CNESST is an abuse of process.

[5] It is of note that there are other components of the plaintiff's claim that are not at issue in the present motion, and a trial on the merits has been set down for November 2022.

[6] The plaintiff opposes the motion and submits that (1) the common law theories of issue estoppel and abuse of process are not applicable in the present case on the basis of the Supreme Court's judgment in *Desgagnés Transport Inc. v. Wärtsilä Canada Inc.*, 2019 SCC 58, [2019] 4 S.C.R. 228 (*Wärtsilä*); (2) the decision of the CNESST that terminated his salary replacement benefit does not preclude the plaintiff from recovering from the defendants at law; and (3) a motion for summary judgment is not appropriate, and certainly not so at this stage of the proceedings.

[7] For the reasons that follow, the defendants' motion for summary judgment is denied. Given the disposition of this motion and that this matter is scheduled for trial in November 2022, I will restrict my comments as much as possible, so as not to influence the parties as to the view a trial judge may take of the issues after a full trial.

II. Background

[8] Prior to the accident, the plaintiff, in his role as a stevedore, operated numerous types of machinery, including cranes that loaded or discharged vessels at the Port of Bécancour and the Port of Trois-Rivières.

[4] Les défendeurs déposent une requête en jugement sommaire en vertu des règles 213 à 215 des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106 (les Règles) au motif que : 1) le demandeur est empêché de présenter une demande pour perte de revenu et de la capacité de gain futur après la date à laquelle la CNESST a déclaré que le demandeur n'avait plus droit à une indemnité de remplacement du salaire et qu'il avait retrouvé sa pleine capacité de gain; et 2) la tentative du demandeur de demander le réexamen d'une question qui a été tranchée par la CNESST est un abus de procédure.

[5] Il convient de noter que d'autres éléments de la demande du demandeur ne sont pas en cause dans la présente requête, et qu'un procès sur le fond a été fixé au mois de novembre 2022.

[6] Le demandeur s'oppose à la requête et soutient que 1) la doctrine de common law de la préclusion découlant d'une question déjà tranchée et celle de l'abus de procédure ne sont pas applicables en l'espèce compte tenu de l'arrêt de la Cour suprême *Transport Desgagnés inc. c. Wärtsilä Canada Inc.*, 2019 CSC 58, [2019] 4 R.C.S. 228 (*Wärtsilä*); 2) la décision de la CNESST qui a mis fin à son indemnité de remplacement du revenu n'empêche pas le demandeur de recouvrer des défendeurs en droit; et 3) une requête en jugement sommaire n'est pas appropriée, et certainement pas à ce stade de la procédure.

[7] Pour les motifs qui suivent, la requête en jugement sommaire des défendeurs est rejetée. Compte tenu de la décision rendue sur la présente requête et du fait que le procès est prévu pour novembre 2022, je limiterai autant que possible mes commentaires, afin de ne pas influencer les parties quant à l'opinion qu'un juge de première instance pourrait avoir sur ces questions après un procès complet.

II. Contexte

[8] Avant l'accident, le demandeur utilisait dans son rôle de docker plusieurs types de machines, dont des grues qui chargeaient ou déchargeaient des navires au port de Bécancour et au port de Trois-Rivières.

[9] On the day of the accident, the plaintiff was operating equipment onboard the Vessel, specifically one of the shipboard cranes, in order to discharge a cargo of salt at the Port of Bécancour. During the operation of the crane, the plaintiff was located inside the operator's cab.

[10] As the plaintiff was operating the crane, it collapsed and the cab of the crane fell into cargo hold number 5. As a result of the collapse, the plaintiff suffered numerous injuries, including several fractures in his right leg and foot. Following a period of hospitalization, the plaintiff underwent physical therapy and then progressively returned to work.

[11] From August 13, 2014 through February 22, 2016, the plaintiff was not at work, save for a period of time in the summer of 2015. Commencing February 23, 2016, the plaintiff progressively returned to work, increasing the number of days worked per week. On July 4, 2017, the plaintiff returned to work five days per week.

[12] Following the accident, the CNESST worked with the plaintiff's employer to ensure that the plaintiff was provided with adapted personal protective equipment and covered the costs of this process. The CNESST further worked with the plaintiff's employer to ascertain what tasks the plaintiff could perform following his injury. Following the assessments, the CNESST determined that the plaintiff could work as a payloader operator, stacker operator and/or a forklift driver. Currently, the plaintiff works as an operator of a payloader.

[13] On March 28, 2017, the CNESST determined that the plaintiff was entitled to \$30,163.34 as compensation for the permanent disability resulting from his injuries, including pain and suffering.

[14] Between the date of the accident and July 4, 2017, the CNESST also provided the plaintiff with compensation for lost income. On July 4, 2017, the date the plaintiff returned to work five days per week, the CNESST determined that the three positions mentioned above

[9] Le jour de l'accident, le demandeur utilisait de l'équipement à bord du navire, notamment une des grues du navire, afin de décharger une cargaison de sel au port de Bécancour. Pendant le fonctionnement de la grue, le demandeur se trouvait dans la cabine de conduite.

[10] Alors que le demandeur faisait fonctionner la grue, celle-ci s'est effondrée et la cabine de la grue est tombée dans la soute numéro 5. À la suite de l'effondrement, le demandeur a subi de nombreuses blessures, dont plusieurs fractures de la jambe et du pied droits. Après une période d'hospitalisation, le demandeur a suivi un traitement de physiothérapie et est ensuite retourné progressivement au travail.

[11] Du 13 août 2014 au 22 février 2016, le demandeur s'est absenté du travail, sauf pendant une période au cours de l'été 2015. À partir du 23 février 2016, le demandeur est retourné progressivement au travail, augmentant le nombre de jours travaillés par semaine. Le 4 juillet 2017, le demandeur est retourné au travail cinq jours par semaine.

[12] À la suite de l'accident, la CNESST a collaboré avec l'employeur du demandeur pour que ce dernier reçoive un équipement de protection individuelle adapté et a assumé les coûts associés à ce processus. La CNESST a également travaillé avec l'employeur du demandeur pour déterminer les tâches que ce dernier pouvait effectuer après sa blessure. À la suite des évaluations, la CNESST a déterminé que le demandeur pouvait travailler comme conducteur de chargeuse sur pneumatiques, conducteur de gerbeur ou conducteur de chariot élévateur. Actuellement, le plaignant travaille comme conducteur d'une chargeuse sur pneumatiques.

[13] Le 28 mars 2017, la CNESST a déterminé que le demandeur avait droit à 30 163,34 \$ à titre d'indemnisation pour l'invalidité permanente résultant de ses blessures, y compris pour la douleur et la souffrance.

[14] La CNESST a également versé au demandeur une indemnité pour perte de revenus entre la date de l'accident et le 4 juillet 2017. Le 4 juillet 2017, date à laquelle le demandeur est retourné au travail cinq jours par semaine, la CNESST a déterminé que le demandeur

were available on a fulltime basis, that the hourly wage was the same as the hourly wage earned by the plaintiff prior to the accident, and thus the plaintiff had the capacity to earn the same salary as prior to the accident. On July 5, 2017, the CNESST issued a decision that the plaintiff was no longer entitled to the salary replacement benefit on the basis that there was a suitable fulltime position available and the plaintiff would earn an equal or greater salary than the one he earned at the time of the accident (CNESST Decision).

[15] On August 1, 2017, the plaintiff filed a request for review of the CNESST Decision. On August 28, 2017, the Direction de la révision administrative of the CNESST rendered a decision determining that the plaintiff was not entitled to income replacement on the basis that he had a suitable employment, with the same benefits and seniority as prior to the accident (CNESST Review Decision).

[16] On September 5, 2017, the plaintiff lodged an appeal with the Tribunal administratif du travail (Tribunal). The appeal was withdrawn prior to the matter being heard because the plaintiff and his employers entered into a transaction (Settlement Agreement) pursuant to articles 2631 *et seq.* of the *Civil Code of Québec*, CQLR, c. CCQ-1991 (Civil Code). The Settlement Agreement provided that the CNESST Review Decision is final and binding. Furthermore, it provided that the employers would not oblige the plaintiff to prolong his shifts should his condition prevent him from doing so. Finally, the settlement was a complete and final resolution of the dispute between the plaintiff's employers and the plaintiff.

[17] The foregoing events are not in dispute. The plaintiff's claim is that he has suffered damages in an amount in excess of what he received from the CNESST for which he claims the defendants are liable.

[18] During the hearing, and for the purposes of this motion, the plaintiff's claim was divided into three general components. The first is his claim for lost income during the period of time during which the CNESST was providing him with a salary replacement benefit

pouvait occuper à temps plein l'un des trois postes mentionnés plus haut, que le salaire horaire était le même que celui que le demandeur gagnait avant l'accident, et que ce dernier avait donc la capacité de toucher la même rémunération qu'avant l'accident. Le 5 juillet 2017, la CNESST a rendu une décision selon laquelle le demandeur n'avait plus droit à l'indemnité de remplacement du revenu au motif qu'un poste convenable à temps plein était disponible et que le demandeur gagnerait un salaire égal ou supérieur à celui qu'il gagnait au moment de l'accident (décision de la CNESST).

[15] Le 1^{er} août 2017, le demandeur a déposé une demande de révision de la décision de la CNESST. Le 28 août 2017, la Direction de la révision administrative de la CNESST a rendu une décision selon laquelle le demandeur n'avait pas droit au remplacement du revenu au motif qu'il avait un emploi convenable, avec les mêmes avantages et la même ancienneté qu'avant l'accident (décision de révision de la CNESST).

[16] Le 5 septembre 2017, le demandeur a interjeté appel auprès du Tribunal administratif du travail (Tribunal). L'appel a été retiré avant que l'affaire ne soit entendue, car le demandeur et ses employeurs ont conclu une transaction [entente de règlement] conformément aux articles 2631 et suivants du *Code civil du Québec*, RLRQ, ch. CCQ-1991 (Code civil). L'entente de règlement prévoyait que la décision de révision de la CNESST est définitive et exécutoire. En outre, elle prévoyait que les employeurs n'obligeraient pas le demandeur à prolonger ses quarts de travail si son état l'en empêchait. Enfin, le règlement constituait une résolution complète et définitive du différend entre le demandeur et ses employeurs.

[17] Les événements qui précèdent ne sont pas contestés. Le demandeur prétend avoir subi des dommages d'un montant supérieur à celui qu'il a reçu de la CNESST et pour lesquels il affirme que les défendeurs sont responsables.

[18] Au cours de l'audience, et aux fins de la présente requête, la demande du demandeur a été divisée en trois éléments généraux. Le premier élément consiste en sa réclamation pour perte de revenu pendant la période où la CNESST lui versait une indemnité de remplacement

(August 13, 2014 – July 4, 2017). For this period of time, the plaintiff is seeking the difference between what he received from the CNESST and what he claims he would have earned but for the accident. This first component of the claim is not at issue in the present motion.

[19] For the second component of the claim, the plaintiff seeks damages for permanent disability in excess of the \$30,163.34 paid by the CNESST. This second component of the claim is not at issue in the present motion.

[20] The third component of the claim and the one at issue in this motion for summary judgment is the plaintiff's claim for loss of revenue from July 5, 2017 onwards. The defendants plead that the CNESST Review Decision is a final and binding decision on the issue of lost revenue and diminished future earning potential after July 5, 2017. The defendants submit that an administrative decision maker considered this exact cause of action and the same claim for damages, and found that there was no loss of salary after July 4, 2017. Accordingly, the defendants plead that (1) the plaintiff is estopped from re-litigating this issue (issue estoppel), and (2) alternatively, that re-litigating this issue in light of the CNESST Review Decision is an abuse of process.

[21] The plaintiff pleads that the common law principles of issue estoppel, *res judicata*, and abuse of process do not apply to the present proceedings. Rather the civil law concept of *chose jugée* (*res judicata*) as codified in article 2848 of the Civil Code applies by virtue of the Supreme Court's decision in *Wärtsilä*. The plaintiff submits that, in any event, neither the criteria of article 2848 of the Civil Code nor the common law principles have been met in this case. Moreover, the plaintiff submits that the CNESST Review Decision does not preclude him from seeking to recover damages from the defendants at law in this Court. Finally, the plaintiff takes issues with the appropriateness of this motion at this stage of the proceedings and seeks costs on a solicitor-client basis.

du revenu (du 13 août 2014 au 4 juillet 2017). Pour cette période, le demandeur réclame la différence entre ce qu'il a reçu de la CNESST et ce qu'il prétend qu'il aurait gagné, n'eût été l'accident. Ce premier élément de la demande n'est pas en cause dans la présente requête.

[19] En ce qui concerne le deuxième élément de la demande, le demandeur réclame des dommages-intérêts pour invalidité permanente en sus des 30 163,34 \$ versés par la CNESST. Ce deuxième élément de la demande n'est pas en cause dans la présente requête.

[20] Le troisième élément de la demande et celui qui est en cause dans la présente requête en jugement sommaire est la demande du demandeur pour la perte de revenus à partir du 5 juillet 2017. Les défendeurs font valoir que la décision de révision de la CNESST est définitive et exécutoire sur la question de la perte de revenus et de la diminution de la capacité de gain future à partir du 5 juillet 2017. Les défendeurs soutiennent qu'un décideur administratif a examiné cette cause d'action précise et la même demande de dommages-intérêts, et a conclu qu'il n'y avait pas eu de perte de salaire après le 4 juillet 2017. En conséquence, les défendeurs soutiennent que 1) le demandeur est empêché par une fin de non-recevoir de demander le réexamen de cette question (préclusion découlant d'une question déjà tranchée), et 2) subsidiairement, que le réexamen de cette question à la lumière de la décision de révision de la CNESST est un abus de procédure.

[21] Le demandeur soutient que les principes de common law de la préclusion, de la chose jugée et de l'abus de procédure ne s'appliquent pas à la présente procédure. C'est plutôt le concept de droit civil de chose jugée (*res judicata*), codifié à l'article 2848 du Code civil, qui s'applique en vertu de l'arrêt de la Cour suprême dans l'affaire *Wärtsilä*. Le demandeur soutient que, de toute façon, ni les critères de l'article 2848 du Code civil ni les principes de common law n'ont été respectés en l'espèce. En outre, le demandeur fait valoir que la décision de révision de la CNESST ne l'empêche pas de chercher à recouvrer des dommages-intérêts auprès des défendeurs en droit devant la Cour. Enfin, le demandeur conteste le caractère approprié de la présente requête à ce stade de la procédure et réclame ses dépens sur la base avocat-client.

III. Test for a Motion for Summary Judgment

[22] The purpose of summary judgment is to allow the Court to summarily dispense with cases that should not proceed to trial because there is no genuine issue for trial, and thus conserving judicial resources and improving access to justice (*Milano Pizza Ltd. v. 6034799 Canada Inc.*, 2018 FC 1112, 298 A.C.W.S. (3d) 613 (*Milano Pizza*), at paragraph 25; *CanMar Foods Ltd. v. TA Foods Ltd.*, 2021 FCA 7, [2021] 1 F.C.R. 799 (*CanMar Foods*), at paragraph 23; *Manitoba v. Canada*, 2015 FCA 57, 470 N.R. 187, at paragraphs 15–17; *Hryniak v. Mauldin*, 2014 SCC 7, [2014] 1 S.C.R. 87 (*Hryniak*), at paragraph 34).

[23] Summary judgment is “a valuable tool for striking sham claims and defences,” however it is “not intended to deprive a litigant of the right to a trial unless there is a clear demonstration that there is indeed no genuine issue material to the claim or defence which the trial judge must resolve” (*Orijii v. Canada*, 2006 FC 1539, 154 A.C.W.S. (3d) 353 (*Orijii*), at paragraph 31). Recently, in *CanMar Foods*, the Federal Court of Appeal stated that the rationale and goal of summary judgments have been well summarized in the following paragraph by the Supreme Court in *Canada (Attorney General) v. Lameman*, 2008 SCC 14, [2008] 1 S.C.R. 372 [at paragraph 10]:

.... The summary judgment rule serves an important purpose in the civil litigation system. It prevents claims or defences that have no chance of success from proceeding to trial. Trying unmeritorious claims imposes a heavy price in terms of time and cost on the parties to the litigation and on the justice system. It is essential to the proper operation of the justice system and beneficial to the parties that claims that have no chance of success be weeded out at an early stage. Conversely, it is essential to justice that claims disclosing real issues that may be successful proceed to trial.

[24] Subsection 215(1) of the Rules provides that the Court shall grant summary judgment where the Court is satisfied that “there is no genuine issue for trial with respect to a claim or defence”. The test on a motion for summary judgment is not whether a party cannot succeed

III. Critère en matière de requête en jugement sommaire

[22] Le jugement sommaire a pour objet de permettre à la Cour de disposer sommairement d'affaires qui ne devraient pas se rendre à procès en raison du fait qu'elles ne soulèvent aucune véritable question litigieuse, et d'épargner ainsi les ressources judiciaires et améliorer l'accès à la justice (*Milano Pizza Ltd. c. 6034799 Canada Inc.*, 2018 CF 1112 (*Milano Pizza*), au paragraphe 25; *CanMar Foods Ltd. c. TA Foods Ltd.*, 2021 CAF 7, [2021] 1 R.C.F. 799 (*CanMar Foods*), au paragraphe 23; *Manitoba c. Canada*, 2015 CAF 57, aux paragraphes 15 à 17; *Hryniak c. Mauldin*, 2014 CSC 7, [2014] 1 R.C.S. 87 (*Hryniak*), au paragraphe 34).

[23] Le jugement sommaire est « un outil utile pour éliminer les demandes et les défenses fallacieuses », qui ne devrait toutefois « pas priver une partie de son droit à un procès, à moins qu'il ne soit clairement démontré qu'il n'existe aucune véritable question litigieuse, par rapport à la demande ou à la défense, que le juge doit trancher » (*Orijii c. Canada*, 2006 CF 1539 (*Orijii*), au paragraphe 31). Récemment, la Cour d'appel fédérale a déclaré dans l'arrêt *CanMar Foods* que le paragraphe suivant de l'arrêt de la Cour suprême *Canada (Procureur général) c. Lameman*, 2008 CSC 14, [2008] 1 R.C.S. 372, résume bien la justification et l'objectif des jugements sommaires [au paragraphe 10] :

[...] La règle du jugement sommaire sert une fin importante dans le système de justice civile. Elle permet d'empêcher les demandes et les défenses qui n'ont aucune chance de succès de se rendre jusqu'à l'étape du procès. L'instruction de prétentions manifestement non fondées a un prix très élevé, en temps et en argent, pour les parties au litige comme pour le système judiciaire. Il est essentiel au bon fonctionnement du système de justice, et avantageux pour les parties, que les demandes qui n'ont aucune chance de succès soient écartées tôt dans le processus. Inversement, la justice exige que les prétentions qui soulèvent de véritables questions litigieuses susceptibles d'être accueillies soient instruites.

[24] Le paragraphe 215(1) des Règles exige que la Cour rende un jugement sommaire si elle est convaincue qu'il « n'existe pas de véritable question litigieuse quant à une déclaration ou à une défense ». Le critère à appliquer pour une requête en jugement sommaire ne consiste

at trial, but rather “whether the case is clearly without foundation” (*CanMar Foods*, at paragraph 24) or that “the case is so doubtful that it does not deserve consideration by the trier of fact at a future trial” (*Oriji*, at paragraph 35; *Milano Pizza*, at paragraph 33; *Kaska Dena Council v. Canada*, 2018 FC 218, 291 A.C.W.S. (3d) 52 (*Kaska*), at paragraph 21; *CanMar Foods*, at paragraph 24). As such, claims that are “clearly without foundation should not take up the time and incur the costs of a trial” (*Oriji*, at paragraph 35).

[25] The foregoing test “obviously translate[s] into a heavy burden on the moving party” (*CanMar Foods*, at paragraph 24). The onus is on the party seeking summary judgment to establish the absence of a genuine issue for trial, however, rule 214 of the Rules requires the responding party to set out specific facts and adduce evidence showing that there is a genuine issue for trial. In other words, while the burden is on the defendants in the present matter, both parties must put their best foot forward (*CanMar Foods*, at paragraph 27; *Milano Pizza*, at paragraph 34; *Oriji*, at paragraph 33).

[26] It is well established that cases involving issues of credibility are not to be decided on motions for summary judgment. As Justice Mactavish in *Milano Pizza* explains [at paragraphs 37–38]:

.... Generally, a judge who hears and observes witnesses giving evidence orally in chief and under cross-examination will be better positioned to assess the witnesses’ credibility and to draw the appropriate inferences than a judge who must depend solely on affidavits and documentary evidence....

Without hearing oral evidence, a motions judge faced with a genuine issue for trial cannot properly assess credibility or sift through and weigh the evidence.... Consequently, cases should go to trial where there are serious issues with respect to the credibility of witnesses.... [Citations Omitted.]

pas à savoir si une partie a des chances d’obtenir gain de cause au procès, mais plutôt de déterminer « si l’affaire est clairement sans fondement » (*CanMar Foods*, au paragraphe 24) ou « si l’affaire est douteuse au point de ne pas mériter d’être examinée par le juge des faits dans le cadre d’un éventuel procès » (*Oriji*, au paragraphe 35; *Milano Pizza*, au paragraphe 33; *Conseil Kaska Dena c. Canada*, 2018 CF 218 (*Kaska*), au paragraphe 21; *CanMar Foods*, au paragraphe 24). Ainsi, il « faut éviter les délais et les frais liés à un procès dans les cas où les demandes ne sont manifestement pas fondées » (*Oriji*, au paragraphe 35).

[25] Manifestement, il ressort du critère qui précède « qu’il incombe au requérant un lourd fardeau » (*CanMar Foods*, au paragraphe 24). Il incombe à la partie requérante de démontrer qu’il n’existe pas de véritable question litigieuse. Toutefois, la règle 214 des Règles exige que la partie qui répond à une requête en jugement sommaire énonce les faits précis et produise des éléments de preuve démontrant l’existence d’une véritable question litigieuse. En d’autres termes, bien que le fardeau incombe aux défendeurs dans la présente affaire, les deux parties sont tenues de présenter leurs meilleurs arguments (*CanMar Foods*, au paragraphe 27; *Milano Pizza*, au paragraphe 34; *Oriji*, au paragraphe 33).

[26] Il est bien établi que les affaires comportant des questions importantes concernant la crédibilité ne devraient pas être tranchées sur requête en jugement sommaire. Comme l’explique la juge Mactavish dans la décision *Milano Pizza* [aux paragraphes 37 et 38] :

[...] En règle générale, le juge qui entend et observe le témoignage principal et le contre-interrogatoire des témoins est mieux à même d’apprécier leur crédibilité et de tirer des inférences que le juge qui doit uniquement se fonder sur des affidavits et des éléments de preuve documentaires [...]

En l’absence de témoignages de vive voix, le juge des requêtes qui est saisi d’une véritable question litigieuse ne peut pas apprécier la crédibilité de la façon appropriée ou encore examiner à fond la preuve et la soupeser [...] Par conséquent, les litiges devraient faire l’objet d’un procès lorsqu’il existe des questions sérieuses quant à la crédibilité des témoins [...] [Renvois omis.]

[27] That being said, the mere existence of an apparent conflict in the evidence does not preclude granting summary judgment, however, judges must take a “hard look” at the merits if there are issues of credibility that need to be resolved (*Milano Pizza*, at paragraph 39; *Orij*, at paragraph 32). Finally, I am mindful of the guidance provided by Justice Mactavish as to the care and caution that must be exercised when considering a motion for summary judgment [at paragraph 40]:

Judges dealing with motions for summary judgment must, moreover, proceed with care, as the effect of the granting of summary judgment will be to preclude a party from presenting any evidence at trial with respect to the issue in dispute. In other words, the unsuccessful party will lose its “day in court”.... [Citations Omitted.]

(*Milano Pizza* at paragraph 40. See also *Source Enterprise Ltd. v. Canada (Public Safety and Emergency Preparedness)*, 2012 FC 966, 416 F.T.R. 227, at paragraph 21)

IV. Applicable Law

[28] As noted above, the plaintiff’s claim is based on Canadian maritime law. The parties disagree, however, as to the law applicable to the issue of the impact, if any, of the CNESST Review Decision on the claim for lost revenue from July 5, 2017 onwards. The defendants submit that it is issue estoppel and abuse of process that are applicable, while the plaintiff turns to article 2848 of the Civil Code for *res judicata* (*chose jugée*) and abuse of process as codified in articles 51 *et seq.* of the Quebec Code of Civil Procedure, CQLR, c. C-25.01 (*Code of Civil Procedure*).

[29] The plaintiff submits that following the decision of *Wärtsilä*, in the absence of an enacted federal law or regulation that regulates an aspect of a claim under Canadian maritime law, the provisions of the Civil Code or any other provincial legislation will apply (*Wärtsilä*, at paragraphs 103–106). Given that the accident took place in the Province of Quebec and the plaintiff had

[27] Cela dit, l’existence d’une apparente contradiction dans la preuve n’empêche pas en soi le tribunal de prononcer un jugement sommaire, mais les juges doivent « se pencher de près » sur le fond de l’affaire et décider s’il y a des questions de crédibilité à trancher (*Milano Pizza*, au paragraphe 39; *Orij*, au paragraphe 32). Enfin, je garde à l’esprit les directives fournies par la juge Mactavish quant au devoir de diligence et de prudence qui s’impose dans le cadre de l’examen d’une requête en jugement sommaire [au paragraphe 40] :

Lorsqu’il statue sur ce point, le juge des requêtes doit faire preuve de prudence puisque le prononcé d’un jugement sommaire fera en sorte que la partie ne pourra pas présenter de preuve à l’instruction au sujet de la question litigieuse. Autrement dit, la partie qui répond à une requête et qui n’a pas gain de cause perdra « la possibilité de se faire entendre en cour » [...] [Renvois omis.]

(*Milano Pizza*, au paragraphe 40. Voir aussi *Source Enterprise Ltd c. Canada (Sécurité publique et Protection civile)*, 2012 CF 966, au paragraphe 21)

IV. Droit applicable

[28] Comme il est indiqué ci-dessus, la demande du demandeur est fondée sur le droit maritime canadien. Les parties sont toutefois en désaccord quant au droit applicable à la question de l’incidence, le cas échéant, de la décision de révision de la CNESST concernant la demande pour perte de revenus à partir du 5 juillet 2017. Les défendeurs soutiennent que c’est la préclusion découlant d’une question déjà tranchée et l’abus de procédure qui sont applicables, alors que le demandeur se tourne vers l’article 2848 du Code civil pour la chose jugée (*res judicata*) et l’abus de procédure codifié aux articles 51 et suivants du Code de procédure civile du Québec, RLRQ, ch. C-25.01 (*Code de procédure civile*).

[29] Le demandeur soutient qu’à la suite de l’arrêt *Wärtsilä*, en l’absence d’une loi ou d’un règlement fédéral promulgué qui régit un aspect d’une décision en vertu du droit maritime canadien, ce sont les dispositions du Code civil ou de toute autre loi provinciale qui s’appliqueront (*Wärtsilä*, aux paragraphes 103 à 106). Étant donné que l’accident a eu lieu dans la province de

obtained worker's compensation from the CNESST, the plaintiff submits that the principles as codified in the Civil Code and the *Code of Civil Procedure* apply to the issue of the impact, if any, of the CNESST Review Decision on the portion of the claim seeking lost revenue from July 5, 2017 onwards. This is so, in the plaintiff's submission, even though the claim for lost revenue is based on the tort of maritime negligence.

[30] The plaintiff argues that the “judge-made nuances of the common law theories of estoppel” may apply in other matters, but not where there is “business arising out of Quebec involving a question of Canadian maritime law”. During the hearing the plaintiff stated that while it is unfortunate from the perspective of uniformity of Canadian maritime law, it is now the law that a maritime case that touches on Quebec will be treated differently from a maritime case elsewhere in Canada.

[31] The defendants take issue with the plaintiff's interpretation of *Wärtsilä*. They plead that the Supreme Court in *Wärtsilä* dealt with a contractual issue whereas the present case is based on the tort of negligence in the maritime context. The defendants highlight that the Supreme Court acknowledged in *Wärtsilä* that maritime negligence is at the core of the federal power over navigation and shipping and underscored the importance of uniformity and consistency in this area [at paragraph 96]:

The core of navigation and shipping was defined to include issues of maritime negligence in *Ordon Estate* [*v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437]. As explained by Iacobucci and Major JJ., maritime negligence is at the core of the federal power over navigation and shipping because it is essential to establish a consistent, uniform body of specialized rules to regulate the behaviour of those who engage in marine activities:

This more general rule of constitutional inapplicability of provincial statutes is central to the determination of the constitutional questions at issue

Québec et qu'il avait obtenu une indemnisation des travailleurs de la CNESST, le demandeur fait valoir que les principes codifiés dans le Code civil et le *Code de procédure civile* s'appliquent à la question de l'incidence, le cas échéant, de la décision de révision de la CNESST sur la partie de la réclamation visant la perte de revenus à partir du 5 juillet 2017. Il en est ainsi, selon le demandeur, même si la demande pour perte de revenus est fondée sur le délit de négligence en droit maritime.

[30] Le demandeur soutient que les [TRADUCTION] « nuances apportées par les juges à la doctrine de common law de la préclusion » peuvent s'appliquer dans d'autres affaires, mais pas lorsqu'il s'agit d'une [TRADUCTION] « affaire provenant du Québec et concernant une question de droit maritime canadien ». Au cours de l'audience, le demandeur a déclaré que, bien que cela soit regrettable du point de vue de l'uniformité du droit maritime canadien, il est maintenant établi en droit qu'une affaire maritime qui touche le Québec sera traitée différemment d'une affaire maritime ailleurs au Canada.

[31] Les défendeurs contestent l'interprétation que donne le demandeur de l'arrêt *Wärtsilä*. Ils soutiennent que dans l'affaire *Wärtsilä*, la Cour suprême a traité d'une question contractuelle alors que la présente affaire est fondée sur le délit de négligence dans le contexte maritime. Les défendeurs soulignent que la Cour suprême a reconnu dans l'arrêt *Wärtsilä* que la négligence en matière maritime est au cœur du pouvoir fédéral sur la navigation et les bâtiments ou navires et a souligné l'importance de l'uniformité et de la cohérence dans ce domaine [au paragraphe 96] :

Dans l'arrêt *Succession Ordon* [*c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437], la Cour a jugé que le contenu essentiel de la navigation et des bâtiments ou navires englobait les questions de négligence en matière maritime. Comme l'ont expliqué les juges Iacobucci et Major, la négligence en matière maritime est au cœur de la compétence fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires parce qu'il est essentiel d'établir un ensemble cohérent et uniforme de règles particulières afin de réglementer la conduite de ceux qui exercent des activités maritimes :

Cette règle plus générale de l'inapplicabilité constitutionnelle des lois provinciales est essentielle pour répondre aux questions constitutionnelles en cause

in these appeals. Maritime negligence law is a core element of Parliament’s jurisdiction over maritime law. The determination of the standard, elements, and terms of liability for negligence between vessels or those responsible for vessels has long been an essential aspect of maritime law, and the assignment of exclusive federal jurisdiction over navigation and shipping was undoubtedly intended to preclude provincial jurisdiction over maritime negligence law, among other maritime matters. As discussed below, there are strong reasons to desire uniformity in Canadian maritime negligence law. Moreover, the specialized rules and principles of admiralty law deal with negligence on the waters in a unique manner, focussing on concerns of “good seamanship” and other peculiarly maritime issues. Maritime negligence law may be understood, in the words of Beetz J. in *Bell Canada v. Quebec*,... as part of that which makes maritime law “specifically of federal jurisdiction”. [Citation omitted; para. 84.]

[32] The defendants distinguish the facts from those in *Wärtsilä*, pleading that this is a matter of maritime negligence law and should not be so restricted as argued by the plaintiff (*Wärtsilä*, at paragraphs 96–97). The defendants submit that uniformity is essential, as the Vessel’s equipment could have easily been used for discharging salt in ports outside Quebec, such as those in Ontario. Moreover, the defendants plead that not all elements of this claim are Quebec-based. They highlight that the Vessel is a Maltese flagged vessel, her owners are a Monrovia company, her operators are based in Piraeus, and the maintenance of the Vessel took place outside of Quebec. Consequently, the defendants submit that neither the Civil Code nor the *Code of Civil Procedure* apply.

[33] I acknowledge that the landscape of constitutional analysis in terms of Canadian maritime law may have shifted somewhat following *Wärtsilä* but certainly not to the extent that the plaintiff claims. It cannot be said that,

dans les présents pourvois. Les règles relatives à la négligence du droit maritime sont un élément du contenu essentiel de la compétence du Parlement sur le droit maritime. L’établissement de la norme applicable, des éléments et des conditions en matière de responsabilité pour négligence des navires ou des personnes qui en répondent est depuis longtemps un aspect essentiel du droit maritime, et l’attribution au fédéral de la compétence exclusive sur la navigation et les expéditions par eau visait sans aucun doute à exclure la compétence provinciale sur les règles relatives à la négligence, entre autres matières maritimes. Comme nous le verrons plus loin, de solides raisons militent en faveur de l’uniformité des règles relatives à la négligence en droit maritime canadien. De plus, les règles et principes spéciaux applicables en matière d’amirauté régissent la question de la négligence sur les eaux d’une façon particulière, s’attachant à la « bonne navigation » et à d’autres questions proprement maritimes. Les règles relatives à la négligence du droit maritime peuvent être considérées comme une partie intégrante de ce qui constitue la « spécificité fédérale » du droit maritime, pour reprendre l’expression employée par le juge Beetz dans *Bell Canada*. [Référence omise; par. 84.]

[32] Les défendeurs distinguent les faits de l’espèce de ceux de l’affaire *Wärtsilä* et soutiennent qu’il s’agit d’une question concernant les règles de droit relatives à la négligence en matière maritime qui ne devrait pas être limitée comme le soutient le demandeur (*Wärtsilä*, aux paragraphes 96 et 97). Les défendeurs soutiennent que l’uniformité est essentielle, car l’équipement du navire aurait pu facilement être utilisé pour décharger du sel dans des ports hors Québec, comme ceux de l’Ontario. De plus, les défendeurs soutiennent que les éléments de cette demande ne sont pas tous liés au Québec. Ils soulignent que le navire est un navire battant pavillon maltais, que ses propriétaires sont constitués en une société monroviaise, que ses exploitants sont situés au Pirée et que l’entretien du navire a eu lieu à l’extérieur du Québec. Par conséquent, les défendeurs soutiennent que ni le Code civil ni le *Code de procédure civile* ne s’appliquent.

[33] Je reconnais que le paysage de l’analyse constitutionnelle en ce qui concerne le droit maritime canadien a peut-être quelque peu changé à la suite de l’arrêt *Wärtsilä*, mais certainement pas dans la mesure où le

following *Wärtsilä*, all non-statutory Canadian maritime law is consigned to the dustbin of history should a case have a connection with Quebec.

[34] The Supreme Court in *Wärtsilä* reaffirmed that “Parliament’s authority over navigation and shipping, and consequently the scope of Canadian maritime law, is broad” (at paragraph 5). The majority confirmed that Canadian maritime law is a comprehensive body of federal law, uniform throughout Canada, that deals with all claims in respect of maritime and admiralty matters, subject only to the scope of federal power over navigation and shipping under subsection 91(10) of the *Constitution Act, 1867* (at paragraph 9), while also acknowledging that a valid provincial enactment will be permitted to have incidental effects on a federal head of power such as navigation and shipping, unless either interjurisdictional immunity or federal paramountcy is found to apply (at paragraphs 87–88).

[35] Before considering in further detail the Supreme Court’s judgment in *Wärtsilä*, it is helpful to briefly expand on the definition of Canadian maritime law in the preceding paragraph. Canadian maritime law is a broad and comprehensive body of federal law. As noted by the Supreme Court, Canadian maritime law is the progeny of English maritime law as administered by the High Court of Admiralty in England until 1874 and then the High Court of Justice thereafter (*Wärtsilä*, at paragraph 11). Although reference tends to be made to the Admiralty Courts and admiralty jurisdiction, contemporary Canadian maritime law (and the term maritime law in general) is significantly broader in scope than the areas traditionally addressed by admiralty law (Aldo Chircop *et al.*, *Canadian Maritime Law*, 2nd ed. (Toronto: Irwin Law, 2016) (*Canadian Maritime Law*), at page 1).

[36] While Canadian maritime law is rooted in English maritime law, to simply equate it to common law would not be accurate (*Wärtsilä*, at paragraph 12). English maritime law developed in an English context since the 14th century, however, “the law was heavily civilian in

demandeur le prétend. On ne peut pas dire qu’à la suite de l’arrêt *Wärtsilä*, tout le droit maritime canadien non statutaire est relégué aux oubliettes de l’histoire si une affaire a un lien avec le Québec.

[34] La Cour suprême a réaffirmé dans l’arrêt *Wärtsilä* que « [l]a compétence du Parlement sur la navigation et les bâtiments ou navires, et en conséquence la portée du droit maritime canadien, est vaste » (au paragraphe 5). Les juges majoritaires ont confirmé que le droit maritime canadien est un ensemble complet de règles de droit, uniformes partout au Canada, dont l’objet est de régir toutes les demandes en matière maritime et d’amirauté, sous réserve seulement de la portée de la compétence fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires prévue au paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* (au paragraphe 9), tout en reconnaissant qu’un texte législatif provincial valide pourra avoir des effets accessoires sur un chef de compétence fédérale, comme la navigation et les bâtiments ou navires, à moins qu’il soit conclu que la doctrine de l’exclusivité des compétences ou celle de la prépondérance fédérale s’applique (au paragraphe 87 et 88).

[35] Avant d’examiner plus en détail l’arrêt de la Cour suprême dans l’affaire *Wärtsilä*, il est utile d’aborder brièvement la définition du droit maritime canadien donnée au paragraphe précédent. Le droit maritime canadien est un ensemble vaste et complet de lois fédérales. Comme l’a noté la Cour suprême, le droit maritime canadien est issu du droit maritime anglais dont l’application relevait de la Haute Cour d’amirauté d’Angleterre jusqu’en 1874, pour ensuite relever de la Haute Cour de justice (*Wärtsilä*, au paragraphe 11). Bien que l’on ait tendance à faire référence aux cours d’amirauté et à la juridiction d’amirauté, le droit maritime canadien contemporain (et le terme *droit maritime* en général) a une portée beaucoup plus large que les domaines traditionnellement abordés par le droit de l’amirauté (Aldo Chircop *et al.*, *Canadian Maritime Law*, 2^e éd. (Toronto : Irwin Law, 2016) (*Canadian Maritime Law*), à la page 1).

[36] Bien que le droit maritime canadien soit enraciné dans le droit maritime anglais, il serait inexact de l’assimiler à la common law (*Wärtsilä*, au paragraphe 12). Le droit maritime anglais s’est développé dans un contexte anglais depuis le 14^e siècle. Cependant, [TRADUCTION] « le

nature, despite strong influences from the common law” (*Canadian Maritime Law*, at page 168). The law that was administered by the High Court of Admiralty was distinct from the general common law of England, and civil law sources and comparative law played a significant role in the development of maritime law (*Q.N.S. Paper Co. v. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 S.C.R. 683 (*Chartwell*), at page 715, *per* Justice L’Heureux-Dubé in concurring reasons). Indeed, until 1858, pleading before the Admiralty Court in England was restricted to doctors of civil law (*Canadian Maritime Law*, at page 168).

[37] The body of law that is Canadian maritime law is derived from a long international tradition that draws in large part from both the common law and the civil law (*Chartwell*, at pages 691–692, *per* Justice McLachlin in concurring reasons; See also *Wärtsilä*, at paragraph 19; *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437 (*Ordon Estate*), at paragraph 71). It is also international in nature and ought to be interpreted within the modern context of commerce and shipping (*Chartwell*, at pages 691–692, *per* Justice McLachlin in concurring reasons). The importance of uniformity between jurisdictions in maritime matters has long been recognized (*Ordon Estate*, at paragraphs 71 and 79; *Wärtsilä*, at paragraphs 55–56).

[38] Ultimately, there is no simple answer to the question of what is Canadian maritime law. The sources of Canadian maritime law have been summarized in *Canadian Maritime Law*, and include [at page 173]:

- Federal statutes, including the *Federal Courts Act*, the *Admiralty Act 1890*, and the *Admiralty Act 1934*, and any other maritime law statute enacted by the Parliament of Canada, such as the *Canada Shipping Act 2001* and the *Marine Liability Act*;
- Caselaw, namely, jurisprudence of English courts until 1934, the jurisprudence of Canadian courts before 1934 and since then, both federal and provincial;

droit était fortement de nature civile, malgré de fortes influences de la common law » (*Canadian Maritime Law*, à la page 168). Le droit dont l’application relevait de la Haute Cour d’amirauté était distinct de la common law générale d’Angleterre, et les sources de droit civil et le droit comparé ont joué un rôle important dans l’évolution du droit maritime (*Q.N.S. Paper Co. c. Chartwell Shipping Ltd.*, [1989] 2 R.C.S. 683 (*Chartwell*), à la page 715, selon la juge L’Heureux-Dubé dans ses motifs concordants). En effet, jusqu’en 1858, la plaidoirie devant la Cour d’amirauté d’Angleterre était réservée aux docteurs en droit civil (*Canadian Maritime Law*, à la page 168).

[37] Le corps de règles qui constitue le droit maritime canadien est issu d’une longue tradition internationale qui s’inspire en grande partie de la common law et du droit civil (*Chartwell*, aux pages 691 et 692, selon la juge McLachlin dans ses motifs concordants; voir aussi l’arrêt *Wärtsilä*, au paragraphe 19; *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437 (*Succession Ordon*), au paragraphe 71). Il est également de nature internationale et doit être interprété dans le contexte moderne du commerce et de la navigation (*Chartwell*, aux pages 691 et 692, selon la juge McLachlin dans ses motifs concordants). L’importance de l’uniformité entre les juridictions en matière maritime est reconnue depuis longtemps (*Succession Ordon*, aux paragraphes 71 et 79; *Wärtsilä*, aux paragraphes 55 et 56).

[38] En fin de compte, il ne saurait y avoir de réponse simple à la question de savoir ce qu’est le droit maritime canadien. Les sources du droit maritime canadien ont été résumées dans *Canadian Maritime Law*, et comprennent [à la page 173] :

[TRADUCTION]

- Les lois fédérales, notamment la *Loi sur les Cours fédérales*, l’*Admiralty Act 1890* et l’*Admiralty Act 1934*, et toute autre loi de droit maritime adoptée par le Parlement du Canada, comme la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001* et la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*;
- La jurisprudence, notamment la jurisprudence des tribunaux anglais jusqu’en 1934, la jurisprudence des tribunaux canadiens avant 1934 et depuis lors, à la fois fédérale et provinciale;

- Principles of civil law and the common law as may be determined as applicable through a comparative methodology in a maritime law setting by the courts;
- International maritime law conventions.
- Les principes du droit civil et de common law qui peuvent être jugés applicables par les tribunaux à la suite d'une méthodologie comparative dans un contexte de droit maritime;
- Les conventions de droit maritime international.

[39] In *Ordon Estate* and *Wärtsilä*, the Supreme Court highlighted that Canadian maritime law has sources that are both statutory and non-statutory, national and international, common law and civilian, and such sources include but are not limited to the specialized rules and principles of admiralty, and the rules and principles applied in admiralty cases, first as administered in England, and since then as amended by the Canadian Parliament and developed by judicial precedent to date (*Wärtsilä*, at paragraph 21; *Ordon Estate*, at paragraph 75).

[40] Turning back to *Wärtsilä*, in that case, the central issue was whether a manufacturer and supplier of marine engines, *Wärtsilä Nerderland B.V.* and its Canadian division (*Wärtsilä Canada*), was entitled to rely on the limitation of liability clause in its contract with *Transport Desgagnés Inc. (TDI)*. TDI had purchased marine engine parts for one of its vessels. Several years after the parts were installed, the engine failed causing loss and damage. The question on appeal was whether Canadian maritime law or the Civil Code governed TDI's contractual claim. The choice of law clause in the contract provided for the "laws in force at the registered office of the Supplier", which the trial judge interpreted as *Wärtsilä Canada's* place of business in Montréal, Quebec (at paragraph 6).

[41] The majority of the Supreme Court stated that the constitutional analysis was only necessary in *Wärtsilä* because "the choice of law clause in the agreement (clause 15.1) does not indicate whether Canadian maritime law or Quebec civil law governs the contract" (at paragraph 6). The majority held that notwithstanding that the sale of marine engine parts for use on a commercial vessel is governed by Canadian maritime law, the Civil Code

[39] Dans les arrêts *Succession Ordon* et *Wärtsilä*, la Cour suprême a souligné que le droit maritime canadien a des sources qui sont à la fois législatives et non législatives, nationales et internationales, de common law et civilistes, et que ces sources comprennent, mais sans s'y restreindre, à la fois les règles et principes spéciaux applicables en matière d'amirauté ainsi que les règles et principes appliqués aux affaires d'amirauté, tels qu'ils étaient appliqués en Angleterre, et qui ont depuis lors été modifiés par le Parlement canadien et se sont développés jusqu'à ce jour au gré de la jurisprudence (*Wärtsilä*, au paragraphe 21; *Succession Ordon*, au paragraphe 75).

[40] Pour en revenir à l'affaire *Wärtsilä*, la question centrale était de savoir si un fabricant et fournisseur de moteurs marins, *Wärtsilä Nerderland B.V.* et sa division canadienne (*Wärtsilä Canada*), était en droit d'invoquer la clause de limitation de responsabilité figurant dans son contrat avec *Transport Desgagnés Inc. (TDI)*. TDI avait acheté des pièces de moteur pour l'un de ses navires. Plusieurs années après l'installation des pièces, le moteur est tombé en panne, causant des pertes et des dommages. La question en appel était de savoir si c'était le droit maritime canadien ou le Code civil qui régissait la demande de nature contractuelle présentée par TDI. La clause de désignation du droit applicable dans le contrat prévoyait que le contrat était régi par les « lois en vigueur à l'endroit où est établi le siège social du fournisseur », ce que le juge de première instance a interprété comme désignant la place d'affaires de *Wärtsilä Canada* à Montréal, au Québec (au paragraphe 6).

[41] La majorité de la Cour suprême a déclaré que l'analyse constitutionnelle n'était nécessaire dans l'arrêt *Wärtsilä* que parce que « la clause de désignation du droit applicable dans le contrat (clause 15.1) ne précise pas lequel du droit maritime canadien ou du droit civil québécois régit le contrat » (au paragraphe 6). De l'avis de la majorité, nonobstant le fait que la vente de pièces de moteur de navire destinées à un bâtiment commercial

article pertaining to warranties in contracts of sale (article 1733) was also directed at the same factual situation, thereby giving rise to a double aspect scenario (at paragraph 5). The fact that Canadian maritime law extended to the matter at issue, did not mean that the overlapping provincial rule, article 1733 of the Civil Code, could not also validly govern the sale (at paragraphs 80–81).

[42] The majority highlighted that “a valid provincial enactment will be allowed to have incidental effects on a federal head of power—in this case navigation and shipping—unless either interjurisdictional immunity or federal paramountcy is found to apply” (at paragraph 87). The majority held that the contractual issue raised in the case was not at the core of navigation and shipping, with the result that the doctrine of interjurisdictional immunity was not applied so as to render article 1733 of the Civil Code inapplicable to the matter (at paragraphs 5, 94 and 97). In considering the issue of interjurisdictional immunity, the majority, as relied upon by the defendants, affirmed that maritime negligence is a core element of maritime law because it is essential to establish a consistent, uniform body of specialized rules to regulate the behaviour of those who engage in marine activities (at paragraph 96).

[43] The majority distinguished the contractual issues raised by TDI’s claim from issues of maritime negligence. The majority noted that sophisticated parties to a sale contract for marine equipment could have determined in advance that the “federal body of rules tailored for the practical realities of commercial actors in the maritime sector” (i.e. Canadian maritime law) applied to their contract (at paragraph 97). Just as “had the parties referred explicitly to the *C.C.Q.* in the clause of their contract dealing with the choice of law, there would be no question that it would govern this dispute and therefore no division of powers analysis to undertake” (at paragraph 97). The majority explained its reasoning as follows [at paragraph 97]:

était régie par le droit maritime canadien, l’article du Code civil relatif aux garanties dans les contrats de vente (article 1733) visait également la même situation factuelle qui présentait ainsi un double aspect (au paragraphe 5). Le fait que le droit maritime canadien s’étendait à la question en cause ne signifiait pas que la règle provinciale chevauchante, l’article 1733 du Code civil, ne pouvait tout aussi valablement régir la vente (aux paragraphes 80 et 81).

[42] La majorité a souligné qu’« un texte législatif provincial valide pourra avoir des effets accessoires sur un chef de compétence fédérale — en l’occurrence la navigation et les bâtiments ou navires — à moins qu’il soit conclu que la doctrine de l’exclusivité des compétences ou celle de la prépondérance fédérale s’applique » (au paragraphe 87). La majorité a conclu que la question contractuelle soulevée dans l’affaire ne touchait pas au contenu essentiel du chef de compétence fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires. La majorité a, en conséquence, refusé d’appliquer la doctrine de l’exclusivité des compétences de façon à rendre l’article 1733 du Code civil inapplicable à l’affaire (aux paragraphes 5, 94 et 97). En examinant la question de l’exclusivité des compétences, la majorité, dont les défendeurs invoquent l’avis, a affirmé que la négligence en matière maritime est au cœur de la compétence fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires parce qu’il est essentiel d’établir un ensemble cohérent et uniforme de règles particulières afin de réglementer la conduite de ceux qui exercent des activités maritimes (au paragraphe 96).

[43] La majorité a distingué les questions contractuelles soulevées par la demande de TDI des questions de négligence en matière maritime. La majorité a noté que les parties averties qui ont conclu un contrat de vente d’équipement auraient pu déterminer à l’avance quel « ensemble de règles fédérales adaptées aux réalités pratiques des joueurs commerciaux dans le secteur maritime » (c’est-à-dire le droit maritime canadien) s’appliquait à leur contrat (au paragraphe 97). De même, « si les parties avaient désigné expressément le *C.c.Q.* dans la clause de leur contrat portant sur la détermination du droit applicable, il n’aurait fait aucun doute que celui-ci régirait le présent litige et aucune analyse sur le partage des compétences ne serait nécessaire » (au paragraphe 97). La majorité a expliqué son raisonnement comme suit [au paragraphe 97]:

.... As Laskin C.J. wrote in *Tropwood*, it is indeed possible that, in the exercise of its concurrent jurisdiction over maritime matters, the Federal Court might apply foreign law as elected by contract (pp. 166-67). In our view, this is a clear indication that, contrary to what was necessary for maritime negligence, it is not essential for the exercise of federal competence over navigation and shipping that only one body of law—Canadian maritime law—regulate such contracts.

[44] As noted by the majority, the Federal Court can apply foreign law in the exercise of its concurrent jurisdiction over maritime matters, and thus by extension provincial law as well. The application of provincial law, where there is a double aspect scenario with Canadian maritime law, does not oust the jurisdiction of the Federal Court.

[45] In the present matter, not only do issues of maritime negligence fall within the core of navigation and shipping, the plaintiff and the defendants had no such contractual relationship that would have opened the door, so to speak, to the possibility of another body of law being applicable.

[46] In considering the issue of federal paramountcy, the majority declined Wärtsilä Canada's invitation "to render art. 1733 *C.C.Q.* inoperative based on a conflict with the rule expressed in the *Sale of Goods Act, 1893* (U.K.), 56 & 57 Vict., c. 71, that allows for the limitation of the seller's liability" (at paragraph 103). The majority rejected Wärtsilä Canada's position that "rules set out in English statutes could be paramount to valid provincial laws for the sole reason that they were applied by Canadian or English admiralty courts until 1934" (at paragraph 103). The majority concluded that article 1733 of the Civil Code was operative and governed the dispute, prevailing over the Canadian non-statutory maritime law pled by Wärtsilä Canada (at paragraphs 103–106). In so finding, the majority expressed concerns about and rejected Wärtsilä Canada's argument that section 2 of the *Federal Courts Act*, R.S.C., 1985, c. F-7, describing the substantive content of Canadian maritime law, much

[...] Comme l'a écrit le juge en chef Laskin dans l'arrêt *Tropwood*, il est en effet possible que, dans l'exercice de sa compétence concurrente sur les affaires maritimes, la Cour fédérale doive appliquer le droit étranger choisi par contrat (p. 166-167). À notre avis, il ressort clairement de ce qui précède que, contrairement à ce qui était nécessaire pour la négligence en matière maritime, il n'est pas essentiel à l'exercice de la compétence fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires qu'un seul ensemble de règles de droit — le droit maritime canadien — régleme[n]te ces contrats.

[44] Comme l'a noté la majorité, la Cour fédérale peut appliquer le droit étranger dans l'exercice de sa compétence concurrente en matière maritime, et donc par extension le droit provincial également. L'application du droit provincial, lorsqu'il existe une situation factuelle qui présente un double aspect et relève aussi du droit maritime canadien, n'écarte pas la compétence de la Cour fédérale.

[45] En l'espèce, non seulement s'agit-il de questions de négligence en matière maritime qui touchent au contenu essentiel du chef de compétence fédérale sur la navigation et les bâtiments ou navires, mais le demandeur et les défendeurs n'avaient pas de relation contractuelle, qui aurait ouvert la porte, pour ainsi dire, à la possibilité qu'un autre corps de règles soit applicable.

[46] En ce qui concerne la question de la prépondérance fédérale, la majorité a décliné l'invitation de Wärtsilä Canada à « rendre inopérant l'art. 1733 *C.c.Q.* en raison de son incompatibilité avec la règle contenue dans la *Sale of Goods Act, 1893* (R.-U.), 56 & 57 Vict., c. 71, qui permet de limiter la responsabilité du vendeur » (au paragraphe 103). La majorité a rejeté la position de Wärtsilä Canada voulant que « les règles contenues dans les lois anglaises puissent avoir prépondérance sur des lois provinciales valides seulement parce qu'elles ont été appliquées par les cours d'amirauté canadiennes ou anglaises jusqu'en 1934 » (au paragraphe 103). La majorité a conclu que l'article 1733 du Code civil était opérant et régissait le litige, l'emportant sur le droit maritime canadien non statutaire invoqué par Wärtsilä Canada (aux paragraphes 103 à 106). En concluant ainsi, la majorité a exprimé des réserves quant à l'argument de Wärtsilä Canada selon lequel l'article 2 de la *Loi sur les Cours fédérales*, L.R.C. (1985),

of which is non-statutory, had the effect of rendering Canadian maritime law as a whole paramount to provincial legislation (at paragraph 104). The majority stated that “we cannot infer from the exercise of Parliament’s jurisdiction in a particular area the intention to occupy the entire field exclusively, absent very clear statutory language” and thus section 2 of the *Federal Courts Act* did not trigger the application of the doctrine of federal paramountcy in the manner in which *Wärtsilä Canada* submitted [at paragraph 105].

[47] The section of the judgment in *Wärtsilä* upon which the plaintiff relies is the majority’s analysis of the application of the doctrine of federal paramountcy. In particular, the statements to the effect that rules of non-statutory Canadian maritime law do not trigger the doctrine of federal paramountcy so to prevent the operation of, or prevail over, valid provincial legislation (at paragraphs 101, 103 and 106).

[48] One must be cautious taking the statements made by the majority, made in the context of rejecting *Wärtsilä Canada*’s arguments on federal paramountcy, and extrapolating them for broader application. Much of Canadian maritime law is indeed non-statutory law. It cannot be said however that maritime matters such as salvage, general average, charterparties, to name but a few, are now to be governed by provincial statutory law. Any such provincial statute may raise issues of the constitutional power to legislate in an area that is exclusively federal.

[49] I do not fault the parties for jockeying for the application of the law that provides them with an advantage or strengthens their position in a dispute. Commentators have noted that a measure of uncertainty as to the application of certain areas of Canadian maritime law has resulted from the statements made by the Supreme Court in *Wärtsilä* (Elizabeth Raymer, “Provincial rather than maritime law applies to marine engine contract: SCC”, 28 November 2019, *Canadian Lawyer Magazine* online; Rui Fernandes,

ch. F-7, décrivant le contenu substantiel du droit maritime canadien, dont une grande partie est non statutaire, avait pour effet de conférer au droit maritime canadien, dans son ensemble, préséance sur les lois provinciales (au paragraphe 104). La majorité a déclaré ne pas pouvoir « inférer de l’exercice par le Parlement de sa compétence dans un domaine particulier que celui-ci a l’intention d’occuper exclusivement tout le champ, s’il n’y a aucun texte de loi clair à cet effet » et conclu que, par conséquent, l’article 2 de la *Loi sur les Cours fédérales* ne déclenchait pas l’application de la doctrine de la prépondérance de la façon dont l’avait suggéré *Wärtsilä Canada* [au paragraphe 105].

[47] La partie de l’arrêt *Wärtsilä* sur laquelle s’appuie le demandeur correspond à l’analyse par la majorité de l’application de la doctrine de la prépondérance fédérale. En particulier, il est question des déclarations selon lesquelles les règles du droit maritime canadien non statutaires ne déclenchent pas l’application de la doctrine de la prépondérance fédérale de manière à empêcher l’application d’une loi provinciale valide ou à l’emporter sur celle-ci (aux paragraphes 101, 103 et 106).

[48] Il faut faire preuve de prudence quant aux déclarations de la majorité, faites dans le contexte du rejet des arguments de *Wärtsilä Canada* sur la prépondérance fédérale, et à leur extrapolation pour une application plus large. En effet, une grande partie du droit maritime canadien est non statutaire. On ne peut cependant pas dire que les questions maritimes telles que le sauvetage, l’avarie commune, les chartes-parties, pour n’en nommer que quelques-unes, doivent maintenant être régies par le droit statutaire provincial. Tout texte législatif de ce genre peut soulever des questions quant au pouvoir constitutionnel de légiférer dans un domaine exclusivement fédéral.

[49] Je ne reproche pas aux parties de chercher à obtenir l’application de la loi qui leur procure un avantage ou renforce leur position dans un litige. Des auteurs de doctrine ont noté que les déclarations de la Cour suprême dans l’arrêt *Wärtsilä* ont entraîné une certaine incertitude quant à l’application de certains domaines du droit maritime canadien (Elizabeth Raymer, « Provincial rather than maritime law applies to marine engine contract : SCC », 28 novembre 2019, *Canadian Lawyer Magazine*, en ligne; Rui

“Uniformity of Canadian Maritime Law Takes a Hit”, December 7, 2019, Fernandes Hearn LLP online; George Pollack, Joseph-Anaël Lemieux and Michael H. Lubetsky, “*Desgagnes Transport v Wärtsilä Canada*: Canadian Maritime Law Enters Uncharted Waters”, December 4, 2019, Davies Ward Phillips & Vineberg LLP online; Sean Harrington, “*Transport Desgagnes Inc v Wärtsilä Canada Inc*. A Case Comment”, December 2019, Canadian Maritime Law Association online; David Constantine and Joe Thorne, “Provincial Law Voids Limitations of Liability in Contract for Ship’s Engine Parts”, January 7, 2020, Stewart McKelvey LLP online; Charles Kazaz and Ian Breneman, “The Little Engine that Couldn’t: SCC Rules on Limitation of Liability for Sale of Ship Engine Parts”, December 4, 2019, Blake, Cassels & Graydon LLP online). Naturally, such uncertainty encourages both forum shopping and debates on the applicable law. Nevertheless, the Court should not permit the ripples of uncertainty to spread through an unrestricted application of the language used in *Wärtsilä* without a careful consideration of its context and of the actual *ratio decidendi* of *Wärtsilä*.

[50] I therefore find that the Supreme Court’s decision in *Wärtsilä* does not have the effect of making *res judicata* and abuse of process as codified in the Civil Code and the *Code of Civil Procedure*, applicable to the component of the plaintiff’s maritime negligence claim at issue in the present motion. The applicable law is that of issue estoppel and abuse of process.

[51] Issue estoppel has been considered and applied by this Court in numerous instances in the context of motions for summary judgment (*Oriji; Apotex Inc. v. Merck & Co.*, 2002 FCA 210, [2003] 1 F.C. 242; *Google LLC v. Sonos, Inc.*, 2021 FC 1462, 2021 A.C.W.S. 782) and in the context of maritime matters (*Fingad Shipping Ltd. v. Ningbo Arts & Crafts Imp & Exp. Co. Ltd.*, 2015 FC 851, 256 A.C.W.S. (3d) 514; *Royal Bank of Canada v. Seamount Marine Ltd.*, 2019 FC 1043, 310 A.C.W.S. (3d) 245; *Offshore Interiors Inc. v. Worldspan Marine Inc.*, 2016 FC 27, 262 A.C.W.S. (3d) 362; *Canpotex Shipping Services Limited v. Marine Petrobulk Ltd.*, 2019 FC 89 (CanLII)).

Fernandes, « Uniformity of Canadian Maritime Law Takes a Hit », 7 décembre 2019, Fernandes Hearn LLP, en ligne; George Pollack, Joseph-Anaël Lemieux et Michael H. Lubetsky, « *Transport Desgagnes c. Wärtsilä Canada* : le droit maritime canadien change de cap », 4 décembre 2019, Davies Ward Phillips & Vineberg LLP, en ligne; Sean Harrington, « *Transport Desgagnes Inc v Wärtsilä Canada Inc*. A Case Comment », décembre 2019, l’Association canadienne de droit maritime, en ligne; David Constantine et Joe Thorne, « Provincial Law Voids Limitations of Liability in Contract for Ship’s Engine Parts », January 7, 2020, Stewart McKelvey LLP, en ligne; Charles Kazaz et Ian Breneman, « Vente de pièces de moteur de navire : la CSC se prononce sur la limitation de responsabilité », 4 décembre 2019, Blake, Cassels & Graydon LLP, en ligne). Naturellement, une telle incertitude encourage à la fois le sondage des tribunaux et les débats sur le droit applicable. Néanmoins, la Cour ne devrait pas permettre aux vagues d’incertitude de se propager par une application sans restriction des énoncés formulés dans l’arrêt *Wärtsilä*, sans tenir soigneusement compte de leur contexte et de la *ratio decidendi* réelle de l’arrêt *Wärtsilä*.

[50] Je conclus donc que l’arrêt de la Cour suprême dans l’affaire *Wärtsilä* n’a pas pour effet de rendre les doctrines de l’autorité de la chose jugée et de l’abus de procédure, codifiées dans le Code civil et le *Code de procédure civile*, applicables à l’élément de la demande du demandeur pour négligence en matière maritime, qui est en cause dans la présente requête. Les règles de droit applicables trouvent leurs origines dans le principe de la préclusion découlant d’une question déjà tranchée et dans celui de l’abus de procédure.

[51] La préclusion découlant d’une question déjà tranchée a été examinée et appliquée par notre Cour à de nombreuses reprises dans le contexte des requêtes en jugement sommaire (*Oriji; Apotex Inc. c. Merck & Co.*, 2002 CAF 210, [2003] 1 C.F. 242; *Google LLC c. Sonos, Inc.*, 2021 CF 1462) et dans le contexte des affaires maritimes (*Fingad Shipping Ltd. c. Ningbo Arts & Crafts Imp & Exp. Co. Ltd.*, 2015 CF 851; *Banque Royale du Canada c. Seamount Marine Ltd.*, 2019 CF 1043; *Offshore Interiors Inc. c. Worldspan Marine Inc.*, 2016 CF 27; *Canpotex Shipping Services Limited c. Marine Petrobulk Ltd.*, 2019 CF 89 (CanLII)).

[52] The doctrine of abuse of process, as pleaded by the defendants, is well established in this Court. Judges at common law have an inherent and residual discretion to prevent an abuse of the court's process (*Toronto (City) v. C.U.P.E., Local 79*, 2003 SCC 63, [2003] 3 S.C.R. 77 (*Toronto City*), at paragraph 35; *Oriji*, at paragraph 63). This Court has broad plenary powers to regulate the proceedings before it and address actual or potential abuses of its process (*Fabrikant v. Canada*, 2018 FCA 171, 296 A.C.W.S. (3d) 692). This doctrine permits the Court to prevent relitigation where the same issue has previously been determined (*Oriji*, at paragraphs 63–64; *Lebrasseur v. Canada*, 2011 FC 1075, 418 F.T.R. 49, at paragraph 36). This doctrine of abuse of the Court's process is also a ground for ordering that a pleading be struck where it is *res judicata* (paragraph 221(1)(f) of the Rules; *Beattie v. Canada*, 2001 FCA 309, [2002] 1 F.C. D-43).

[53] A final point is that the application of *Wärtsilä* was pleaded by the parties in the context of the subject matter of the claim (i.e. maritime negligence) and has thus been analyzed accordingly. It was common ground at the hearing that issues of issue estoppel and *res judicata* are issues of substantive law and thus fall to be decided in line with the law applicable to the action (Canadian maritime law), albeit in the plaintiff's submission this aspect of the case attracts the application of the Civil Code on the authority of *Wärtsilä*.

[54] Placing that aside, I would also state, considering the issue from a different angle, that I am not prepared to find that *Wärtsilä* has such a far reaching application that it overrides this Court's broad plenary powers to address actual or potential abuses of its process in the context of a maritime matter. In addition, I do not consider that the issues raised in the present motion attract the application of rule 4 of the Rules, commonly referred to as the "gap rule", that permits the Court to fill a gap of a procedural nature by adopting the practice of a superior court of the province. To the extent that issues raised by the parties may be considered procedural, I do not find there to be a gap that would enable, from a procedural perspective, the practice of the Quebec Superior Court to apply to the matter at hand.

[52] La doctrine de l'abus de procédure, invoquée par les défendeurs, est bien établie dans la jurisprudence de la Cour. En common law, les juges disposent, pour empêcher les abus de procédure, d'un pouvoir discrétionnaire résiduel inhérent (*Toronto (Ville) c. S.C.F.P., section locale 79*, 2003 CSC 63, [2003] 3 R.C.S. 77 (*Toronto (Ville)*), au paragraphe 35; *Oriji*, au paragraphe 63). La Cour est habile à réguler les instances dont elle est saisie et à remédier aux abus de procédure réels ou potentiels en raison de sa plénitude de compétence (*Fabrikant c. Canada*, 2018 CAF 171). Cette doctrine permet à la Cour d'empêcher le réexamen d'une question lorsque la même question a déjà été tranchée (*Oriji*, aux paragraphes 63 et 64; *Lebrasseur c. Canada*, 2011 CF 1075, au paragraphe 36). La doctrine de l'abus de procédure est également un motif pour ordonner la radiation d'un acte de procédure lorsqu'il y a chose jugée (alinéa 221(1)f) des Règles; *Beattie c. Canada*, 2001 CAF 309, [2002] 1 C.F. F-43).

[53] Enfin, l'application de l'arrêt *Wärtsilä* a été invoquée par les parties dans le contexte de l'objet de la demande (c'est-à-dire la négligence en matière maritime) et a donc été analysée en conséquence. Il a été reconnu à l'audience que les questions de la préclusion découlant d'une question déjà tranchée et de l'autorité de la chose jugée sont des questions de droit substantiel et doivent donc être tranchées conformément au droit applicable à l'action (le droit maritime canadien), bien que, selon le demandeur, cet aspect de l'affaire appelle l'application du Code civil sur le fondement de l'arrêt *Wärtsilä*.

[54] Cela mis à part, je voudrais ajouter, en ce qui concerne l'examen de la question sous un angle différent, que je ne suis pas disposée à conclure que l'arrêt *Wärtsilä* a une application d'une portée telle qu'il a préséance sur la plénitude de compétence de la Cour pour traiter les abus réels ou potentiels de sa procédure dans le contexte d'une affaire maritime. En outre, je ne considère pas que les questions soulevées dans la présente requête justifient l'application de la règle 4 des Règles, communément appelé « règle des lacunes », qui permet à la Cour de combler une lacune de nature procédurale par renvoi à la pratique d'une cour supérieure de la province. Dans la mesure où il est possible de juger que les questions soulevées par les parties sont de nature procédurale, je ne puis conclure qu'il existe une lacune qui permettrait,

V. Analysis

[55] It is common ground between the parties that the compensation provided by the CNESST impacts the plaintiff's action against the defendants. Win or lose, the compensation received from the CNESST is a factor that must be taken into account.

[56] The parties disagree, however, on the impact of the CNESST Review Decision, both factually and legally, on the component of the plaintiff's claim that is at issue in the present motion. This component being whether the plaintiff has suffered a loss of income and a reduction of future earning potential from July 5, 2017 onwards as a result of the alleged negligence of the defendants. Furthermore, the parties disagree as to the impact on the present dispute of the Settlement Agreement between the plaintiff and his employers, and the language used therein.

[57] The defendants submit that the CNESST determined, in both the CNESST Decision and the CNESST Review Decision, that the plaintiff has not suffered a loss of income after July 4, 2017. As a result, the defendants plead that issue estoppel applies with respect to the CNESST Review Decision such that the matter cannot be re-litigated before this Court. The defendants submit that they meet the three criteria for issue estoppel to apply, that: (1) the same question has been decided; (2) the judicial decision which is said to create the estoppel was final; and (3) the parties to the judicial decision or their privies were the same persons as the parties to the proceedings in which the estoppel is raised or their privies (*Danyluk v. Ainsworth Technologies Inc*, 2001 SCC 44, [2001] 2 S.C.R. 460 (*Danyluk*), at paragraph 25) As for the last criteria of mutuality, the defendants plead that it is satisfied where there is a sufficient degree of interest between the parties (*Danyluk*, at paragraph 60), namely, the defendants and the plaintiff's employers. Alternatively, the defendants submit, the doctrine of abuse of process should be applied to preclude the reopening of litigation in circumstances such as these where the strict requirements of

d'un point de vue procédural, le renvoi en l'espèce à la pratique de la Cour supérieure du Québec.

V. Analyse

[55] Les parties s'entendent pour dire que l'indemnisation accordée par la CNESST a une incidence sur l'action du demandeur contre les défendeurs. Que le demandeur obtienne ou non gain de cause, l'indemnisation reçue de la CNESST est un facteur dont il faut tenir compte.

[56] Les parties sont toutefois en désaccord sur l'incidence de la décision de révision de la CNESST, tant en fait qu'en droit, sur le volet de la demande du demandeur qui est en cause dans la présente requête. Cet élément consiste à déterminer si le demandeur a subi une perte de revenus et une diminution de la capacité de gain futur à partir du 5 juillet 2017 en raison de la négligence alléguée des défendeurs. En outre, les parties sont en désaccord quant à l'incidence sur le présent différend de l'entente de règlement entre le demandeur et ses employeurs, et les termes utilisés dans cette entente.

[57] Les défendeurs soutiennent que la CNESST a déterminé, tant dans la décision initiale que dans la décision de révision, que le demandeur n'a pas subi de perte de revenus après le 4 juillet 2017. Ils font par conséquent valoir que la préclusion découlant d'une question déjà tranchée s'applique en ce qui concerne la décision de révision de la CNESST, de sorte que la question ne saurait être remise en cause devant notre Cour. Les défendeurs soutiennent que les trois critères relatifs à l'application de la préclusion découlant d'une question déjà tranchée sont remplis, à savoir : 1) que la même question ait été décidée; 2) que la décision judiciaire invoquée comme créant la préclusion soit finale; et 3) que les parties dans la décision judiciaire invoquée, ou leurs ayants droit, soient les mêmes que les parties engagées dans l'affaire où la préclusion est soulevée, ou leurs ayants droit (*Danyluk c. Ainsworth Technologies Inc*, 2001 CSC 44, [2001] 2 R.C.S. 460 (*Danyluk*), au paragraphe 25). Quant au dernier critère de réciprocité, les défendeurs soutiennent qu'il est rempli lorsqu'il existe un degré suffisant d'intérêt entre les parties (*Danyluk*, au paragraphe 60), à savoir les défendeurs et les employeurs du demandeur. Subsidièrement, les

issue estoppel, and specifically the privacy and mutuality requirements, have not been met (*Toronto City*, at paragraph 37; *Oriji*, at paragraphs 63–64).

[58] The defendants highlight that the fact that the plaintiff's expert used a methodology to calculate future revenue that is more favourable to the plaintiff than the one used by the CNESST does not detract from the final and binding nature of the CNESST Review Decision. The defendants submit that there is no evidence that the process before the CNESST was limited or restricted in any way. In other words, the defendants plead that the plaintiff is inappropriately seeking to get a second kick at the can (*Danyluk*, at paragraph 18).

[59] The defendants submit that the CNESST, a specialized administrative decision maker, considered the material elements of this component of the plaintiff's claim and then conclusively determined the very same issue that is currently before the Court. The plaintiff had lodged an appeal of the CNESST Review Decision at the Tribunal, but then withdrew it before it was heard. The matter, in the defendants' view, has been put to rest. The defendants rely on, *inter alia*, *Oriji*, where Justice Layden-Stevenson concluded that "the principle of the finality of decisions requires that in the public interest, the possibilities for indirect challenges of an administrative decision be limited and circumscribed, especially when Parliament has opted for a procedure for direct challenge of the decision within defined parameters" (at paragraph 65).

[60] The plaintiff does not dispute that the CNESST Review Decision is final. The plaintiff pleads, however, that for a variety of reasons the decision does not preclude the plaintiff from claiming lost revenue from July 5, 2017 onwards. The plaintiff submits that the basis upon which the CNESST performed its analysis was more narrow, did not consider the same factors, and does

défendeurs soutiennent qu'il convient d'appliquer la doctrine de l'abus de procédure pour empêcher la réouverture d'un litige dans des circonstances telles que celles-ci où les exigences strictes de la préclusion découlant d'une question déjà tranchée, et plus particulièrement les exigences de confidentialité et de réciprocité, n'ont pas été respectées (*Toronto (Ville)*, au paragraphe 37; *Oriji*, aux paragraphes 63 et 64).

[58] Selon les défendeurs, le fait que l'expert du demandeur ait utilisé une méthodologie de calcul des revenus futurs plus favorable au demandeur que celle utilisée par la CNESST n'enlève rien au caractère définitif et exécutoire de la décision de révision de la CNESST. Les défendeurs soutiennent qu'il n'existe aucune preuve que la procédure devant la CNESST a été limitée ou restreinte de quelque manière que ce soit. En d'autres termes, les défendeurs affirment que le demandeur cherche de manière inappropriée à avoir une seconde chance (*Danyluk*, au paragraphe 18).

[59] Les défendeurs soutiennent que la CNESST, un décideur spécialisé en droit administratif, a examiné les éléments matériels de ce volet de la demande du demandeur et a ensuite tranché de manière concluante la même question dont est saisie actuellement la Cour. Le demandeur avait interjeté appel de la décision de révision de la CNESST devant le Tribunal, mais il s'en est désisté avant qu'il ne soit entendu. Selon les défendeurs, l'affaire est close. Les défendeurs invoquent, entre autres, la décision *Oriji*, dans laquelle la juge Layden-Stevenson a conclu que « le principe de la finalité des décisions commande, dans l'intérêt public, que les possibilités de contestations indirectes d'une décision administrative soient limitées et circonscrites, particulièrement lorsque le législateur a opté pour une procédure de contestation directe de cette décision, à l'intérieur de paramètres définis » (au paragraphe 65).

[60] Le demandeur ne conteste pas le caractère définitif de la décision de révision de la CNESST. Il soutient toutefois que, pour diverses raisons, la décision ne l'empêche pas de présenter une demande pour perte de revenus subie à partir du 5 juillet 2017. Le demandeur affirme que l'analyse de la CNESST reposait sur un fondement plus étroit, qu'elle n'avait pas pris en compte

not encompass what the plaintiff is now claiming. In other words, the plaintiff's position is that his claim for loss of revenue is broader under Canadian maritime law than it was under the CNESST process. The plaintiff likens the CNESST regime to an insurance regime, which compensates plaintiffs but does not cover all his losses. The plaintiff relies on his affidavit, an expert report dated June 12, 2019, and the language of the Settlement Agreement in support of his position that a loss of revenue occurred after July 4, 2017, and will continue to occur in the future notwithstanding the CNESST Review Decision.

[61] The plaintiff further submits that in any event, the defendants were not parties to, nor did they have any involvement with, the CNESST proceedings. The plaintiff equally submits that the Settlement Agreement, which provided for the discontinuance of the appeal to the Tribunal, was between the plaintiff, his employers and his union representative. The defendants were, in the plaintiff's view, strangers to that transaction and therefore not entitled to rely on any of its terms. The plaintiff relies upon, among other things, the Supreme Court in *Danyluk* for the proposition that the defendants, strangers to the earlier proceedings, are seeking to benefit from those proceedings even though they are not bound by them [at paragraph 59]:

(c) *That the Parties to the Judicial Decision or Their Privies Were the Same Persons as the Parties to the Proceedings in Which the Estoppel Is Raised or Their Privies*

This requirement assures mutuality. If the limitation did not exist, a stranger to the earlier proceeding could insist that a party thereto be bound in subsequent litigation by the findings in the earlier litigation even though the stranger, who became a party only to the subsequent litigation, would not be: *Machin, supra; Minott v. O'Shanter Development Co.* (1999), 42 OR (3d) 321 (C.A.), *per* Laskin J.A., at pp. 339-40.

[62] The thrust of the plaintiff's argument is that there is no mutuality as required under the doctrine of issue estoppel, and in any event, the issue is not the same because this component of his claim is based on Canadian

les mêmes facteurs et qu'elle n'englobait pas ce que le demandeur réclame maintenant. En d'autres termes, la position du demandeur est que sa demande pour perte de revenus a une portée plus large en vertu du droit maritime canadien que celle examinée en vertu du processus de la CNESST. Le demandeur compare le régime de la CNESST à un régime d'assurance, qui indemnise les demandeurs, mais qui ne couvre pas toutes leurs pertes. Le demandeur s'appuie sur son affidavit, un rapport d'expert daté du 12 juin 2019, et le libellé de l'entente de règlement pour faire valoir qu'il a subi une perte de revenus après le 4 juillet 2017, perte qui continuera de se produire, malgré la décision de révision de la CNESST.

[61] Le demandeur soutient en outre que de toute façon, les défendeurs n'étaient pas parties à la procédure de la CNESST et n'y ont pas participé. Le demandeur soutient également que l'entente de règlement, qui prévoyait le désistement de l'appel devant le Tribunal, était intervenue entre le demandeur, ses employeurs et son représentant syndical. Les défendeurs étaient, de l'avis du demandeur, des tiers à cette transaction et n'étaient donc pas en droit de s'appuyer sur l'une de ses conditions. Le demandeur s'appuie, entre autres, sur l'arrêt de la Cour suprême dans l'affaire *Danyluk* pour affirmer que les défendeurs, tiers aux procédures antérieures, cherchent à bénéficier de ces procédures même s'ils ne sont pas liés par elles [au paragraphe 59] :

c) *La condition requérant que les parties à la décision judiciaire invoquée, ou leurs ayants droit, soient les mêmes que les parties aux procédures au cours desquelles la préclusion est plaidée, ou leurs ayants droit*

Cette condition garantit la réciprocité. Si elle ne s'appliquait pas, un tiers aux procédures antérieures pourrait exiger qu'une partie à celles-ci soit considérée comme liée, dans le cadre d'une instance ultérieure, par les conclusions tirées au cours des premières procédures, alors que ce tiers, qui ne serait partie qu'à la seconde instance, ne serait pas lié par ces conclusions : *Machin*, précité; *Minott c. O'Shanter Development Co.* (1999), 42 O.R. (3d) 321 (C.A.), le juge Laskin, p. 339-340.

[62] Le demandeur affirme essentiellement qu'il n'y a pas de réciprocité comme l'exige la doctrine de la préclusion découlant d'une question déjà tranchée et que, de toute façon, la question n'est pas la même parce que cet

maritime law rather than Quebec's *Act respecting industrial accidents and occupational diseases*, CQLR, c. A-3.001.

[63] Upon a careful review of the material filed by the parties, and upon considering the submissions made by counsel at the hearing, I am not convinced that the component of the claim at issue in the present motion is so clearly without foundation or so doubtful that it does not deserve consideration by the trier of fact at the trial in November 2022 (*CanMar Foods*, at paragraph 24).

[64] Rule 214 of the Rules requires that the responding party, the plaintiff, set out specific facts and adduce evidence showing there is a genuine issue for trial. Unlike in *Amankwah v. Canada*, 2005 FC 900, 140 A.C.W.S. (3d) 632, at paragraph 10, to which the defendants refer, the plaintiff has not merely restated the alleged facts disclosed in the statement of claim; instead, he has submitted evidence in the form of his affidavit and his expert's report. The plaintiff's position, based on the record before the Court, is not so devoid of merit that it does not deserve consideration at the trial. As noted in Section III of these reasons above, I am also mindful of the fact that the defendants' motion, if it were granted, would preclude the plaintiff from having his "day in court" (*Milano Pizza*, at paragraph 40).

[65] I note that the Court of Appeal cautions that when dismissing a motion for summary judgment one must be mindful that there will be a trial and not write more than is necessary (*CanMar Foods*, at paragraph 26). I therefore restrict my reasons to confirming that the defendants have not met their burden, which is a heavy one (*CanMar Foods*, at paragraph 24), of demonstrating that there is no genuine issue for trial within the meaning of subsection 215(1) of the Rules with respect to the plaintiff's claim for loss of revenue from July 5, 2017 onwards.

[66] Accordingly, whether the plaintiff has suffered a loss of income and/or a decreased earning potential as

élément de sa demande est fondé sur le droit maritime canadien plutôt que sur la *Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles* du Québec, RLRQ, ch. A-3.001.

[63] Après un examen attentif des documents déposés par les parties, et compte tenu des observations faites par les avocats à l'audience, je ne suis pas convaincue que l'élément de la demande en cause dans la présente requête soit si manifestement sans fondement ou son succès tellement douteux qu'il ne mérite pas d'être examiné par le juge des faits lors du procès en novembre 2022 (*CanMar Foods*, au paragraphe 24).

[64] La règle 214 des Règles exige que la partie qui répond à une requête, en l'occurrence le demandeur, expose des faits précis et produise des éléments de preuve démontrant l'existence d'une véritable question litigieuse. Contrairement à la décision *Amankwah c. Canada*, 2005 CF 900, au paragraphe 10, qu'invoquent les défendeurs, le demandeur n'a pas simplement réitéré les faits allégués dans la déclaration; il a plutôt soumis des éléments de preuve sous forme d'affidavit et de rapport d'expert. La position du demandeur, vu le dossier dont dispose la Cour, n'est pas dénuée de fondement au point de ne pas mériter d'être examinée lors du procès. Comme il est indiqué à la section III des présents motifs, je suis également consciente du fait que la requête des défendeurs, si elle était accordée, priverait le demandeur de « la possibilité de se faire entendre en cour » (*Milano Pizza*, au paragraphe 40).

[65] Je note que la Cour d'appel met en garde que, lorsqu'il s'agit de rejeter une requête en jugement sommaire, il faut garder à l'esprit qu'il y aura un procès et rédiger les motifs strictement nécessaires (*CanMar Foods*, au paragraphe 26). Je me limite donc à confirmer que les défendeurs n'ont pas réussi à s'acquitter de leur fardeau, qui est lourd (*CanMar Foods*, au paragraphe 24), de démontrer l'absence de véritable question litigieuse au sens du paragraphe 215(1) des Règles en ce qui concerne la demande du demandeur pour la perte de revenus subie à partir du 5 juillet 2017.

[66] Par conséquent, la question de savoir si le demandeur a subi une perte de revenu et une diminution de sa

a result of the alleged negligence of the defendants after July 4, 2017, is an issue that will move on to trial. As will the question of what impact the CNESST Review Decision has on the plaintiff's claim for loss of income after July 4, 2017 and whether the plaintiff is estopped from claiming such losses. The defendants are not precluded from arguing at trial, as they have done in the context of this motion, that the CNESST, or the methodology used by it, was correct and no loss of income was suffered or will be suffered after July 4, 2017.

[67] To be clear, the issues raised by the defendants in the context of this motion may be raised at trial and nothing in these reasons should be taken as determining the issues to be pursued at trial. As the parties are aware, and subject to any adjustments in the assignment schedule, I am set down to hear this matter in November 2022.

VI. The Appropriateness of the Motion for Summary Judgment

[68] The plaintiff submits that the issue raised in the present motion is not appropriate for summary judgment and objects to the time and expense of such a motion when the trial has been set down for November 2022. The plaintiff pleads that such a motion so close to trial ought to be considered an abuse of process. Consequently, the plaintiff seeks dismissal of the motion and costs on a solicitor-client basis.

[69] The defendants submit that this motion was brought following the exchange of affidavits of documents and examinations on discovery, but prior to the completion of the discovery phase of the action and before the trial had been set down. The defendants plead that this was an appropriate time to bring the present motion, as the documentation relied on by the defendants was obtained as a result of the undertakings provided during the examination on discovery of the plaintiff. Moreover, the defendants submit that they acted promptly and within the timeframe set out in rule 213 of the Rules.

capacité de gain après le 4 juillet 2017 en raison de la négligence alléguée des défendeurs sera examinée au procès. Il en va de même pour la question de l'incidence de la décision de révision de la CNESST sur la demande du demandeur pour la perte de revenus subie après le 4 juillet 2017 et pour la question de savoir si le demandeur est empêché de présenter une demande pour de telles pertes. Il n'est pas interdit aux défendeurs de faire valoir au procès, comme ils l'ont fait dans le cadre de la présente requête, que la CNESST avait raison, ou que la méthodologie utilisée par celle-ci était justifiée et qu'aucune perte de revenu n'a été subie après le 4 juillet 2017.

[67] Il est clair que les questions soulevées par les défendeurs dans le cadre de la présente requête peuvent être soulevées au procès et les présents motifs ne sauraient être interprétés comme déterminants quant aux questions à traiter au procès. Comme les parties le savent, et sous réserve d'éventuels rajustements du calendrier des affectations, je devrais entendre cette affaire en novembre 2022.

VI. Le caractère approprié de la requête en jugement sommaire

[68] Le demandeur soutient que la question soulevée dans la présente requête ne se prête pas à un jugement sommaire, et soulève des objections quant à la durée et aux coûts liés à une telle requête alors que le procès est prévu pour novembre 2022. Le demandeur soutient qu'une telle requête si proche du procès devrait être considérée comme un abus de procédure. Par conséquent, le demandeur demande le rejet de la requête et réclame ses dépens sur la base avocat-client.

[69] Les défendeurs soutiennent que la présente requête a été présentée après l'échange d'affidavits de documents et les interrogatoires préalables, mais avant l'achèvement de la phase de l'interrogatoire préalable de l'action et avant que la date du procès ne soit fixée. Les défendeurs soutiennent qu'il s'agit d'un moment approprié pour introduire la présente requête, étant donné qu'ils ont obtenu les documents invoqués à l'appui à la suite des engagements pris lors de l'interrogatoire préalable du demandeur. De plus, les défendeurs soutiennent avoir agi rapidement et dans le délai prescrit à la règle 213 des Règles.

[70] There is no doubt that the timing of the defendants' motion for summary judgment was in conformity with rule 213 of the Rules, which provides that such a motion may be brought at any time after a defence has been filed but before the time and place for the trial have been fixed. The motion for summary judgment was filed on December 10, 2021. On January 25, 2022, the motion was set down for hearing and the steps leading up to the hearing of the motion were scheduled. On March 25, 2022, the matter was set down for a five-day trial in November 2022. Accordingly, I do not find the timing of the motion to be inappropriate.

[71] The defendants have not succeeded in their motion. It does not follow or necessarily mean that the motion was inappropriate. Had the motion been successful, then the question of whether there was a loss of income and diminished earning potential from July 5, 2017 onwards would have been resolved, with a resulting impact on the remainder of discovery, the expert reports, and potentially the allocation of time during the trial in November 2022. The issues would have been narrowed and the parties' attention would have been focused on the remainder of the points at issue then, namely and broadly speaking, the plaintiff's claim for salary in excess of the compensation provided by the CNESST between the dates of August 13, 2014 and July 4, 2017, and the claim for compensation in excess of what was awarded by the CNESST for permanent disability.

[72] Issues such as issue estoppel, cause of action estoppel, *res judicata*, and abuse of process, should they arise, very much lend themselves to a careful consideration of whether a motion for summary judgment or trial would in fact be a proportionate, expeditious and less expensive way to proceed. In a number of instances, weeding out claims affected by those issues at an early stage is the appropriate way to proceed and is beneficial for the justice system (*CanMar Foods*, at paragraph 23). The same is true of issues arising from contractual or statutory time bars (*Labrador-Island Link General Partner Corporation v. Panalpina Inc.*, 2019 FC 740, 307 A.C.W.S. (3d) 229; *Lauzon v. Canada (Revenue Agency)*, 2021 FC 431, 331 A.C.W.S. (3d) 794). While the Court certainly plays a role in controlling the risk that such motions be used

[70] Il ne fait aucun doute que le moment choisi par les défendeurs pour présenter leur requête en jugement sommaire était conforme à la règle 213 des Règles, qui prévoit qu'une telle requête peut être présentée à tout moment après le dépôt de la défense, et avant que les heure, date et lieu de l'instruction soient fixés. La requête en jugement sommaire a été déposée le 10 décembre 2021. Le 25 janvier 2022, la requête a été mise au rôle et les étapes menant à l'audition de la requête ont été prévues. Le 25 mars 2022, un procès de cinq jours a été fixé au mois de novembre 2022. Par conséquent, je ne trouve pas que le moment choisi pour présenter la requête soit inapproprié.

[71] Les défendeurs n'obtiendront pas gain de cause à l'égard de leur requête. Cela ne signifie pas nécessairement que la requête était inappropriée. Si la requête avait été accueillie, la question de savoir s'il y a eu une perte de revenu et une diminution de la capacité de gain à partir du 5 juillet 2017 aurait été tranchée, ce qui aurait eu une incidence sur le reste de la communication préalable, les rapports d'experts et potentiellement la répartition du temps pendant le procès en novembre 2022. Les questions auraient été circonscrites et les parties se seraient concentrées sur les autres points en litige, à savoir, et de manière générale, la réclamation du demandeur pour un salaire supérieur à l'indemnisation fournie par la CNESST entre le 13 août 2014 et le 4 juillet 2017, et la demande visant une indemnisation supérieure à celle accordée par la CNESST pour une invalidité permanente.

[72] Les questions comme la préclusion découlant d'une question déjà tranchée, la préclusion fondée sur la cause d'action, l'autorité de la chose jugée, ou l'abus de procédure, le cas échéant, se prêtent tout à fait à un examen attentif de la question de savoir si une requête en jugement sommaire ou en procès sommaire serait en fait une manière proportionnée, rapide et moins coûteuse de procéder. Dans un certain nombre de cas, l'élimination des demandes relatives à ces questions tôt dans le processus est la manière appropriée de procéder et constitue une démarche avantageuse pour le système judiciaire (*CanMar Foods*, au paragraphe 23). Il en va de même pour les questions découlant des délais de prescription prévus par un contrat ou par la loi (*Labrador-Island Link General Partner Corporation c. Panalpina*

inappropriately to cause delay or to disproportionately increase the cost (*Hryniak*, at paragraph 32; *ViiV Healthcare Company v. Gilead Sciences Canada, Inc.*, 2021 FCA 122, [2021] 4 F.C.R. 289 (*ViiV Healthcare*), at paragraphs 22–23), the Court also plays a role in permitting such motions to move forward where they are proportionate and stand a chance of ultimately being the most expeditious and least expensive way to proceed (*ViiV Healthcare*, at paragraphs 17–18).

[73] In the present matter, I do not find that the defendants' motion for summary judgment was inappropriate simply because it has not been granted. The subject matter lends itself to such a motion, and had it succeeded it would have narrowed the issues in dispute and reduced the time and cost of the next steps in the proceedings. There is no indication on the record that the motion was used inappropriately to cause delay or disproportionately increase the costs. Nor do I consider the motion to have been an abuse of process, as alleged by the plaintiff. Moreover, given that the matter has been assigned to me, subject always to change of course, the time spent familiarizing me with the case and the matters at issue therein has not been wasted.

[74] Solicitor-client costs are awarded on very rare occasions, including where a party has displayed reprehensible, scandalous or outrageous conduct (*Heiltsuk Horizon Maritime Services Ltd. v. Atlantic Towing Limited*, 2021 FCA 26, 335 A.C.W.S. (3d) 312, at paragraph 182). This is not the case here. Consequently, I decline to award solicitor-client costs. The plaintiff is entitled to costs calculated in accordance with the mid-point of Column III of Tariff B of the Rules.

VII. Conclusion

[75] For the foregoing reasons, this motion for summary judgment is hereby dismissed, with costs, on the grounds that the defendants have failed to meet their

Inc., 2019 CF 740; *Lauzon c. Canada (Agence du revenu)*, 2021 CF 431). Bien que la Cour joue certainement un rôle dans le contrôle du risque que de telles requêtes soient déposées de manière inappropriée pour augmenter de façon démesurée la durée et le coût des instances (*Hryniak*, au paragraphe 32; *ViiV Healthcare Company c. Gilead Sciences Canada Inc.*, 2021 CAF 122, [2021] 4 R.C.F. 289 (*ViiV Healthcare*), aux paragraphes 22 et 23), elle a aussi un rôle à jouer en permettant à de telles requêtes d'aller de l'avant lorsqu'elles sont proportionnées et ont une chance d'être en fin de compte la façon la plus expéditive et économique possible de procéder (*ViiV Healthcare*, aux paragraphes 17 et 18).

[73] En l'espèce, je ne puis conclure au caractère inapproprié de la requête en jugement sommaire présentée par les défendeurs du simple fait qu'elle n'a pas été accueillie. L'objet se prête à une telle requête, et si celle-ci avait été accueillie, elle aurait permis de circonscrire les questions en litige et de réduire le temps et les coûts associés aux prochaines étapes de la procédure. Rien dans le dossier n'indique que la requête a été déposée de manière inappropriée pour augmenter de façon démesurée la durée et le coût des instances. Je ne considère pas non plus que la requête constitue un abus de procédure, comme le prétend le demandeur. De plus, étant donné que l'affaire m'a été confiée, sous réserve toujours de changement de cap, le temps passé à me familiariser avec l'affaire et les questions qui y sont soulevées n'a pas été gaspillé.

[74] Les dépens sur une base avocat-client ne sont adjugés que rarement, notamment lorsqu'une partie s'est conduite de manière répréhensible, scandaleuse ou outrageante (*Heiltsuk Horizon Maritime Services Ltd. c. Atlantic Towing Limited*, 2021 CAF 26, au paragraphe 182). Ce n'est pas le cas en l'espèce. Par conséquent, je refuse d'adjuger les dépens sur la base avocat-client. Le demandeur a droit à des dépens calculés selon l'échelon médian de la colonne III du tarif B des Règles.

VII. Conclusion

[75] Pour les motifs qui précèdent, la présente requête en jugement sommaire est rejetée, avec dépens, au motif que les défendeurs ne se sont pas acquittés du fardeau

burden of demonstrating that there is no genuine issue for trial within the meaning of subsection 215(1) of the Rules.

qui leur incombait de démontrer l'absence de véritable question litigieuse au sens du paragraphe 215(1) des Règles.

JUDGMENT in file T-1080-17

JUGEMENT dans le dossier T-1080-17

THIS COURT'S JUDGMENT is that:

LA COUR STATUE :

1. The defendants' Motion for Summary Judgment is hereby dismissed;
2. Costs to the plaintiff at the mid-point of Column III of Tariff B to the Rules.

1. La requête en jugement sommaire des défendeurs est rejetée;
2. Les dépens sont adjugés au demandeur selon l'échelon médian de la colonne III du tarif B des Règles.