

T-2140-79

T-2140-79

Dopplemayr Lifts Ltd. and Alpine-Lift A.G. and all those persons having an interest in the cargo laden on board the Vessel *Alster Express* (Plaintiffs)

v.

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft and the Owners and Charterers of the Vessel *Alster Express* and the Vessel *Alster Express* (Defendants)

and

Canadian National Railway Company (Third party)

Trial Division, Dubé J.—Montreal, February 10; Ottawa, March 11, 1982.

Maritime law — Contracts — Carriage by sea and rail — Goods loaded in container for carriage by sea, then transferred to railway for inland delivery — Cargo damaged in derailment — Rail bill of lading subject to Order No. R-13820 of Canadian Transport Commission respecting special terms and conditions for carriage of export/import containers by railways — Rail carrier's liability limited, under Order, to (1) value of contents of container at place and time of loading (\$32,063.66); (2) \$20,000; or (3) sum equal to liability of shipping company, under ocean bill of lading, whichever sum is the lesser — Pursuant to Hague Rules, carrier's liability limited during sea voyage to \$600 per container — Issue turns on third party's liability under ocean bill of lading — Liability limited to \$600, because of incorporation, by extension, of Hague Rules in bill of lading — Bill of lading stamped "House to House", and from shipper in Germany to consignee in Canada — Federal Court Rule 475.

Quebec Liquor Corporation v. The Owners and Charterers of the Vessel "Dart Europe", Federal Court, T-1465-75, judgment dated June 27, 1979, applied.

SPECIAL case for adjudication pursuant to Rule 475.

COUNSEL:

Marc Nadon for plaintiffs.
Peter W. Davidson for defendants.
Jacques Perron for third party.

SOLICITORS:

Martineau Walker, Montreal, for plaintiffs.

Dopplemayr Lifts Ltd. et Alpine-Lift A.G. et toutes les personnes ayant un droit sur la cargaison chargée à bord du navire *Alster Express* (demandereses)

c.

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft et les propriétaires et les affrêteurs du navire *Alster Express* et le navire *Alster Express* (défendeurs)

et

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (tierce-partie)

Division de première instance, juge Dubé—Montréal, 10 février; Ottawa, 11 mars 1982.

Droit maritime — Contrats — Transport maritime et ferroviaire — Marchandises chargées à bord du container pour transport maritime, puis transférées à une compagnie de chemin de fer pour livraison intérieure — Cargaison endommagée par suite d'un déraillement — Le connaissement ferroviaire est sujet à l'ordonnance n° R-13820 rendue par la Commission canadienne des transports et portant sur les conditions particulières du transport de containers à l'importation ou à l'exportation par les chemins de fer — En vertu de l'ordonnance, la responsabilité du transporteur ferroviaire est limitée à la moins élevée des sommes suivantes: 1) à la valeur du contenu du container à l'endroit et au moment où il a été chargé (\$32,063.66); 2) à \$20,000; ou 3) à une somme égale à la responsabilité de la compagnie de navigation, conformément au connaissement maritime — Les Règles de La Haye limitent la responsabilité du transporteur, au cours du voyage maritime, à \$600 par container — Le litige porte sur la responsabilité de la tierce-partie en vertu du connaissement maritime — La responsabilité est limitée à \$600, les Règles de La Haye ayant été, par extension, incorporées dans le connaissement — Le connaissement porte l'estampille «Connaissement direct» et y est indiqué que l'envoi est d'un expéditeur en Allemagne à un consignataire au Canada — Règle 475 de la Cour fédérale.

Jurisprudence: décision appliquée: *La Société des alcools du Québec c. Les propriétaires et affrêteurs du navire "Dart Europe"*, Cour fédérale, T-1465-75, jugement en date du 27 juin 1979.

MÉMOIRE spécial des points à décider en vertu de la Règle 475.

i AVOCATS:

Marc Nadon pour les demandereses.
Peter W. Davidson pour les défendeurs.
Jacques Perron pour la tierce-partie.

j PROCUREURS:

Martineau Walker, Montréal, pour les demandereses.

Brisset, Bishop, Davidson & Davis, Montreal,
for defendants.

Giard, Gagnon, Montreal, for third party.

Brisset, Bishop, Davidson & Davis, Montréal,
pour les défendeurs.

Giard, Gagnon, Montréal, pour la tierce-partie.

The following is the English version of the reasons for judgment rendered by

DUBÉ J.: The parties are in agreement on the stated case and the question arising therein and submitted the matter to the Court for adjudication pursuant to the provisions of Rule 475 of the Federal Court.

It appears that in October 1977 plaintiff ("Dopplemayr") bought from the co-plaintiff Alpine-Lift A.G. ("Alpine") of St. Margrethen, Switzerland, a mechanical chair-lift installation to be sent to Kelowna, British Columbia, by sea from Hamburg to Halifax and by rail from there to its destination. On November 14, 1977, while en route to Vancouver, the car carrying the container with the chair-lift derailed, causing considerable damage to the container and the chair-lift.

The installation was loaded by the shipper Alpine on board the 40-foot container, and the latter taken to the port of Hamburg for shipment on the vessel *Alster Express*. On November 9, 1977 the container was transferred from the Halifax marine terminal to the third party ("CN"). CN admitted its liability for the accident and its obligation to compensate the principal defendants, subject to the terms and conditions of the contract of carriage. On the other hand, the principal defendants conceded that they should compensate the plaintiffs, but only to the extent of the third party's liability. All parties admitted that the damages amounted to \$32,063.66.

The Hapag-Lloyd ocean bill of lading, issued in Hamburg, carries on its face the following data relevant to the matter. The cargo is described as follows: "1/40 foot Container—chair-lift installation dismantled". The bill of lading also bears the stamp: "House to House Traffic—Shipper's Load, Stowage and Count". The following conditions are also worth bearing in mind.

Voici les motifs du jugement rendus en français par

LE JUGE DUBÉ: Les parties se sont entendues sur l'exposé des faits et soumettent la cause au tribunal pour adjudication de la question telle que posée en vertu des dispositions de la Règle 475 de la Cour fédérale.

Il appert qu'en octobre 1977, la demanderesse («Dopplemayr») achetait de la codemanderesse Alpine-Lift A.G. («Alpine») de St. Margrethen, en Suisse, de l'équipement de remontée mécanique à être expédié à Kelowna, Colombie-Britannique, par voie maritime de Hambourg à Halifax et par chemin de fer jusqu'à destination. Le 14 novembre 1977, en route vers Vancouver, le wagon transportant le container renfermant l'équipement a déraillé endommageant ainsi considérablement le container et le contenu.

C'est l'expéditrice Alpine qui a fait charger l'équipement à bord du container de 40 pieds, lequel a été transporté jusqu'au port de Hambourg pour embarquement sur le navire *Alster Express*. Le 9 novembre 1977, le container a été transféré du terminus maritime de Halifax à la tierce-partie («CN»). CN admet sa responsabilité à l'égard de l'accident et son obligation d'indemniser les défenderesses principales sous réserve des termes et conditions du contrat de transport. Par contre, les défenderesses principales concèdent devoir indemniser les demandereses, mais seulement dans la mesure de la responsabilité de la tierce-partie. Toutes les parties admettent que les dommages s'élèvent à \$32,063.66.

Le connaissance maritime Hapag-Lloyd, émis à Hamburg, révèle à sa face les éléments suivants qui sont pertinents à la question. La cargaison est ainsi décrite: [TRADUCTION] «1 container de 40 pieds—équipement de remontée mécanique démonté». Le connaissance porte aussi l'estampille: [TRADUCTION] «Connaissance direct—Chargement, arrimage et comptage par le chargeur». Les conditions suivantes méritent également d'être retenues.

Under the heading "Definitions":

The word "goods" shall include containers and other packages said to contain goods and the goods themselves herein mentioned and described; the word "package" shall include containers.

In the paragraph headed "Responsibility and Jurisdiction", paragraph 2c) and subparagraphs 1), 5) and 7):

2. ...

c) If either the place of receipt or place of delivery or both as set forth herein are inland points (through-transportation), the responsibility of the carrier with respect to the transportation of the goods shall be as follows:

1) during sea-carriage according to the provisions of any legislation which incorporates the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading dated Brussels August 1924 as set forth under a) above;

5) for inland-transportation in North America the carrier undertakes to procure as merchant's agent transportation by inland-carriers authorized by competent authority to engage in U.S. or Canadian inland-transportation and such transportations shall be subject to the inland-carriers' contracts of carriage and tariffs. The carrier guarantees the fulfilment of such inland-carriers' obligations under their contracts and tariffs.

7) If the goods have been lost or damaged during through-transportation and it cannot be established in whose custody the goods were when the damage or loss occurred [*sic*], it shall be deemed to have occurred [*sic*] during the carriage by sea and the carrier shall be responsible in the case of goods shipped to a U.S. port according to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, and in the case of goods shipped to a Canadian port according to the Water Carriage of Goods Act of Canada, 1936.

The rail bill of lading between CN and Montreal Shipping Co. Ltd., the agent and representative of the ocean carrier, is subject to the terms and conditions of General Order T-5 of the Canadian Transport Commission, and of Order No. R-13820 respecting the special terms and conditions for the carriage of export/import containers by Canadian railways.

The relevant provisions of the said Order R-13820 read as follows:

Sous la rubrique [TRADUCTION] «Définitions»: *

[TRADUCTION] Le terme «marchandises» s'entend également des containers et autres colis déclarés comme contenant des marchandises, ainsi que les marchandises visées et décrites aux présentes; le terme «colis» s'entend également des containers.

Au paragraphe intitulé [TRADUCTION] «Responsabilité et Jurisdiction», l'alinéa 2c) et les sous-alinéas 1), 5) et 7):

[TRADUCTION] 2. ...

c) Si le lieu de réception ou le lieu de livraison prévu aux présentes, ou les deux à la fois, sont des points intérieurs (transport de bout en bout), la responsabilité du transporteur à l'égard du transport des marchandises est fixée comme suit:

1) pendant le voyage en mer, conformément aux dispositions de toute loi dans laquelle sont incorporées les Règles de La Haye telles qu'elles figurent à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée en août 1924 à Bruxelles, et rappelées à l'alinéa a) ci-dessus;

5) pendant le transport intérieur en Amérique du Nord, le transporteur s'engage à s'assurer, à titre de mandataire du chargeur, le transport effectué par des transporteurs intérieurs agréés par les autorités compétentes pour le transport intérieur aux États-Unis ou au Canada, ce transport étant assujéti aux contrats et tarifs de ces transporteurs intérieurs. Le transporteur garantit l'exécution des obligations desdits transporteurs intérieurs sous réserve de leurs contrats et tarifs.

7) En cas de perte ou d'avarie au cours du transport de bout en bout et si l'on ne peut pas établir qui avait la garde des marchandises au moment de la perte ou de l'avarie, la perte ou l'avarie est réputée survenue au cours du voyage en mer, et le transporteur sera tenu responsable, dans le cas des marchandises à destination d'un port américain, conformément à la Carriage of Goods by Sea Act des États-Unis, promulguée le 16 avril 1936, et dans le cas des marchandises à destination d'un port canadien, conformément à la Loi du transport des marchandises par eau, 1936.

Le connaissance ferroviaire intervenu entre CN et Montreal Shipping Co. Ltd., l'agent et le représentant du transporteur maritime, est sujet aux termes et conditions de l'ordonnance générale T-5 de la Commission canadienne des transports et également de l'ordonnance n° R-13820 portant sur les conditions particulières du transport de containers à l'importation ou à l'exportation par les chemins de fer canadiens.

Les dispositions pertinentes de ladite ordonnance R-13820 se lisent comme suit:

* La traduction française des clauses du connaissance provient du Bureau des Traductions.

1. (A) The carrier (hereinafter called the "Carrier") of any container owned by other than rail or highway common carrier shall not be liable for any loss, damage or delay to any container or contents thereof except for loss or damage caused by, or resulting from negligence on the part of the Carrier, providing, however, that in no event shall the liability of the Carrier exceed the following amounts:

(ii) In respect of 40 foot containers and their contents

(aa) in respect of the container, the depreciated book value thereof, or the sum of \$2,500, whichever is the lesser, and

(bb) in respect of the contents of any such container, (1) the value of such contents at the place and time that such contents were loaded into the container (including the freight charges if paid and the duty if paid or payable and not refunded or refundable), (2) the sum of \$20,000.00, or (3) an amount equal to the liability of the steamship company pursuant to the Ocean Bill of Lading, whichever sum shall be the lesser.

The parties agreed that the liability of the ocean carrier under the Hague Convention, as applicable on departure from the German port of Hamburg in October 1977, was \$600 per package or unit, and that if the loss had occurred at sea the ocean carrier's liability would have been for that amount for the entire container (including the installation). The parties therefore agreed that the liability of CN under subparagraph 1(A)(ii)(bb) of Order R-13820 above should be the least of:

[TRANSLATION] 1) the value of the contents of the container at the place and time of loading, namely \$32,063.66;
2) the sum of \$20,000.00;
3) a sum equal to the liability of the shipping company, under the ocean bill of lading.

As the first two amounts are known, namely \$32,063.66 and \$20,000, the Court must determine CN's liability under the ocean bill of lading, and this is precisely the question raised by the parties following their stated case; it reads:

[TRANSLATION] QUESTION

In order to enable the parties to determine the least of the three (3) stated amounts, as the limit of the liability of the rail carrier under 1(A)(ii)(bb) of Order R-13820, what interpreta-

1. (A) Le transporteur (ci-après dénommé le «Transporteur») de tout container qui est la propriété d'un transporteur autre qu'un transporteur par chemin de fer ou qu'un transporteur public ne sera pas tenu responsable de la perte, de l'avarie ou du retard d'un container ou de son contenu, à moins que la perte ou l'avarie ne soit causée ou ne résulte de la négligence du Transporteur, et sous réserve toutefois, qu'en aucun cas la responsabilité du transporteur ne dépasse les montants suivants:

(ii) Pour ce qui concerne les containers de 40 pieds et leur contenu

(aa) pour ce qui concerne le container, la valeur au livre compte tenu de l'amortissement, ou la somme de \$2,500, en prenant le montant le moins élevé, et

(bb) pour ce qui concerne le contenu d'un tel container, (1) la valeur de ce contenu à l'endroit et au moment où il a été chargé dans le container (y compris les frais de transport s'ils ont été payés et les droits s'ils ont été payés ou sont payables et n'ont pas été remboursés ou ne sont pas remboursables), (2) la somme de \$20,000 ou (3) une somme égale à la responsabilité de la compagnie de navigation, conformément au connaissement maritime, en prenant le montant le moins élevé . . .

Les parties conviennent que la responsabilité du transporteur maritime aux termes de la Convention internationale de La Haye, telle qu'applicable au départ du port allemand de Hambourg en octobre 1977, était de \$600 par paquet ou colis, et que si la perte avait eu lieu en mer, la responsabilité du transporteur maritime aurait été de ce montant pour le container en entier (y compris l'équipement). Les parties sont donc d'accord que la responsabilité du CN conformément au sous-alinéa 1(A)(ii)(bb) de l'ordonnance R-13820 précité doit être le moindre de:

1) la valeur du contenu du container à l'endroit et au moment où il a été chargé, soit \$32,063.66;
2) la somme de \$20,000.00;
3) une somme égale à la responsabilité de la compagnie de navigation, conformément au connaissement maritime.

Les deux premières sommes étant connues, soient \$32,063.66 et \$20,000, il s'agit de déterminer la responsabilité du CN conformément au connaissement maritime et c'est précisément la question que les parties ont posée à la suite de leur exposé des faits; elle se lit:

QUESTION

Aux fins de permettre aux parties de déterminer le moindre des trois (3) montants précisés comme devant être la limite de la responsabilité du transporteur ferroviaire au terme de 1. (A)

tion should be given to the phrase "A sum equal to the liability of the shipping company, under the ocean bill of lading"?

Thus, a double reference. While the ocean bill of lading defines liability for inland carriage as being subject to the contract of carriage and the rail tariff, the said tariff refers back to the bill of lading. References in perpetuity are repugnant to the law. The solution to the problem must therefore be sought in the bill of lading.

If the loss had taken place at sea, obviously, and as admitted by both parties, the *Hague Rules* would prevail. The *Hague Rules*, however, only apply at sea from tackle to tackle and would not normally extend their reach to inland transportation, unless by extension they have been incorporated in the bill of lading to cover the whole voyage.

The instant bill of lading, on its face, is from a shipper in Hamburg to a consignee in Vancouver, B.C. The port of loading is Hamburg and the place of delivery is Vancouver. The bill of lading is stamped "House to House". It addresses itself to the responsibility of both the sea carriage and the inland transportation. During the sea voyage, the *Hague Rules* limit the carrier's liability to \$600 per container. As to the transportation overland, the liability is subject to contracts of carriage and tariffs. The tariffs extend to the land carrier under provision 1(A)(ii)(bb)(3), a liability equal to the liability of the steamship company pursuant to the ocean bill of lading: thus, in my view, its liability at sea of \$600 per container.

Paragraph 2c)7) of the bill of lading is a further indication that the *Hague Rules* are not restricted to the sea voyage, but also apply where it cannot be established whether the cargo was lost at sea or on land. My conclusion, therefore, is that the *Hague Rules* have by extension been incorporated in the bill of lading and cover the whole voyage to its ultimate destination.

(ii) (bb) de l'Ordonnance R-13820, quelle interprétation doit être faite de la phrase «Une somme égale à la responsabilité de la compagnie de navigation, conformément au connaissance maritime»?

Il s'agit donc d'un double renvoi. Alors que le connaissance maritime définit la responsabilité quant au transport intérieur comme étant assujettie au contrat de transport et au tarif ferroviaire, ledit tarif nous retourne au connaissance. Attendu que le renvoi perpétuel répugne, c'est au connaissance qu'il faut chercher la réponse au problème.

Si la perte avait eu lieu en mer, il est indéniable que les *Règles de La Haye* auraient été applicables, tel que reconnu d'ailleurs par les parties. Les *Règles de La Haye* ne s'appliquent cependant qu'au transport maritime de palan à palan et ne s'étendent normalement pas au transport terrestre, à moins que l'extension ne soit prévue au connaissance pour le transport de bout en bout.

Il apparaît à la face même du connaissance que l'expéditeur est de Hamburg et que le consignataire est à Vancouver, C.-B. Le port d'embarquement est Hamburg et l'endroit de livraison est Vancouver. Le connaissance est estampillé «Connaissance direct». La responsabilité du transport maritime ainsi que du transport intérieur y est prévue. Au cours du voyage maritime, les *Règles de La Haye* limitent les responsabilités du transporteur à \$600 par container. Pour ce qui est du transport terrestre, la responsabilité est assujettie au contrat et tarif des transporteurs intérieurs. En vertu de ladite disposition 1(A)(ii)(bb)(3), la responsabilité du transporteur est limitée à une somme égale à la responsabilité de la compagnie de navigation conformément au connaissance maritime, à mon sens, limitée donc à sa responsabilité maritime de \$600 par container.

L'alinéa 2c)7) du connaissance fournit un indice supplémentaire à l'effet que les *Règles de La Haye* ne s'appliquent pas seulement en mer mais également là où l'on ne peut pas établir qui avait la garde des marchandises au moment de la perte ou de l'avarie. J'en conclus donc que les *Règles de La Haye* ont été, par extension, incorporées dans le connaissance et gouvernent tout le voyage.

In *Quebec Liquor Corporation v. The Owners and Charterers of the Vessel "Dart Europe"*¹, I was called upon to place a construction on that same Order No. R-13820 and a similar clause in a bill of lading: I concluded that the amount equal to the liability of the steamship company pursuant to the ocean bill of lading was the per unit limitation of the *Hague Rules* which I deemed to have been incorporated by extension to the bill of lading so as to cover the whole voyage.

There is a presumption in law against redundancy. If provision 1(A)(ii)(bb)(3) means an amount equal to the unlimited liability of a land carrier, as the plaintiffs allege, then it is nothing but a mere repetition of provision 1(A)(ii)(bb)(1), i.e. the full value of the loss. In other words, the liability of the steamship company pursuant to this ocean bill of lading is not equal to the unlimited liability of an overland carrier, but equal to the liability it has assumed by virtue of that document, i.e. the limited liability prescribed by the *Hague Rules*. After all, the purpose of provision (3) is to limit the liability of the land carrier, not to enlarge it.

Accordingly, in answer to the stated question, "A sum equal to the liability of the shipping company, under the ocean bill of lading" is the sum of \$600. Under the circumstances, in accordance with the written agreement between the parties, this sum will bear interest at the rate of 12 per cent per annum from December 1, 1977, and the plaintiffs will pay the cost of the proceedings both for the principal defendant and the third party for a Class II action.

¹ Federal Court, T-1465-75, judgment dated June 27, 1979. The first three words of the second last paragraph of that judgment should read "The first amount" and not "The third amount".

Dans la cause *La Société des alcools du Québec c. Les propriétaires et affréteurs du navire «Dart Europe»*¹, j'ai été appelé à interpréter la même ordonnance n° R-13820 et une clause de connaissance semblable: j'ai conclu que la somme égale à la responsabilité de la compagnie de navigation conformément au connaissance maritime était la limite par unité prévue par les *Règles de La Haye*, que je considérais comme ayant été incorporées dans le connaissance pour valoir pour le transport de bout en bout.

Il faut assumer en droit que le législateur ne parle pas pour rien dire. Si, comme le prétendent les demanderesses, la disposition 1(A)(ii)(bb)(3) vise une somme égale à la responsabilité illimitée d'un transporteur terrestre, cette disposition ne serait rien d'autre qu'une répétition de la disposition 1(A)(ii)(bb)(1), savoir la valeur intégrale de la perte. En d'autres termes, la responsabilité de la compagnie de navigation conformément au connaissance dont il s'agit n'est pas égale à la responsabilité illimitée d'un transporteur intérieur, mais à celle qu'elle a assumée en vertu de ce document: la responsabilité prévue en vertu des *Règles de La Haye*. Après tout, la disposition (3) a pour objet de limiter la responsabilité du transporteur terrestre, non de l'élargir.

Donc, en réponse à la question posée, «Une somme égale à la responsabilité de la compagnie de navigation, conformément au connaissance maritime» est la somme de \$600. Dans les circonstances, conformément à l'entente écrite entre les parties, cette somme portera intérêt au taux de 12% par année depuis le 1^{er} décembre 1977 et les parties demanderesses supporteront les frais des procédures tant à l'égard de la défenderesse principale qu'à l'égard de la tierce-partie pour une action de la classe II.

¹ Cour fédérale, T-1465-75, jugement en date du 27 juin 1979. Les trois premiers mots de l'avant-dernier paragraphe de ce jugement devraient se lire: «Le premier montant», et non «Le troisième montant».