

T-1397-77

T-1397-77

**United Nations and Food and Agriculture Organization of the United Nations (Plaintiffs)**

**Les Nations Unies et l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture des Nations Unies (Demandereses)**

v.

a

**Atlantic Seaways Corporation and Unimarine S.A. (Defendants)**

**Atlantic Seaways Corporation et Unimarine S.A. (Défenderesses)**

Trial Division, Gibson J.—Toronto, December 19, 1977; Ottawa, January 18, 1978.

b Division de première instance, le juge Gibson—Toronto, le 19 décembre 1977; Ottawa, le 18 janvier 1978.

*Jurisdiction — Motion for dismissal of action in personam against defendants in contract for damages to cargo — Jurisdictional clause in bill of lading declaring only Canadian law and Federal Court jurisdiction applicable — Bill of lading for foreign trade between U.S. port and foreign port — Contract with no connection to Canada, and transportation routes not touching Canadian waters — Whether or not jurisdiction lies with the Federal Court.*

c *Compétence — Requête visant le rejet de l'action in personam contre les défenderesses, parties au contrat, concernant des avaries à la cargaison — La clause de compétence du connaissement reconnaît la loi canadienne comme la seule loi applicable et donne compétence à la Cour fédérale — Le connaissement porte sur le transport international de marchandises entre un port des États-Unis et un port étranger — Le contrat ne concerne pas le Canada et le transport des marchandises ne passe pas par les eaux canadiennes — La Cour fédérale a-t-elle compétence?*

APPLICATION.

DEMANDE.

COUNSEL:

AVOCATS:

*N. Frawley* for plaintiff.  
*A. J. Stone, Q.C.*, for defendant Unimarine.

e

*N. Frawley* pour la demanderesse.  
*A. J. Stone, c.r.*, pour la défenderesse Unimarine.

*J. Morin* for defendant Atlantic Seaways Corp.

f

*J. Morin* pour la défenderesse Atlantic Seaways Corp.

SOLICITORS:

PROCUREURS:

*McMillan, Binch*, Toronto, for plaintiff.

*McMillan, Binch*, Toronto, pour la demanderesse.

*McTaggart, Potts, Stone & Herridge*, Toronto, for defendant Unimarine.

g

*McTaggart, Potts, Stone & Herridge*, Toronto, pour la défenderesse Unimarine.

*Campbell, Godfrey & Lewtas*, Toronto, for defendant Atlantic Seaways Corp.

*Campbell, Godfrey & Lewtas*, Toronto, pour la défenderesse Atlantic Seaways Corp.

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

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

GIBSON J.: This is a motion for dismissal of this action *in personam* against the defendants in contract for damages to cargo of goods carried from the port of New Orleans, United States of America to the port of Hoderdah (on the Persian Gulf), Arab Republic.

LE JUGE GIBSON: Cette requête demande le rejet de l'action *in personam* contre les défenderesses, parties au contrat, concernant des avaries à la cargaison de marchandises transportées du port de la Nouvelle-Orléans (États-Unis d'Amérique) au port de Hoderdah (République Arabe) situé sur le golfe persique.

The contractual bill of lading for the carriage of goods by its terms was for foreign trade between a

j

Le connaissement porte sur le transport international de marchandises entre un port des États-

port of the United States and a port of a foreign country. The contract between the parties had no connection with Canada nor did the transportation of these goods touch Canadian waters. The only matter relating to Canada is the jurisdictional clause in the bill of lading hereinafter referred to.

The *United States Carriage of Goods by Sea Act*, 1936, would be applicable if the plaintiffs had sued in a United States Court. The difficulty, however, in this case is that if the plaintiffs did sue in the United States, the action would be out of time.

The bill of lading contains two conflicting provisions:

1. Clause Paramount. . . . When issued for carriage of goods by sea to or from ports in the United States of America in foreign trade, this bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States approved April 16, 1936. During any time when the Carriage of Goods by Sea Act of the United States is not applicable by its own forms and the carrier has any responsibility by law, or otherwise with respect to cargo such responsibility shall be governed by, and limited to, that prescribed by Subsections (5), (6) and (7) of Section 3, Subsections (2), except (2)(q), and (5) and (6) of Section 4 and Section 7 of COGSA, which subsections and sections are incorporated herein by reference and made a part hereof. The carrier shall at all times have the benefit of all exemptions, privileges and limitations of liability provided in the U.S. Rev. Statutes, Section 4281 and 4287, inclusive, and amendments thereto, and of all statutes or laws creating or permitting exemptions from or limitations of a carrier's liability, which statutes are incorporated herein by reference and made a part hereof.

The provisions, exemptions and conditions of this bill of lading being separable, if any thereof is repugnant to any extent to any of the said Acts or legislation, such provision, exemption and condition shall be void to that extent but no further.

2. Governing law and Jurisdiction. The contract evidenced by this bill of lading shall be governed by Canadian law and disputes determined in Canada by the Federal Court of Canada to the exclusion of the jurisdiction of any other Courts.

As I understand the law of the United States in relation to a matter such as this, if the situation was that a motion such as this were made in a United States Court attempting to oust the jurisdiction of such United States Court because of such a jurisdictional clause, the United States Court would declare this jurisdictional clause null and void so its jurisdiction would not be ousted.

Similarly, if in 1910 in Canada an action such as this had been commenced on a bill of lading

Unis et un port étranger. Le contrat conclu entre les parties ne concerne pas le Canada et le transport de ces marchandises n'est pas passé par les eaux canadiennes. Le seul point concernant le Canada est celle de la clause de compétence qui se trouve dans le connaissement cité ci-après.

La *United States Carriage of Goods by Sea Act*, de 1936, s'appliquerait si les demanderessees avaient intenté leur poursuite devant un tribunal américain. Cependant, dans cette affaire, la difficulté est que si elles avaient poursuivi aux États-Unis, les demanderessees auraient agi en dehors des délais.

Le connaissement renferme deux dispositions contradictoires:

[TRADUCTION] 1. Clause Paramount. . . . Lorsqu'il est délivré pour le transport international de marchandises par mer au départ ou à destination de ports des États-Unis d'Amérique, le présent connaissement prendra son effet sous réserve des dispositions de la Carriage of Goods by Sea Act des États-Unis approuvée le 16 avril 1936. Toutefois, si cette loi ne s'applique pas et que le transporteur soit tenu responsable par la loi ou autrement de la cargaison, cette responsabilité sera régie et limitée par les paragraphes 3(5), (6) et (7), 4(2), (5) et (6) sauf l'alinéa 4(2)q, et l'article 7 de la COGSA, qui sont incorporés à la présente clause. Le transporteur continue de bénéficier des exonérations, immunités et limitations de responsabilité accordées par les articles 4281 et 4287 modifiés des statuts révisés des É.-U., et des dispositions législatives créant ou autorisant des exonérations ou limitations de la responsabilité du transporteur, lesquelles sont incorporées à la présente clause.

Si l'une des dispositions, exonérations et conditions de ce connaissement est incompatible avec toute législation incorporée par la présente clause, cette disposition, exonération et condition est nulle dans cette mesure mais pas davantage.

2. Loi applicable et compétence. Le contrat dont fait foi le présent connaissement est régi par la loi canadienne, et les litiges seront réglés par la Cour fédérale du Canada à l'exclusion de tout autre tribunal.

Si je comprends bien le droit américain applicable à une affaire comme celle-ci, si une requête comme celle qui nous occupe était présentée devant un tribunal américain en vue de faire reconnaître l'incompétence de ce tribunal à cause d'une pareille clause attributive de compétence, le tribunal américain prononcerait la nullité de cette clause et se déclarerait compétent.

De même, si en 1910 une action comme celle-ci avait été entamée au Canada en vertu d'un con-

which contained a provision like this purporting to give a United States admiralty court jurisdiction, such a jurisdictional clause in such bill of lading would have been held to be null and void by reason of section 5 of *The Water-Carriage of Goods Act*, S.C. 1910, c. 61, which reads as follows:

5. Every bill of lading, or similar document of title to goods, relating to the carriage of goods from any place in Canada to any place outside of Canada shall contain a clause to the effect that the shipment is subject to all the terms and provisions of, and all the exemptions from liability contained in, this Act; and any stipulation or agreement purporting to oust or lessen the jurisdiction of any court having jurisdiction at the port of loading in Canada in respect of the bill of lading or document, shall be illegal, null and void, and of no effect.

No provision similar to section 5 of the 1910 Act was carried over into the Canadian Act of 1936 [*The Water Carriage of Goods Act, 1936*, S.C. 1936, c. 49]. But probably a Canadian court today would still hold that such a clause was null and void in the circumstances stated.

In this particular action, the claim in fact is made and governed by the *Carriage of Goods by Sea Act* of the United States and therefore is not made under any "Canadian maritime law or other law of Canada". Consequently the existence and validity of any "Canadian maritime law or other law of Canada" is not in issue in this action.

Accordingly, the motion must be decided by applying the usual law in this case, namely, that the parties cannot by consent confer on a court jurisdiction which does not exist.

Therefore the motion is allowed and the action is dismissed with costs.

naissement concernant une disposition du même genre prétendant accorder compétence à une cour d'amirauté américaine, cette clause aurait été déclarée nulle et non avenue en raison de l'article 5 de la *Loi du transport des marchandises par eau*, S.C. 1910, c. 61, dont voici le texte:

5. Tout connaissement, ou document semblable énumérant les marchandises, et relatif au transport de marchandises d'un endroit du Canada à tout endroit en dehors du Canada doit contenir une clause à l'effet que le transport est soumis à toutes les dispositions de la présente loi, et à toutes les exemptions de responsabilité y contenues, et toute stipulation ou convention tendant à éluder ou diminuer la compétence d'une cour quelconque du Canada ayant juridiction au port de chargement en Canada relativement au connaissement ou document, est illégale, nulle, sans valeur et de nul effet.

La Loi canadienne de 1936 [*Loi du transport des marchandises par eau, 1936*, S.C. 1936, c. 49] n'a repris aucune disposition semblable à l'article 5 de la Loi de 1910. Mais de nos jours, un tribunal canadien conclurait probablement encore à la nullité d'une pareille clause dans ces circonstances.

En l'espèce, la réclamation est présentée sous le régime de la *Carriage of Goods by Sea Act* des États-Unis et est régie par cette même loi; elle n'est donc pas faite en vertu du «droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada». Par conséquent, l'existence et la validité du «droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada» ne sont pas en cause ici.

Par conséquent, la requête doit être tranchée par l'application du droit ordinaire en l'espèce, à savoir, les parties ne peuvent, de consentement, attribuer à un tribunal une compétence qui n'existe pas.

Par conséquent, la requête est accueillie et l'action est rejetée avec dépens.