

T-588-00
2002 FCT 184

T-588-00
2002 CFPI 184

Early Recovered Resources Inc. (Plaintiff)

Early Recovered Resources Inc. (demanderesse)

v.

c.

Gulf Log Salvage Co-Operative Association, Her Majesty in Right of the Province of British Columbia and Jim Doyle, Minister of Forests (Defendants)

Gulf Log Salvage Co-Operative Association, Sa Majesté du chef de la Province de la Colombie-Britannique et Jim Doyle, ministre des Forêts (défendeurs)

INDEXED AS: EARLY RECOVERED RESOURCES INC. v. GULF LOG SALVAGE (T.D.)

RÉPERTORIÉ: EARLY RECOVERED RESOURCES INC. c. GULF LOG SALVAGE (1^{re} INST.)

Trial Division, Hugessen J.—Vancouver, February 15; Toronto, February 20, 2002.

Section de première instance, juge Hugessen—Vancouver, 15 février; Toronto, 20 février 2002.

Federal Court Jurisdiction — Trial Division — Motion by provincial Crown for summary judgment dismissing action against it for salvage of logs in B.C.'s Fraser River on basis provincial regulations, legislation, providing comprehensive scheme for salvage of logs i.e. claim not within scope of Canadian maritime law, Court's jurisdiction — Canada Shipping Act incorporating International Convention on Salvage, 1989 into Canadian maritime law — Convention broadens scope of maritime salvage to include "property" such as logs, log booms — Allegation (supported by evidence) salvaged logs in danger sufficient to allow matter to proceed — Applicability of federal legislation necessarily excluding application of provincial legislation — Action within Court's jurisdiction over maritime law relating to salvage.

Compétence de la Cour fédérale — Section de première instance — Requête en jugement sommaire, déposée par la Couronne provinciale, en vue d'obtenir le rejet de l'action intentée contre elle pour la récupération de billots dans le fleuve Fraser en C.-B. au motif que le règlement et la loi de la province édictent un régime global en cette matière, demande ne relevant pas du droit maritime canadien ni de la compétence de la Cour — Loi sur la marine marchande du Canada intégrant au droit maritime canadien la Convention internationale de 1989 sur l'assistance — La Convention élargit la portée de la conception traditionnelle de l'assistance maritime pour inclure des «biens» comme les billots et les estacades — L'affirmation (avec preuves à l'appui) selon laquelle les billots récupérés étaient en danger, suffit pour permettre à l'affaire d'être jugée — Application de la législation fédérale écarte nécessairement l'application de la législation provinciale — Action relevant de la compétence de la Cour sur le droit maritime en matière de sauvetage.

Maritime Law — Salvage — Canada Shipping Act incorporating International Convention on Salvage, 1989 into Canadian maritime law — Extending concept of marine salvage to include "property" such as logs, log booms — Old English cases holding claim for salvage limited to ships, cargos, displaced by Convention — Reference to recent cases holding federal power in area of maritime law, navigation and shipping very broad — Motion to dismiss action for salvage for want of jurisdiction dismissed.

Droit maritime — Sauvetage — Loi sur la marine marchande du Canada intégrant au droit maritime canadien la Convention internationale de 1989 sur l'assistance — La Convention élargit la portée de la conception traditionnelle de l'assistance maritime pour inclure des «biens» comme les billots et les estacades — Anciens arrêts anglais ayant conclu que les demandes de rémunération de sauvetage visaient uniquement les navires et leur cargaison, maintenant écartés par la Convention — Mention d'arrêts récents confirmant le pouvoir fédéral très large dans le domaine du droit maritime, de la navigation et des expéditions par eau — Requête visant le rejet de l'action en rémunération de sauvetage, pour défaut de compétence, rejetée.

Constitutional Law — Distribution of Powers — Motion by provincial Crown for summary judgment dismissing action

Droit constitutionnel — Partage des pouvoirs — Requête en jugement sommaire, déposée par la Couronne provinciale, en

against it for salvage of logs in B.C.'s Fraser River on basis provincial regulations, legislation providing comprehensive scheme for salvage of logs i.e. claim not within Court's jurisdiction over maritime law — Canada Shipping Act incorporating International Convention on Salvage, 1989 into Canadian maritime law — Convention broadening scope of maritime salvage to include "property" such as logs, log booms — Applicability of federal legislation necessarily excluding application of provincial legislation — Action within Court's jurisdiction as relating to salvage.

vue d'obtenir le rejet de l'action intentée contre elle pour la récupération de billots dans le fleuve Fraser en C.-B. au motif que le règlement et la loi de la province édictent un régime global en cette matière, demande ne relevant pas de la compétence de la Cour sur le droit maritime — Loi sur la marine marchande du Canada intégrant au droit maritime canadien la Convention internationale de 1989 sur l'assistance — La Convention élargit la portée de la conception traditionnelle du sauvetage maritime pour inclure des «biens» comme les billots et les estacades — Application de la législation fédérale écarte nécessairement l'application de la législation provinciale — Action relevant de la compétence de la Cour sur le droit maritime en matière de sauvetage.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9.
Forest Act, R.S.B.C. 1996, c. 157.
International Convention on Salvage, 1989, being Schedule V of *An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof*, S.C. 1993, c. 36, Preamble, Arts. 1, 19.
Log Salvage Regulation for the Vancouver Log Salvage District, B.C. Reg. 220/81.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

REFERRED TO:

Nicholson v. Chapman (1793), 2 H. Bl. 254; 126 E.R. 536; *Raft of Timber* (1844), 2 W. Rob. 251; 166 E.R. 749; *Gas Float Whitton No. 2 (The)*, [1896] P. 42 (C.A.); aff'd sub nom. *Wells v. Gas Float Whitton No. 2 (Owners of)*. *The Gas Float Whitton No. 2*, [1897] A.C. 337 (H.L.); *ITO — International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*, [1986] 1 S.C.R. 752; (1986), 28 D.L.R. (4th) 641; 34 B.L.R. 251; 68 N.R. 241; *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273; (1990), 77 D.L.R. (4th) 25; [1991] 2 W.W.R. 195; 52 B.C.L.R. (2d) 187; 120 N.R. 109; *Friends of the Oldman River Society v. Canada (Minister of Transport)*, [1992] 1 S.C.R. 3; (1992), 88 D.L.R. (4th) 1; [1992] 2 W.W.R. 193; 84 Alta. L.R. (2d) 129; 3 Admin. L.R. (2d) 1; 7 C.E.L.R. (N.S.) 1; 132 N.R. 321; *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437; (1998), 40 O.R. (3d) 639; 166 D.L.R. (4th) 193; 232 N.R. 201; 115 O.A.C. 1.

AUTHORS CITED

Kerr, M. "The International Convention on Salvage 1989 How it Came to Be" (1990), 39 *I.C.L.Q.* 530.

MOTION for summary judgment seeking dismissal of an action against the provincial Crown for salvage of

LOIS ET RÈGLEMENTS

Convention internationale de 1989 sur l'assistance, qui constitue l'annexe V de la *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence*, L.C. 1993, ch. 36, préambule, art. 1, 19.
Forest Act, R.S.B.C. 1996, ch. 157.
Log Salvage Regulation for the Vancouver Log Salvage District, B.C. Reg. 220/81.
Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), ch. S-9.

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS CITÉES:

Nicholson v. Chapman (1793), 2 H. Bl. 254; 126 E.R. 536; *Raft of Timber* (1844), 2 W. Rob. 251; 166 E.R. 749; *Gas Float Whitton No. 2 (The)*, [1896] P. 42 (C.A.); conf. par sub nom. *Wells v. Gas Float Whitton No. 2 (Owners of)*. *The Gas Float Whitton No. 2*, [1897] A.C. 337 (H.L.); *ITO — International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*, [1986] 1 R.C.S. 752; (1986), 28 D.L.R. (4th) 641; 34 B.L.R. 251; 68 N.R. 241; *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273; (1990), 77 D.L.R. (4th) 25; [1991] 2 W.W.R. 195; 52 B.C.L.R. (2d) 187; 120 N.R. 109; *Friends of the Oldman River Society c. Canada (Ministre des Transports)*, [1992] 1 R.C.S. 3; (1992), 88 D.L.R. (4th) 1; [1992] 2 W.W.R. 193; 84 Alta. L.R. (2d) 129; 3 Admin. L.R. (2d) 1; 7 C.E.L.R. (N.S.) 1; 132 N.R. 321; *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437; (1998), 40 O.R. (3d) 639; 166 D.L.R. (4th) 193; 232 N.R. 201; 115 O.A.C. 1.

DOCTRINE

Kerr, M. «The International Convention on Salvage 1989 How it Came to Be» (1990), 39 *I.C.L.Q.* 530.

REQUÊTE en jugement sommaire en vue d'obtenir le rejet d'une action contre la Couronne provinciale pour

logs in B.C.'s Fraser River on the basis that the claim was not within the scope of Canadian maritime law and therefore not within the Court's jurisdiction because provincial regulations and legislation provided a comprehensive scheme for the salvage of logs. Motion dismissed.

APPEARANCES:

Angela McCue for plaintiff.
Timothy Leadem for defendants.

SOLICITORS OF RECORD:

Sierra Legal Defence Fund, Vancouver, for plaintiff.
Ministry of Attorney General Legal Services Branch for defendants.

The following are the reasons for order delivered orally in English by

[1] HUGESSEN J.: The plaintiff sues the provincial Crown for salvage of certain logs which it says it has taken from the tideway in the navigation channel of the Fraser River. The Crown is named as defendant, I am told, either as the owner or as one having a beneficial interest in the salvaged logs. It has resisted the claim on the basis that the *Log Salvage Regulation for the Vancouver Log Salvage District*, B.C. Reg. 220/81 (the provincial regulations), adopted under the provincial *Forest Act*, (R.S.B.C. 1996, c. 157) excludes the claim because that Act and those regulations enact a comprehensive scheme with respect to the salvage of logs in the Fraser River amongst other places. The plaintiff in turn seeks a declaration of invalidity of the provincial legislation as trenching upon the federal legislative power with respect to navigation and shipping.

[2] The defendant now moves for summary judgment seeking dismissal of the claim on the basis that it is excluded by the provincial regulations and the legislative scheme that I have mentioned and that, those regulations and that scheme being primarily upon a matter of property and civil rights in the province, are *intra vires* and valid.

la récupération de billots dans le fleuve Fraser en C.-B., au motif que la demande ne relève ni du droit maritime canadien ni en conséquence de la compétence de la Cour parce que le règlement et la loi de la province établissaient un régime global relativement à la récupération des billots. Requête rejetée.

ONT COMPARU:

Angela McCue pour la demanderesse.
Timothy Leadem pour les défendeurs.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

Sierra Legal Defence Fund, Vancouver, pour la demanderesse.
Ministry of Attorney General Legal Services Branch pour les défendeurs.

Ce qui suit est la version française des motifs de l'ordonnance prononcés à l'audience par

[1] LE JUGE HUGESSEN: La demanderesse poursuit la Couronne provinciale pour la récupération de certains billots qu'elle prétend avoir tirés de la marée dans le canal de navigation du fleuve Fraser. On m'a indiqué que la Couronne avait été désignée comme défenderesse en tant que propriétaire des billots récupérés ou que détentrice d'un intérêt bénéficiaire à leur égard. Elle a contesté la demande au motif que le *Log Salvage Regulation for the Vancouver Log Salvage District*, B.C. Reg. 220/81 (le règlement provincial), pris en application de la *Forest Act* de la province (R.S.B.C. 1996, ch. 157), rendait irrecevable cette demande parce que cette Loi et ce règlement édictent un régime global relativement à la récupération des billots se trouvant notamment dans le fleuve Fraser. Pour sa part, la demanderesse sollicite un jugement déclarant invalide la législation provinciale au motif que celle-ci empiète sur le pouvoir législatif fédéral en matière de navigation et d'expéditions par eau.

[2] La défenderesse présente maintenant une requête pour jugement sommaire rejetant la demande au motif que le règlement provincial et le régime législatif susmentionnés lui confèrent l'immunité et que ceux-ci relèvent de sa compétence et sont valides étant donné qu'ils ont trait à la propriété et aux droits civils dans la province.

[3] On the view I take of the matter, it is not necessary for me to decide whether or not the provincial regulations are valid. As I have said, it is the Province which has moved for summary judgment and the plaintiff has not brought a cross-motion for summary judgment. That means that I cannot give a declaration in the plaintiff's favour other than to decline the invitation issued to me by the Province to dismiss the action. That invitation in effect denies the jurisdiction of this Court on the ground that the claim is not within the scope of Canadian maritime law.

[4] Central to the decision I have to make is the *Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9 and the incorporation by it into Canadian domestic law and more particularly into Canadian maritime law of the *International Convention on Salvage, 1989* [being Schedule V of *An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof*, S.C. 1993, c. 36], which incorporation was effected in Canada as of July 1996. That Convention broadens the scope of the traditional view of marine salvage. The most relevant provisions of it are:

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

RECOGNIZING the desirability of determining by agreement uniform international rules regarding salvage operations,

NOTING that substantial developments, in particular the increased concern for the protection of the environment, have demonstrated the need to review the international rules presently contained in the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, done at Brussels, 23 September 1910,

CONSCIOUS of the major contribution which efficient and timely salvage operations can make to the safety of vessels and other property in danger and to the protection of the environment,

CONVINCED of the need to ensure that adequate incentives are available to persons who undertake salvage

[3] Compte tenu de l'opinion que j'adopte sur la question, il n'y a pas lieu que je détermine si la réglementation provinciale est valide. Comme je l'ai dit, c'est la province qui a présenté une requête pour jugement sommaire, tandis que la demanderesse n'a présenté aucune requête incidente pour jugement sommaire. Cela signifie que je ne peux pas rendre un jugement déclaratoire en faveur de la demanderesse et que le seul jugement favorable que je peux rendre à son égard consiste à rejeter la demande de rejet d'action présentée par la province. Cette demande nie en fait la compétence de la Cour puisque, selon elle, la demande de rémunération de sauvetage ne relève pas du droit maritime canadien.

[4] Dans le cadre de la décision que je dois rendre, il est essentiel que je tienne compte de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985), ch. S-9, ainsi que de l'intégration au droit interne canadien et, plus particulièrement, au droit maritime canadien de la *Convention internationale de 1989 sur l'assistance* [qui constitue l'annexe V de la *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence*, L.C. 1993, ch. 36], intégration qui a été effectuée au Canada en juillet 1996. Cette Convention élargit la portée de la conception traditionnelle du sauvetage maritime et ses dispositions les plus pertinentes sont les suivantes:

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

RECONNAISSANT qu'il est souhaitable de fixer par voie de convention des règles internationales uniformes concernant les opérations d'assistance,

NOTANT que d'importants éléments nouveaux et, en particulier, une préoccupation accrue pour la protection de l'environnement, ont démontré la nécessité de revoir les règles internationales contenues actuellement dans la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime, faite à Bruxelles le 23 septembre 1910,

CONSCIENS de la contribution considérable que des opérations d'assistance efficaces et entreprises en temps utile peuvent apporter à la sécurité des navires et des autres biens en danger et à la protection de l'environnement,

CONVAINCUS de la nécessité de veiller à ce qu'il y ait des incitations adéquates pour les personnes qui entreprennent

operations in respect of vessels and other property in danger,

HAVE AGREED as follows:

...

Article 1

Definitions

For the purpose of this Convention:

(a) *Salvage operation* means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.

(b) *Vessel* means any ship or craft, or any structure capable of navigation.

(c) *Property* means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.

...

Article 19

Prohibition of salvage operations

Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention. [Emphasis added.]

[5] The defendant cited to me three eighteenth and nineteenth century decisions of the English courts: *Nicholson v. Chapman* (1793), 2 H. Bl. 254, at page 257; 126 E.R. 536, at page 537; *Raft of Timber* (1844), 2 W. Rob. 251; 166 E.R. 749 and *Gas Float Whitton No. 2 (The)*, [1896] P. 42 (C.A.), *affd sub nom. Wells v. Gas Float Whitton No. 2 (Owners of). The Gas Float Whitton No. 2*, [1897] A.C. 337 (H.L.). Those cases held that rafts and booms could not be the subject of a claim for salvage which was limited in the view of the English Admiralty Court to ships and their cargos. In my view, and whether or not those decisions were ever part of the law of Canada, they have now been decisively displaced by the Convention and Parliament has clearly legislated so as to extend the concept of marine salvage to include "property" such as logs and booms of logs within the scope of the law of salvage. It is not suggested that that

des opérations d'assistance à l'égard de navires et d'autres biens en danger,

SONT CONVENUS de ce qui suit:

[. . .]

Article premier

Définitions

Aux fins de la présente Convention:

a) «*Opération d'assistance*» signifie tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux.

b) «*Navire*» signifie tout bâtiment de mer, bateau ou engin, ou toute structure capable de naviguer.

c) «*Bien*» signifie tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risqué.

[. . .]

Article 19

Défense d'effectuer des opérations d'assistance

Des services rendus malgré la défense expresse et raisonnable du propriétaire ou du capitaine du navire ou du propriétaire de tout autre bien en danger qui n'est pas et n'a pas été à bord du navire ne donne pas droit à paiement en vertu de la présente Convention. [Non souligné dans l'original.]

[5] La défenderesse m'a cité trois arrêts anglais des dix-huitième et dix-neuvième siècles, soit *Nicholson v. Chapman* (1793), 2 H. Bl. 254, à la page 257; 126 E.R. 536, à la page 537; *Raft of Timber* (1844), 2 W. Rob. 251; 166 E.R. 749; et *Gas Float Whitton No. 2 (The)*, [1896] P. 42 (C.A.), *conf. par sub nom. Wells v. Gas Float Whitton No. 2 (Owners of). The Gas Float Whitton No. 2*, [1897] A.C. 337 (H.L.). Il a été conclu dans ces arrêts que les radeaux et les estacades ne pouvaient pas faire l'objet d'une demande de rémunération de sauvetage, laquelle visait uniquement les navires et leur cargaison selon la Cour de l'amirauté de l'Angleterre. Je suis d'avis que si ces arrêts ont déjà fait partie du droit canadien, ils en sont maintenant écartés sans équivoque par la Convention, et le législateur a clairement légiféré de manière à ce que la notion de sauvetage maritime du droit du sauvetage vise les «biens» comme les billots et

legislation is incompetent.

[6] The plaintiff says, and there is evidence to support that contention, that the logs salvaged by it were in danger. That is enough, at this stage of the case, to allow the matter to proceed in this Court. It may, of course, be that the logs here in question would even have been the subject of a claim for salvage in the traditional sense. They were apparently found floating in the navigation channel of the river and had no identifying marks upon them. Thus they might have been part of the cargo of a log barge which would have, of course, brought them within the traditional view of salvage although I must concede that as a practical matter, it is more probable that they had either escaped from a boom or had entered the river free floating. It is not necessary for me to make any finding upon that question (although I note that it underlines the artificial nature of the traditional distinction between cargo and other salvaged property).

[7] It is to be noted that the Province has not in any way impugned the federal legislation so that a finding of the latter's applicability necessarily excludes the application of the provincial legislation. I think that concession by the Province is entirely proper for recent case law has been very clear that the federal power in the area of maritime law and navigation and shipping is very broad indeed and I make reference to the well-known cases which were extensively cited in argument before me of *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*, [1986] 1 S.C.R. 752; *Whitbread v. Walley*, [1990] 3 S.C.R. 1273; *Friends of the Oldman River Society v. Canada (Minister of Transport)*, [1992] 1 S.C.R. 3; *Ordon Estate v. Grail*, [1998] 3 S.C.R. 437 and others.

[8] It was urged upon me that the preparatory works to the 1989 Convention do not show that logs and log booms were within the contemplation of the drafters and reference is made to an article by Lord Justice Kerr in this regard: M. Kerr, "The International Convention on

les estacades. On n'a pas prétendu que cette législation constituait un excès de compétence.

[6] La demanderesse a affirmé, avec preuves à l'appui, que les billots qu'elle a récupérés étaient en danger. À ce stade-ci, cette affirmation suffit pour permettre à l'affaire d'être jugée par la Cour. Il se peut évidemment que les billots en cause en l'espèce auraient pu faire l'objet d'une demande de rémunération de sauvetage au sens traditionnel du terme. Ces billots ont apparemment été trouvés en train de flotter dans le canal de navigation du fleuve et ne portaient aucun signe d'identification. Ils doivent donc avoir fait partie de la cargaison d'un chaland de billots, ce qui les auraient naturellement assujettis à la conception traditionnelle du sauvetage, bien qu'il me faille concéder qu'à toutes fins pratiques, il est plus probable qu'ils aient échappé à l'estacade ou qu'ils soient arrivés sur la rivière en flottant librement. Il n'y a pas lieu que je me prononce sur cette question (quoique je souligne que cela met en évidence la nature artificielle de la distinction traditionnelle entre la cargaison et les autres biens récupérés).

[7] Il faut souligner que la province n'a pas empiété de quelque façon que ce soit sur la législation fédérale de manière à ce que l'application de celle-ci écarte nécessairement l'application de la législation provinciale. J'estime que cette admission de la part de la province est entièrement justifiée puisque les arrêts récents ont indiqué très clairement que le pouvoir fédéral dans le domaine du droit maritime, de la navigation et des expéditions par eau était effectivement très large, et je fais référence aux arrêts bien connus qui m'ont été cités abondamment en plaidoirie, soit les arrêts *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*, [1986] 1 R.C.S. 752; *Whitbread c. Walley*, [1990] 3 R.C.S. 1273; *Friends of the Oldman River Society c. Canada (Ministre des Transports)*, [1992] 1 R.C.S. 3; *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437 et autres.

[8] On a tenté de me convaincre que les travaux préparatoires à la Convention de 1989 ne démontraient pas que les billots et les estacades étaient visés par les rédacteurs et on a fait référence à un article du lord juge Kerr à cet égard: M. Kerr, «The International

Salvage 1989—How it Came to Be” (1990), 39 *I.C.L.Q.* 530. In my view, the omission of specific mention of logs and booms is of very little consequence. The words used by the drafters could not have been any broader and the fact that they did contemplate specifically in their preliminary works such things as buoys and fishing gear makes it plain to me that they did not intend any restriction and did not express any restriction. I simply cannot accept that there was any implied intention to exclude such things as logs and booms. It may be that the reasons that they were not discussed is because this country and perhaps the United States are really the only principal maritime nations in which an important part of commercial shipping takes place in the form of logs and booms. That may also be an explanation for the early view of the English Admiralty Court where, of course, the commerce in floating timber was never of the kind of importance that it has played for many years on both coasts of this country.

[9] I conclude accordingly, that the claim as asserted is apparently within the jurisdiction of this Court as relating to salvage. That does not, of course, mean that the claim is well founded or that it will succeed in due course. It does mean that it can go forward to trial and it also means that the provincial regulations whether they are viewed as invalid, inoperable or simply inapplicable do not play any role in the determination of the plaintiff’s claim for damages. It also means, of course, that the motion must be dismissed.

Convention on Salvage 1989—How it Came to Be» (1990), 39 *I.C.L.Q.* 530. Je suis d’avis que l’omission de mention expresse des billots et des estacades a très peu de conséquences. Les termes utilisés par les rédacteurs n’auraient pas pu être plus larges, et le fait que, dans leurs travaux préliminaires, les rédacteurs aient envisagé expressément des objets comme des bouées et de l’équipement de pêche m’indique clairement qu’ils n’ont pas eu l’intention de prévoir des restrictions et qu’ils n’en ont exprimé aucune. Je ne peux tout simplement pas accepter qu’il y ait eu une intention implicite d’exclure les objets comme les billots et les estacades. Il se peut que la raison pour laquelle ceux-ci n’ont pas été mentionnés réside dans le fait que ce pays et, peut-être, les États-Unis sont en réalité les seules nations parmi les principales nations maritimes où une partie importante des expéditions commerciales par eau a lieu sous forme de billots et d’estacades. Cela peut aussi expliquer la conception adoptée au début par la Cour de l’amirauté de l’Angleterre, pays où, naturellement, le commerce de billots flottants n’a jamais eu l’importance qu’il a revêtu pendant de nombreuses années sur les deux côtes du Canada.

[9] Je conclus donc que, dans son état actuel, la demande de rémunération de sauvetage relève apparemment de la compétence de la Cour en matière de sauvetage. Cela ne signifie évidemment pas que la demande est bien fondée ou qu’elle sera accueillie en temps opportun. Cela signifie plutôt qu’elle peut se rendre à procès et que, peu importe si on considère la réglementation provinciale comme invalide, inopérante ou simplement inapplicable, celle-ci ne joue aucun rôle dans la détermination de l’action en dommages-intérêts de la demanderesse. Bien entendu, cela signifie également que la requête doit être rejetée.