

T-4578-73

Barberlines A/S Barber Steamship Lines, Inc., Wilh. Wilhelmsen D/A A/S Den Norske Afrika-OG Australieline, Wilhelmsens Damp-Skibsaktieselskap A/S Tonsberg, A/S Tankfart I A/S Tankfart VI (*Plaintiffs*)

v.

Ceres Stevedoring Company Ltd., Metropolitan Marine Terminals Ltd. (*Defendants*)

Trial Division, Mahoney J.—Montreal, February 18; Ottawa, February 22, 1974.

Maritime law—Discharge of cargo from vessel by stevedores to subcontractor for delivery—Claims by vessel owners for losses and liabilities arising from short or damaged conditions—Jurisdiction of Court—Federal Court Act, R.S.C. 1970, c. 10 (2nd Supp.), s. 22.

The plaintiff Barberlines, a shipping line owned by the other plaintiffs, entered into a contract with the defendant Ceres Stevedoring Company Ltd., for stevedoring services at Montreal. When a ship employed in the Barberlines service arrived in Montreal, its cargo was discharged by the defendant Ceres Stevedoring Company Ltd. into the custody of the defendant Marine Terminals Ltd., for delivery by the latter to various consignees, in fulfilment of the plaintiffs' obligations under the contracts of affreightment. Some of these goods were not delivered, or were delivered after excessive delays, or in a damaged and short condition.

Held, the carrying out of the carrier's obligation to discharge, care for and deliver cargo to the persons entitled to it, was "as maritime a matter as is the contract for the carriage of the cargo by sea". The plaintiffs' claim, falling within the class of "navigation and shipping", was within the jurisdiction of the Court, under the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970, c. 10 (2nd Supp.), s. 22.

The Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher [1973] F.C. 1356, reversing [1973] F.C. 304, followed.

APPLICATION to determine points of law (Rule 474).

COUNSEL:

Sean Harrington for plaintiffs.

David Wood for defendants.

T-4578-73

Barberlines A/S Barber Steamship Lines, Inc., Wilh. Wilhelmsen D/A A/S Den Norske Afrika-OG Australieline, Wilhelmsens Damp-Skibsaktieselskap A/S Tonsberg, A/S Tankfart I A/S Tankfart VI (*Demanderses*)

c.

Ceres Stevedoring Company Ltd., Metropolitan Marine Terminals Ltd. (*Défenderesses*)

Division de première instance, le juge Mahoney—Montréal, le 18 février; Ottawa, le 22 février 1974.

Droit maritime—Cargaison d'un navire déchargée par des accioniers et remise à un sous-traitant pour livraison—Réclamations des propriétaires du navire relatives aux pertes et dettes résultant de la livraison incomplète ou de la livraison de marchandises en mauvais état—Compétence de la Cour—Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970, c. 10 (2^e Supp.), art. 22.

La demanderesse, Barberlines, compagnie de transport maritime appartenant aux autres demandereses, avait conclu un contrat avec la Ceres Stevedoring Company Ltd., défenderesse, pour les services d'acconage à Montréal. Un navire utilisé par la Barberlines arriva à Montréal et sa cargaison fut déchargée par la Ceres Stevedoring Company Ltd., défenderesse, et remise à la garde de la Marine Terminals Ltd. pour que celle-ci la livre à divers consignataires conformément aux obligations incombant aux demandereses aux termes des contrats d'affrètement. Certaines de ces marchandises ne furent pas livrées ou le furent avec des retards excessifs, ou furent livrées en mauvais état et de façon incomplète.

Arrêt: l'exécution des obligations incombant au transporteur de décharger la cargaison, d'en prendre soin et de la livrer aux personnes ayant qualité pour la recevoir est une situation qui relève «tout autant du domaine maritime qu'un contrat portant sur le transport de marchandises par mer». La réclamation des demandereses appartient à la catégorie «navigation et marine marchande» et relève donc de la compétence de la Cour, en vertu de l'art. 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970, c. 10 (2^e Supp.).

Arrêt suivi: *La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* [1973] C.F. 1356, infirmant le jugement [1973] C.F. 304.

DEMANDE visant à obtenir une décision sur un point de droit (Règle 474).

AVOCATS:

Sean Harrington pour les demandereses.

David Wood pour les défenderesses.

SOLICITORS:

McMaster, Meighen & Co., Montreal, for plaintiffs.

Wood & Aaron, Montreal, for defendants. ^a

MAHONEY J.—This is an application by the plaintiffs, under Rule 474, for a preliminary determination of a question of law, namely, whether or not this Court has jurisdiction over the subject-matter of this action. The defendants did not, for the purposes of this application, contest the truth of the facts alleged in the statement of claim.

The plaintiffs are owners, managers and agents of Barberlines, a shipping line operating, for hire, between the Far East and, *inter alia*, Montreal and of the M.V. *Tai Ping*, one of the ships employed in that service. The defendant Ceres Stevedoring Company Ltd. (hereinafter called "Ceres"), pursuant to a written contract with Barberlines serves as stevedore and terminal operator for Barberlines at Montreal. The defendant Metropolitan Marine Terminals Ltd. is said to be a subcontractor of Ceres.

The *Tai Ping* arrived in Montreal, on or about November 9, 1971, with general cargo. Some of the cargo was discharged by Ceres into the defendants' care and custody for delivery by them to various consignees in fulfilment of the plaintiffs' obligations under the contracts of affreightment. Some of these goods were not delivered or were delivered after excessive delays or in a damaged and short condition. ^g

The plaintiffs seek to recover the monies paid, pursuant to the contract, in connection with the particular occasion and general damages for breach of contract and in tort for injury to their reputation and business. They also seek, as subrogratees and assignees of the rights of the cargo owners, to recover the monies they have paid or expect to pay to such owners in settle- ^j

PROCUREURS:

McMaster, Meighen & Cie, Montréal, pour les demanderessees.

Wood & Aaron, Montréal, pour les défenderesses. ^a

LE JUGE MAHONEY—La présente requête déposée par les demanderessees, en vertu de la Règle 474, demande à la Cour de rendre une décision préliminaire sur un point de droit, savoir, si la Cour a compétence pour connaître de l'objet de la présente demande. Aux fins de la présente requête, les défenderesses n'ont pas contesté la véracité des faits allégués dans la déclaration. ^b

Les demanderessees sont propriétaires, exploitants et agents de la Barberlines, compagnie de transport maritime par affrètement qui exerce notamment son activité commerciale entre l'Extrême-Orient et Montréal. Les demanderessees sont également propriétaires du navire N.M. *Tai Ping*, un des navires utilisés sur cette ligne. La défenderesse, Ceres Stevedoring Company Ltd., (ci-après appelée «Ceres») assure pour la Barberlines les services d'arrimage et de manutention portuaire à Montréal conformément à un contrat écrit conclu avec cette compagnie. La défenderesse Metropolitan Marine Terminals Ltd. est présentée comme étant le sous-traitant de Ceres. ^c

Chargé de marchandises diverses, le *Tai Ping* est arrivé à Montréal, le 9 novembre 1971 ou vers cette date. Une partie de la cargaison a été déchargée par Ceres et remise à la garde des défenderesses pour que celles-ci la livrent à divers consignataires conformément aux obligations incombant aux demanderessees aux termes des contrats d'affrètement. Certaines de ces marchandises ne furent pas livrées ou le furent avec des retards excessifs ou furent livrées en mauvais état et de façon incomplète. ^d

Les demanderessees tentent de recouvrer les sommes qu'elles ont versées, conformément au contrat, pour cette cargaison précise ainsi que des dommages-intérêts pour rupture de contrat. Elles cherchent en outre, en responsabilité quasi délictuelle, la réparation du préjudice causé à leur réputation et à leur entreprise. Elles entendent également, en tant que subrogées aux ^e

ment of claims and actions resulting from their default under the contracts of affreightment.

I have used the term "cargo owners" to embrace not only owners of cargo but, as well, consignees, holders of bills of lading, others who are alleged to have suffered loss and their respective agents and assignees. I might note, parenthetically, that two similar actions have been commenced in this Court against the same defendants by different groups of the plaintiffs herein and other plaintiffs in respect of losses ensuing upon the discharge of cargo from M.V. *Traviata* and M.V. *Fernbrook*, employed in the same service, following their arrivals in Montreal during October, 1971.

The Federal Court of Appeal in *The Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*¹ has, in my view, settled the question of law in issue here.

The essential facts of that case are set out in the head-note to the trial report.²

Plaintiff brought action against a carrier and shipowner alleging that upon the ship's arrival at Montreal, plaintiff's cargo was found in a short and damaged condition. The carrier and shipowner denied liability and alleged that the damage occurred after the cargo was discharged into the custody of terminal operators, and by third party notices claimed indemnity from them.

It was held that this Court had no jurisdiction under section 22 of the *Federal Court Act* with respect to the third party claim and that decision was appealed by the carrier and shipowner.

In the Court of Appeal Thurlow J. [at page 1366] defined the question as:

¹ [1973] F.C. 1356.

² [1973] F.C. 304.

droits des propriétaires de la cargaison et cessionnaires desdits droits, recouvrer les sommes qu'elles ont déjà versées ou qu'elles s'attendent à devoir verser auxdits propriétaires en règlement des réclamations imputables à la mauvaise exécution des obligations découlant des contrats d'affrètement.

J'ai utilisé l'expression «propriétaires de la cargaison» pour signifier non seulement les propriétaires de la cargaison, mais également les consignataires, les détenteurs de connaissances, ainsi que d'autres personnes qui sont censées avoir subi un dommage, et respectivement, leurs mandataires et les cessionnaires de leurs droits. Je note en passant que deux actions semblables ont été intentées devant cette cour contre les mêmes défenderesses par divers groupes des demanderesses présentes ainsi que d'autres demanderesses pour les pertes subies à la suite du déchargement d'une cargaison des navires N.M. *Traviata* et N.M. *Fernbrook*, navires desservant la même ligne, à la suite de leur arrivée à Montréal au mois d'octobre 1971.

A mon avis, la Cour d'appel fédérale, dans l'arrêt *La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*¹ a tranché la question de droit posée en l'espèce.

Les faits essentiels de cette affaire sont énoncés dans le sommaire des motifs².

La demanderesse a intenté une action contre un transporteur et armateur au motif qu'à l'arrivée du navire à Montréal, la demanderesse a constaté que sa cargaison était endommagée et qu'il en manquait une partie. Le transporteur et armateur nie toute responsabilité et soutient que les dommages se sont produits après la remise de la cargaison aux soins de l'entreprise de manutention et, par voie d'avis à tierce partie, il demande une indemnité à cette dernière.

Il fut décidé que l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* ne donnait pas compétence à la Cour pour connaître de l'action intentée par une tierce partie; le transporteur et armateur a interjeté appel de cette décision.

En Cour d'appel, le juge Thurlow a défini la question en cause [à la page 1366] comme suit:

¹ [1973] C.F. 1356.

² [1973] C.F. 304.

... whether the Trial Division of this Court has jurisdiction to entertain a claim by an ocean carrier against terminal operators for indemnity in respect of a loss of or damage to cargo occurring in the course of performance by the terminal operators, on behalf of the carrier, of the carrier's obligations, under the contract of carriage, to discharge, care for and deliver the cargo.

The Court of Appeal found, as a fact, that the carrying out of the carrier's obligation to discharge, care for and deliver cargo to the persons entitled to it was "as maritime a matter as is the contract for the carriage of the cargo by sea". The Court of Appeal unanimously allowed the appeal on the basis that the third party claim by the carrier against the terminal operator was a claim for relief under or by virtue of both "Canadian maritime law" and of "any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping" and, hence, within the jurisdiction of the Trial Division by virtue of section 22(1) of the *Federal Court Act*.

22. (1) The Trial Division has concurrent original jurisdiction as well between subject and subject as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

I cannot see that the capacity in which the plaintiffs claim relief, be it personally or as assignees or subrogees of the rights of others, or the nature of their claims, be they founded in tort or in contract, are material. The fact is that the remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law and the law of Canada relating to a matter coming within the class of subject of navigation and shipping and that is conclusive of the issue.

I accordingly find that this Court does, by virtue of section 22(1) of the *Federal Court Act*, have jurisdiction over the subject-matter of this action.

Costs were not asked for.

... savoir si la Division de première instance de cette Cour est compétente pour statuer sur une réclamation présentée par un transporteur maritime contre une entreprise de manutention portuaire et réclamant une indemnité pour perte ou avarie subie par la cargaison lors de l'exécution par ladite entreprise des obligations qui incombent au transporteur, en vertu du contrat de transport, de décharger la cargaison, d'en prendre soin et de la livrer.

La Cour d'appel a établi, comme constatation de fait, que l'exécution des obligations incombant au transporteur de décharger la cargaison, d'en prendre soin et de la livrer aux personnes ayant qualité pour la recevoir est une situation qui semble «tout autant relever du domaine maritime qu'un contrat portant sur le transport de marchandises par mer». A l'unanimité, la Cour d'appel a accueilli l'appel au motif que la procédure à tierce partie introduite par le transporteur contre l'entreprise de manutention constituait une demande de redressement faite à la fois en vertu du «droit maritime canadien» et «d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande» et que cette question relevait ainsi de la compétence de la Division de première instance en vertu de l'article 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

22. (1) La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

Je ne vois pas qu'il faille attacher d'importance au titre auquel les demandesses demandent redressement, que ce soit à titre personnel ou en tant que cessionnaires des droits des autres ou subrogées à ces droits, ou à la nature de leurs demandes, que celles-ci soient fondées sur le contrat ou sur la responsabilité quasi délictuelle. Le fait est que la demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien et d'une loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande; cela suffit à résoudre la question.

J'en conclus par conséquent que la Cour a effectivement, en vertu de l'article 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, compétence en la matière dont relève ce litige.

Aucuns dépens ne furent demandés.