

T-2986-71

T-2986-71

Sumitomo Shoji Canada Ltd. (Plaintiff)

v.

The Ship Juzan Maru and Shinwa Kauin Kaisha, Ltd. and Johnston Terminals Limited (Defendants)

Trial Division, Collier J.—Vancouver, August 27-30; September 11, 1974.

Jurisdiction—Shipment of pipe from Japan to Canada—Discharge from ship to scow for transfer to defendant warehouseman—Action against ship discontinued—No jurisdiction over claim against defendant warehouseman—Federal Court Act, ss. 2, 22—Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 2—British North America Act, 1867, ss. 91(10), (29), 92(10)(a)(b)—Canada Evidence Act, R.S.C. 1970, c. E-10, s. 30—Evidence Act, R.S.B.C. 1960, c. 134, s. 43A (en. 1968, c. 16, s. 5).

The plaintiff claimed for steel pipes or tubing shipped from Japan on board the defendant ship, owned by the defendant Shinwa Kauin Kaisha, Ltd., consigned to the plaintiff company in British Columbia and taken from the vessel there by the defendant Johnston Terminals Limited. The pipe was discharged from the vessel to a scow brought alongside the ship at the instance of the defendant Johnston Terminals Limited, towed to the Johnston premises, tallied and inspected, and ultimately sent to the plaintiff's customers; for these services the defendant Johnston was paid by the plaintiff. The action as against the defendant ship and its owner for breach of duty as bailee for reward, in that the pieces of tubing were delivered to the plaintiff "bent, scratched and rusted", was discontinued. The action against the defendant Johnston was continued on the ground that 4,775 pieces of pipe were stored in good condition aboard the carrier, that the pipe came into the possession of the defendant as a warehouseman or bailee and that 238 pieces were subsequently found to be "bent, scratched and rusted". The defendant Johnston contended that jurisdiction lay not in the Court but in the civil courts of British Columbia and that the plaintiff had not, on the facts, established responsibility against this defendant.

Held, the action should be dismissed for lack of jurisdiction and on the merits. The allegation that the pipe may have been damaged during carriage on the scow or during discharge from the scow for removal to storage was not enough to bring into play jurisdiction under the heads "navigation and shipping" in section 22(1) of the *Federal Court Act*, "carriage of goods in a ship" in section 22(2)(h), or a claim arising out of an agreement relating to the carriage of goods in a ship in section 22(2)(i); if the defendant was engaged in shipping, it was provincial shipping only. The prime activities of the defendant were those of a bailee-warehouseman, not those of a company engaged in shipping. On the evidence of liability, the plaintiff had failed to show that the

Sumitomo Shoji Canada Ltd. (Demanderesse)

c.

^a Le navire Juzan Maru et Shinwa Kauin Kaisha, Ltd. et Johnston Terminals Limited (Défendeurs)**^b Division de première instance, le juge Collier—Vancouver, du 27 au 30 août et le 11 septembre 1974.**

Compétence—Expédition de tubes du Japon au Canada—Transbordement dans un chaland pour acheminement à l'entrepôt, défenderesse—Renonciation à l'action contre le navire—Défaut de compétence pour l'action contre l'entrepôt, défenderesse—Loi sur la Cour fédérale, art. 2 et 22—Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 2—Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, art. 91(10) et (29) et 92(10)(a) et b)—Loi sur la preuve au Canada, S.R.C. 1970, c. E-10, art. 30—Evidence Act, S.R.C.-B. 1960, c. 134, art. 43A (prom. 1968, c. 16, art. 5).

L'action de la demanderesse concerne des tubes en acier, expédiés du Japon à bord du navire défendeur appartenant à la défenderesse Shinwa Kauin Kaisha, Ltd., et dont la compagnie demanderesse est le consignataire en Colombie-Britannique où la défenderesse Johnston Terminals Limited les a déchargés du navire. Les tubes furent transbordés à bord d'un chaland, accosté au navire, chaland retenu par la Johnston Terminals Limited et remorqué jusqu'à ses locaux d'où, après pointage et vérification, on les expédiait finalement aux clients de la demanderesse. La demanderesse réglait à la défenderesse Johnston le coût de ces services. La demanderesse a renoncé à son action contre le navire défendeur et son propriétaire pour manquement à leurs obligations de dépositaire à titre onéreux, parce que les tubes lui ont été délivrés «tordus, rayés et rouillés». Elle a poursuivi son action contre la défenderesse Johnston au motif que 4,775 tubes ont été embarqués en bon état à bord du navire, que la défenderesse Johnston en a pris possession en qualité de dépositaire ou d'entrepôt et que, par la suite, on a constaté que 238 tubes étaient «tordus, rayés ou rouillés». La défenderesse Johnston a soutenu que l'affaire ressortissait non pas à la Cour, mais aux tribunaux civils de la Colombie-Britannique et qu'en l'espèce, la demanderesse n'avait pas établi la responsabilité de la défenderesse.

Arrêt: l'action est rejetée pour défaut de compétence et de fondement. Alléguer que les tubes ont pu être endommagés au cours du transport à bord du chaland ou au cours du déchargement du chaland pour entreposage, ne suffit pas à mettre en jeu la compétence prévue par la *Loi sur la Cour fédérale* à l'article 22(1) en matière de «navigation et marine marchande», à l'article 22(2)(h) en matière de «transport de marchandises à bord d'un navire» ou à l'article 22(2)(i) concernant une demande née d'une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire. Si la défenderesse s'occupait de marine marchande, c'était uniquement dans le cadre de la province. Les principales activités de la défenderesse étaient celles d'entrepôt-dépositaire et

pipe was received by the defendant Johnston without the bending or distortion ultimately disclosed in 238 pieces. The defendant had satisfied the onus of proving its care of the pipe which a prudent owner would have exercised in respect of his own pipe.

Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher [1973] F.C. 1356; *The Stevedores' case* [1955] S.C.R. 529; *Agence Maritime Inc. v. Canada Labour Relations Board* (1970) 12 D.L.R. (3d) 722; *City of Montreal v. Montreal Harbour Commissioners* [1926] A.C. 299; *Underwater Gas Developers Ltd. v. Ontario Labour Relations Board* (1960) 24 D.L.R. (2d) 673; *Lawson v. Interior Tree Fruit & Vegetable Committee* [1931] S.C.R. 357; *Sparrows Point* [1951] S.C.R. 396 and *Anglophoto Limited v. The Ikaros* [1973] F.C. 483 (reversed, [1974] 1 F.C. 327), considered.

ACTION.

COUNSEL:

S. H. Lipetz for plaintiff.
D. Rae for defendant Johnston Terminals Limited.

SOLICITORS:

Ray, Wolfe, Connell, Lightbody & Reynolds, Vancouver, for plaintiff.
Farris, Vaughan, Wills & Murphy, Vancouver, for defendant Johnston Terminals Limited.

The following are the reasons for judgment delivered in English by

COLLIER J.: The plaintiff's claim is for damage to steel pipe or tubing. It is alleged to have been shipped from Osaka, Japan on board the vessel *Juzan Maru*, consigned to the plaintiff, a company carrying on business in British Columbia. The damage, or a substantial portion of it was discovered when the pipe was inspected at the premises of the defendant Johnston Terminals Ltd., (hereafter Johnston) in the False Creek area at Vancouver, B.C.

The amended statement of claim refers to 4,775 pieces of tubing shipped pursuant to two bills of lading numbered OV-2 and OV-4. It alleges the bills of lading were issued by or on behalf of Shinwa Kauin Kaisha, Ltd., the

non celles d'une compagnie s'occupant de marine marchande. En ce qui concerne la responsabilité, la demanderesse n'a pas réussi à prouver que la défenderesse Johnston avait reçu les tubes sans les courbures et déformations découvertes par la suite dans 238 tubes. La défenderesse a s'est déchargée du fardeau de prouver qu'elle avait accordé aux tubes les soins qu'un propriétaire prudent aurait accordés à ses propres tubes.

Arrêts examinés: *La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* [1973] C.F. 1356; l'affaire *The Stevedores'* [1955] R.C.S. 529; *Agence Maritime Inc. c. Le Conseil canadien des relations ouvrières* (1970) 12 D.L.R. (3^e) 722; *La cité de Montréal c. Les Commissaires du havre de Montréal* [1926] A.C. 299; *Underwater Gas Developers Ltd. c. Ontario Labour Relations Board* (1960) 24 D.L.R. (2^e) 673; *Lawson c. Interior Tree Fruit & Vegetable Committee* [1931] R.C.S. 357; *Sparrows Point* [1951] R.C.S. 396 et *Anglophoto Limited c. L'Ikaros* [1973] C.F. 483 (infirmé, [1974] 1 C.F. 327).

ACTION.

AVOCATS:

S. H. Lipetz pour la demanderesse.
D. Rae pour la défenderesse Johnston Terminals Limited.

PROCUREURS:

Ray, Wolfe, Connell, Lightbody & Reynolds, Vancouver, pour la demanderesse.
Farris, Vaughan, Wills & Murphy, Vancouver, pour la défenderesse Johnston Terminals Limited.

Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés par

LE JUGE COLLIER: L'action de la demanderesse concerne les avaries causées à des tubes en acier, expédiés d'Osaka (Japon) à bord du navire *Juzan Maru*, dont la demanderesse, compagnie installée en Colombie-Britannique est le consignataire. Les avaries, ou une bonne partie d'entre elles, ont été découvertes lors de l'inspection des tubes dans les locaux de la défenderesse Johnston Terminals Limited, (ci-après appelée la Johnston) dans le quartier de False Creek à Vancouver (C.-B.).

La déclaration modifiée vise 4,775 tubes expédiés conformément à deux connaissements portant les numéros OV-2 et OV-4. Cette déclaration allègue que les connaissements ont été émis par ou au nom de la Shinwa Kauin Kaisha,

owners of the vessel. The pleading asserts the 4,775 pieces were delivered by the carrier, "bent, scratched and rusted".

As against the defendant Johnston, it is alleged it received the 4,775 pieces from the vessel and in breach of its duty as a bailee for reward did not deliver to the plaintiff the 4,775 pieces in good order and condition but "bent, scratched and rusted".

By amendment at trial the plaintiff's monetary claim was presented at \$4,025.04. The amending particulars alleged that out of the shipment covered by bill of lading OV-2 there were 105 pieces of pipe bent, and out of the shipment covered by OV-4 there were 133 pieces bent. The action as against the vessel and its owners was discontinued on January 24, 1974. In the amendment referred to the sum of \$1,400 is deducted from the amount of \$4,025.04 leaving a liability claimed against Johnston of \$2,625.04. The deduction is described as "less contribution towards damage by vessel owners".

The case against Johnston, as presented at trial, is essentially that the 4,775 pieces of pipe were shipped in good order and condition on board the carrier, that the pipe came into the possession of Johnston, as a warehouseman or bailee, and that 238 pieces were subsequently found to be bent.

Johnston contends there is no jurisdiction in this Court in respect of the claim made against it; the proper forum it is submitted, is in the civil courts in the Province of British Columbia. In any event, says Johnston, the plaintiff, on the facts, has not established against it responsibility for the damage. At the conclusion of evidence and argument I said I proposed to dismiss the plaintiff's action but would give my reasons in writing. I now dismiss the plaintiff's action on both grounds put forward by Johnston.

I turn first to the question of jurisdiction. The plaintiff is a Canadian company, and a subsidiary of a parent company in Japan. The plaintiff imports from the parent company in Japan steel products including tubing or pipe primarily for resale in the Alberta oil industry. Actually, the

Ltd., propriétaire du navire. Selon les conclusions, le transporteur a délivré les 4,775 tubes «tordus, rayés et rouillés».

^a On y reproche à la défenderesse Johnston de ne pas avoir, après réception des 4,775 tubes, livré ceux-ci à la demanderesse en bon état, mais «tordus, rayés et rouillés», en violation de ses obligations de dépositaire à titre onéreux.

^b La réclamation de la demanderesse, après modification à l'audience, se chiffrait à \$4,025.04. D'après ces modifications, 105 tubes dans la cargaison couverte par le connaissement n° OV-2 étaient tordus et 133 dans celle couverte par le connaissement n° OV-4. L'action à l'encontre du navire et de ses propriétaires, a été abandonnée le 24 janvier 1974. Dans la modification susmentionnée la somme de \$1,400 a été déduite du montant de \$4,025.04, ramenant ainsi à \$2,625.04 le montant réclamé à la Johnston. Cette déduction figure sous la rubrique [TRADUCTION] «moins la contribution des propriétaires du navire aux avaries».

^c Les arguments présentés contre la Johnston à l'audience se basent essentiellement sur le fait que 4,775 tubes ont été embarqués en bon état à bord du navire, qu'ils ont été remis à la Johnston, soit comme entrepositaire, soit comme dépositaire et que 238 tubes ont été trouvés tordus.

^d La Johnston soutient que cette cour n'est pas compétente pour connaître de cette réclamation qui est du ressort des tribunaux civils de la province de la Colombie-Britannique. De toute façon, déclare la Johnston, la demanderesse n'a pas prouvé qu'elle était responsable des avaries.

^e A l'issue des témoignages et des plaidoiries, j'ai déclaré que je me proposais de rejeter l'action de la demanderesse, mais que je donnerai mes motifs par écrit. Je rejette donc maintenant l'action de la demanderesse pour les deux motifs invoqués par la Johnston.

^f Je vais d'abord examiner la question de la compétence. La demanderesse est une compagnie canadienne, filiale d'une compagnie japonaise. La demanderesse importe de sa compagnie mère des produits en acier, notamment des tubes principalement destinés à être vendus à

pipe is manufactured by another subsidiary company in Japan. The pipe is usually carried by vessel and delivered to Vancouver. It is first sent from the Japanese manufacturing subsidiary to the port of loading, in this case, Osaka.

By a long standing arrangement between the plaintiff and Johnston, shipments of pipe are discharged from the vessel to a scow brought alongside the ship. The scow is arranged for by Johnston. The pipe is loaded onto the scow over the side of the vessel by use of ship's tackle. The discharging from the vessel is done by persons other than the plaintiff and Johnston. Neither Johnston nor the plaintiff have any control over the discharge of the pipe onto the scow. Neither the plaintiff nor Johnston make any inspection of the pipe before it is discharged from the vessel, or at the time it is loaded aboard the scow. Further, by this long standing arrangement a tally of the pieces of pipe and an inspection for damage to it is done by Johnston, at the request of and on behalf of the plaintiff, at the premises at False Creek. Johnston arranges for the scow to be brought to those premises. In this particular case the scow was towed by McKenzie Barge & Derrick Co. Ltd., (who were its owners) by tug from Centennial Pier in the inner harbour of Vancouver under the Lions Gate Bridge and around to False Creek. The scow was then tied up at Granville Dolphins. From there it was towed by McKenzie Barge & Derrick Co. Ltd., to the Johnston premises immediately west of the Cambie Bridge in False Creek, and berthed at Johnston's dock.

The pipe was then unloaded from the scow. Any pieces which were obviously bent, that is by visual appearance and not discovered by virtue of a testing method, were eventually set aside. The remainder of the pipe was rolled on dunnage in pipe racks at the Johnston premises. The distances from the dock to the pipe racks varied. The pipe was transported to them on tractor-drawn dollies. Estimates of the distances travelled were given in hundreds of yards. Any pipe then discovered to be bent or distorted was noted and segregated, and separately piled with the obviously bent pipe (earlier described). The

l'industrie pétrolière en Alberta. En fait, une autre filiale fabrique les tubes au Japon. Ils sont ordinairement transportés par bateau et délivrés à Vancouver. La filiale japonaise qui les fabrique les expédie d'abord à un port d'embarquement, Osaka, dans le cas présent.

En vertu d'un accord de longue date entre la demanderesse et la Johnston, le chargement de tubes était transbordé dans un chaland accosté au navire. La Johnston s'occupait d'obtenir les services du chaland. Le chargement des tubes à bord du chaland s'effectuait à l'aide du palan du navire. Des personnes autres que la demanderesse et la Johnston effectuaient le déchargement du navire. Ni la Johnston ni la demanderesse n'avait de contrôle sur le transbordement des tubes dans le chaland. Ni l'une ni l'autre n'inspectait les tubes avant leur déchargement du bateau ni au moment de leur chargement à bord du chaland. En outre, en vertu dudit accord, la Johnston effectuait le pointage des tubes et la vérification de leur état à la demande et pour le compte de la demanderesse, dans les locaux de False Creek. La Johnston s'arrangeait pour faire amener le chaland jusqu'à ces locaux. Dans le cas présent, le chaland avait été remorqué par la McKenzie Barge & Derrick Co. Ltd., (son propriétaire), depuis la jetée du Centenaire dans l'arrière port de Vancouver, en passant sous le pont de Lions Gate jusqu'à False Creek. Le chaland était ensuite amarré à Granville Dolphins, puis remorqué par la McKenzie Barge & Derrick Co. Ltd. jusqu'aux locaux de la Johnston situés immédiatement à l'ouest du pont de Cambie à False Creek, et amarré au dock de la Johnston.

Les tubes étaient alors déchargés du chaland. Tout tube visiblement tordu, c'est-à-dire repéré au premier coup d'œil et non à la suite d'un examen systématique, était mis de côté. Le reste des tubes était roulé sur le fardage des porte-tubes dans les locaux de la Johnston. La distance entre le dock et les porte-tubes variait. Le transport des tubes se faisait sur de petits chariots tirés par un tracteur. La distance ainsi parcourue était de l'ordre de quelques centaines de verges. Tout tube alors trouvé tordu ou déformé était répertorié et mis de côté, puis empilé séparément avec les tubes visiblement

so-called good pipe and the bent pipe were then put in storage in Johnston's warehouse at the same False Creek premises. From there the satisfactory tubing was eventually shipped, by Johnston, to various customers of the plaintiff, pursuant to the plaintiff's instructions. These shipments were by rail or truck or other transport. Some portion of a particular cargo of pipe from Japan might remain in Johnston's warehouse for periods exceeding a year.

For all these services, that is, the provision of a scow alongside the vessel, the removal of the pipe to Johnston's premises, its tallying and inspection there, its storage, and its ultimate shipment to the customers of the plaintiff, Johnston charged the plaintiff, and was paid. In Johnston's charges, there was included the tariff amounts for the tug and tow service provided by McKenzie Barge & Derrick Co. Ltd. That company had invoiced Johnston and been paid by it.

The plaintiff submits that in the circumstances recited, Johnston was the operator of a ship, as that word is defined in section 2 of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970, c. 10 (2nd Supp.). Reference is also made to the definitions of "ship" and "vessel" in the *Canada Shipping Act* R.S.C. 1970, c. S-9. It is said that Johnston, by engaging a barge and by transporting the pipe from alongside the *Juzan Maru* through the waters of Vancouver harbour to False Creek, was engaged in navigation and shipping, or in the operation of a ship; it is contended that jurisdiction against Johnston, in those circumstances, can be found under specific heads (h) and (i) of subsection 22(2)¹ of the *Federal Court Act*, if not under the general jurisdiction given by subsection 22(1). The plaintiff asserts it is open to this Court to find on the evidence that

¹ (h) any claim for loss of or damage to goods carried in or on a ship including, without restricting the generality of the foregoing, loss of or damage to passengers' baggage or personal effects;

(i) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in or on a ship or to the use or hire of a ship whether by charter party or otherwise;

tordus (dont il a été question plus haut). Les tubes considérés en bon état ainsi que les tubes tordus étaient alors emmagasinés dans les entrepôts de la Johnston dans les mêmes locaux de False Creek. De là, la Johnston expédiait par la suite les tubes en bon état aux différents clients de la demanderesse, sur instructions de celle-ci. Ces expéditions se faisaient par rail, par camion ou par tout autre moyen de transport. Parfois certaines parties d'une cargaison de tubes donnée en provenance du Japon restaient dans les entrepôts de la Johnston pendant plus d'une année.

Pour tous ces services, c'est-à-dire, la fourniture du chaland le long du navire, le transport des tubes jusqu'à ses locaux, le pointage et la vérification sur place, l'entreposage et l'expédition finale aux clients de la demanderesse, la Johnston facturait cette dernière, qui la payait. Dans sa facture, la Johnston englobait le coût des services du remorqueur et de touage fournis par la McKenzie Barge & Derrick Co. Ltd. Cette compagnie avait facturé la Johnston qui avait payé.

La demanderesse soutient que, dans les circonstances ainsi exposées, la Johnston était l'exploitant d'un navire, au sens de ce mot à l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970, c. 10 (2^e Supp.). Elle s'est aussi référée aux définitions des mots «navire» et «bâtiment» dans la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, c. S-9. Elle affirme, qu'en retenant les services du chaland et en transportant les tubes du *Juzan Maru* dans le port de Vancouver jusqu'à False Creek, la Johnston s'occupait de navigation et de marine marchande ou de l'exploitation d'un navire; elle prétend que, dans ces circonstances, la compétence de la Cour en ce qui concerne la Johnston est précisément basée sur les alinéas h) et i) du paragraphe 22(2)¹ de la *Loi sur la Cour fédérale*, si non sur la compétence générale prévue au

¹ h) toute demande pour la perte ou l'avarie de marchandises transportées à bord d'un navire, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, la perte ou l'avarie des bagages ou effets personnels des passagers;

i) toute demande née d'une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire, à l'utilisation ou au louage d'un navire soit par charte-partie, soit autrement;

the pipe may have been damaged while being carried aboard the scow in which case paragraphs (h) and (i) can be invoked. If the damage, however, occurred during discharge from the scow and while the pipe was being moved from the scow into storage then, the plaintiff further argues, this Court has jurisdiction by virtue of the decision in *The Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg—Amerika Linie Norddeutscher* [1973] F.C. 1356. Reliance is placed on the judgment of Jaccett C.J. at page 1363 where he said:

In my opinion, the operation of removing goods from a ship after completion of the ocean voyage and delivering them to the consignee, either immediately or after holding them during an incidental delay, whether carried out by the carrier or by someone else under an arrangement with the carrier, is "part and parcel of the activities essential to the carriage of goods by sea" and "the performance of such acts as are essential parts of 'transportation by ship' fall within the words 'Navigation and Shipping' in section 91(10)." It follows that the laws upon which the defendants as carriers base themselves in their claim to be indemnified in respect of a breach by the Third Parties of their contractual duty to care for and deliver goods in good order to consignees are laws that it would be "competent for the Parliament of Canada to enact, modify or amend" and it also follows that the subject matter of the Third Party proceedings is one "legislation in regard to which is within the legislative competence of the Dominion" because the subject matter falls within the class "Navigation and Shipping".

I am unable to accede to the plaintiff's contention that jurisdiction can be found in paragraphs (h) or (i). The mere fact that the plaintiff and Johnston, by one of the terms of their contract in respect of the handling and storing of pipe, agreed the tubing should be transported by scow (a "ship" or "vessel") rather than by truck or rail or some other means of transportation, does not necessarily or automatically bring into play the two heads of jurisdiction relied on. In my view, one must look at the essence of the arrangement between the plaintiff and Johnston. It was, as I see it, the delivery to the plaintiff (through Johnston) of the pipe, after discharge from the vessel (whether to a dock or to a scow), and the taking of the pipe to Johnston's premises for tallying, inspection, storage, and

paragraphe 22(1). La demanderesse affirme que cette cour, à la lumière des preuves fournies, peut conclure que les tubes ont été endommagés au cours de leur transport à bord du chaland, auquel cas les alinéas h) et i) peuvent être invoqués. Si, au contraire, les avaries sont survenues au cours du déchargement du chaland et du transport du chaland à l'entrepôt, la demanderesse soutient alors que cette cour est compétente en vertu de la décision rendue dans l'affaire *La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* [1973] C.F. 1356. On invoque les motifs du juge en chef Jaccett à la page 1363 où il déclare:

A mon avis, le déchargement des marchandises après une traversée et leur livraison au consignataire, immédiatement ou dans les plus brefs délais, que ce soit le transporteur qui le fasse ou quelqu'un avec qui il s'est entendu, fait [TRADUCTION] «partie intégrante des activités essentielles au transport des marchandises par voie maritime» et [TRADUCTION] «l'accomplissement des tâches qui constituent une partie essentielle du «transport à bord d'un navire» relève de l'expression «navigation et les bâtiments ou navires (shipping) à l'article 91(10).» Il s'ensuit que les lois sur lesquelles les défenderesses entendent, en tant que transporteurs, fonder leur demande en dommages-intérêts pour manquement des tierces parties aux obligations contractuelles qui leur incombent, savoir la garde des marchandises et leur livraison en bon état aux consignataires, sont des lois que [TRADUCTION] «le Parlement du Canada a compétence pour adopter, modifier ou amender». Il s'ensuit également que l'objet même des procédures relatives à tierce partie fait partie des matières qui [TRADUCTION] «sont de la compétence législative du Dominion», car il relève de la catégorie «navigation ou marine marchande».

Je ne peux souscrire à la prétention de la demanderesse selon laquelle cette compétence résulte des alinéas h) ou i). Le simple fait que la demanderesse et la Johnston, par l'une des clauses de leur contrat relative à la manutention et à l'entreposage des tubes, ont convenu que les tubes seraient transportés sur un chaland (un «navire» ou «bâtiment») plutôt que par camion, par rail ou par quelque autre moyen de transport, ne fait ni nécessairement ni automatiquement entrer en jeu les deux chefs de compétence invoqués. A mon avis, il faut examiner au fond l'accord passé entre la demanderesse et la Johnston. Il s'agissait, à mon avis, de la livraison de tubes à la demanderesse (par l'intermédiaire de la Johnston), après leur déchargement du bateau (que ce soit à quai ou sur un chaland),

eventual shipment to ultimate consumers. A mere allegation in the pleadings or in argument that damage might have occurred to the pipe while it was being carried on a scow (or vessel) or while being unloaded from it does not, to my mind, give this Court jurisdiction. Nor if it is proved that the damage happened in fact at those particular times, can jurisdiction be automatically invoked. Any damage allegedly caused by Johnston arose primarily from its contractual and legal obligations as bailee and warehouseman, and not from its fortuitous and incidental activities as the hirer of a tug and tow. If Johnston had, in carrying out its agreement with the plaintiff, transported the goods by truck from Centennial Pier to False Creek, there seems little doubt this Court would not have had jurisdiction over Johnston to entertain this claim for damage.

In my view, *The Robert Simpson* case is distinguishable. In that case it was held jurisdiction might be exercised if the removal of goods from the vessel and delivery to the consignee was carried out by the carrier itself, or by someone else (such as the stevedores) under an arrangement with the carrier. That is not the situation here. There was no arrangement of any kind between Johnston and the vessel owners or its agents, in respect of the discharge and delivery of the pipe to the plaintiff.

I am also of the opinion that Johnston's activities in the circumstances of this case cannot be said to fall within the class "Naviga-

et du transport de ces tubes aux locaux de la Johnston pour pointage, vérification, entreposage et finalement expédition aux utilisateurs. A mon avis, la compétence de cette cour ne peut être fondée sur une simple allégation dans les conclusions ou au cours des débats portant que les tubes ont pu être endommagés au cours de leur transport sur le chaland (ou navire) ou pendant qu'ils en étaient déchargés. De plus la compétence ne pourrait être invoquée automatiquement même s'il était prouvé que les avaries étaient effectivement survenues à ces moments-là. Tout dommage prétendument causé par la Johnston ne peut résulter que d'une violation de ses obligations contractuelles et légales de dépositaire et d'entrepositaire, et non de ses activités fortuites et secondaires de locataire d'un chaland et d'un remorqueur. Si la Johnston avait, en exécution de son accord avec la demanderesse, transporté les marchandises par camion de la jetée du Centenaire à False Creek, cette cour n'aurait indubitablement aucune compétence, en ce qui concerne la Johnston, pour connaître de cette action en dommages-intérêts.

A mon avis, il convient de distinguer le cas présent de l'affaire *La Compagnie Robert Simpson*. Dans cette affaire, il avait été jugé que la Cour pourrait être compétente si, aux termes d'un accord, le transporteur lui-même ou quelqu'un d'autre (un acconier par exemple) avait effectué le déchargement des marchandises et leur livraison aux consignataires. Tel n'est pas le cas ici. Il n'existait aucun accord quel qu'il soit entre la Johnston et les propriétaires du navire ou leurs représentants en ce qui concerne le déchargement et la livraison des tubes à la demanderesse.

A mon avis, on ne peut pas dire que les activités de la Johnston dans les circonstances de l'espèce relèvent de «la navigation et les

tion and Shipping”.² I am in general agreement with the submission made on behalf of Johnston that if it was, on the facts here, engaged in shipping it was intra-provincial shipping only, and not subject to any laws that it might be competent for the Parliament of Canada to enact in respect of navigation and shipping.

To my mind the business operations of Johnston in this case cannot be said to be “intimately connected” with the carriage of goods by sea or the discharge of those goods from carriers. I refer particularly to the judgment of Kerwin C.J. in *The Stevedores’ case* [1955] S.C.R. 529 at 534-537. Nor are Johnston’s activities “so closely connected” with the carriage of goods by sea (and their discharge) that they must be held to be within the meaning of the term “navigation and shipping”. (See the judgment of Taschereau J. at page 543).

In *Agence Maritime Inc. v. Canada Labour Relations Board* (1970) 12 D.L.R. (3d) 722, the Supreme Court of Canada held in respect of the application of the *Industrial Relations and Disputes Investigations Act* that the jurisdiction of Parliament did not extend to maritime shipping undertakings whose operations were carried on entirely within the bounds of a single province. It is true that the Supreme Court, in that case, expressly referred to subsection 91(29) and subsection 92(10)(a) and (b) of the *British North America Act*. It was also pointed out that exceptions, from what otherwise might be the legislative jurisdiction of a province, are to be made, particularly in those areas falling within the realm of shipping. To my mind however, the Supreme Court decision has, by analogy, application here. The contractual undertaking between the plaintiff and Johnston, in this case,

² *British North America Act*, 1867, head 91(10).

bâtiments ou navires». ² D’une manière générale, j’approuve l’argument, présenté au nom de la Johnston, que si, en l’espèce, elle s’occupait de marine marchande, il s’agissait d’activités purement intra-provinciales qui ne sauraient relever d’aucune loi que le Parlement du Canada aurait compétence d’adopter en matière de navigation et de marine marchande.

^b A mon avis, on ne peut considérer les opérations commerciales de la Johnston en l’espèce comme étant «étroitement liées» au transport de marchandises par mer ou avec le déchargement de ces marchandises. Je me réfère particulièrement aux motifs du juge en chef Kerwin, dans l’arrêt *The Stevedores’* [1955] R.C.S. 529, aux pages 534 à 537. Les activités de la Johnston ne sont pas non plus «si étroitement liées» au transport de marchandises par mer (ou à leur déchargement) qu’on doive les considérer comme étant couvertes par l’expression «la navigation et les bâtiments ou navires». (Voir les motifs du juge Taschereau, à la page 543).

^e Dans l’affaire *Agence Maritime Inc. c. Le Conseil canadien des relations ouvrières* (1970) 12 D.L.R. (3^e) 722, la Cour suprême du Canada avait jugé en ce qui concerne l’application de la *Loi sur les relations industrielles et les enquêtes visant les différends du travail*, que la compétence du Parlement ne s’étendait pas aux entreprises de transport maritime dont les opérations se faisaient entièrement à l’intérieur des frontières d’une seule province. Il est vrai que la Cour suprême, dans cette affaire, s’est expressément référée aux articles 91(29) et 92(10)a) et b) de l’*Acte de l’Amérique du Nord britannique*. Elle a aussi souligné qu’en ce qui concerne des matières qui autrement pourraient être de la compétence législative d’une province, il fallait faire des exceptions, particulièrement dans les domaines relevant de la marine marchande. A mon avis cependant, la décision de la Cour suprême,

ⁱ ² *Act de l’Amérique du Nord britannique*, 1867, article 91(10).

if it involved shipping operations at all, was an intra-provincial one.

Finally, when, as submitted on behalf of Johnston, one looks at the essence of the arrangement or contract between the plaintiff and Johnston, and the particular facts of this case, the maritime or shipping aspects of the business arrangement between the parties were miniscule and incidental. The dominant activity of Johnston was the reception and storage of the plaintiff's property. Its prime activities were those of a bailee-warehouseman, not those of a company engaged in shipping, giving that expression its widest meaning.³ The test of dominant features and objects was one applied by the Ontario Court of Appeal in *Underwater Gas Developers Ltd. v. Ontario Labor Relations Board* (1960) 24 D.L.R. (2d) 673. I quote from the reasons of Aylesworth J.A. (rendering the judgment of the Court) at pages 682 to 684.

My conclusion is that the appeal fails. I do not think that even giving the phrase "navigation and shipping" a very wide application as I think I must, the operations of the appellant Company fall within that heading as contained in s. 91, head 10 of the *B.N.A. Act*. The operations of the appellant Company are not only purely local in nature but they cannot fairly or sensibly be construed as operations of navigation and shipping; there is some "navigation" and some "shipping" in those operations between the shore and the drilling sites but those activities are strictly incidental and subordinate to a totally different activity and undertaking, namely the establishment and servicing of gas well sites; the "dominant" features and objects of the undertaking are features and objects wholly within provincial jurisdiction. It is, in my view, completely unrealistic to hold that such an undertaking as that of appellant is within the Dominion jurisdiction and so to hold, I think, requires an unwarranted and tortured extension of the meaning of the phrase in head 10, s. 91 from which the Dominion jurisdiction stems. If the operations of the appellant Company were held to embrace navigation and shipping so as to confer jurisdiction upon the Dominion then it seems clear to me that the existence of one small vessel operated by the appellant Company merely for the purpose of carrying employees from the shore to the well site and carrying food, clothing and bedding to those employees from the shore to the well site, as incidental to the carrying on of the Company's undertaking, also would

³ See *City of Montreal v. Montreal Harbor Commissioners* [1926] A.C. 299.

s'applique ici par analogie. En l'espèce, les engagements contractuels de la demanderesse et de la Johnston sont de nature purement intra-provinciale, même s'ils impliquent certaines opérations maritimes.

Enfin quand, comme on l'a soutenu au nom de la Johnston, on analyse l'essence de l'accord ou du contrat conclu entre la demanderesse et la Johnston, ainsi que les faits propres à cette affaire, on constate que l'aspect droit maritime de l'accord commercial ainsi conclu est infime et secondaire. L'activité prépondérante de la Johnston consistait à recevoir et à entreposer les marchandises de la demanderesse. Ses principales activités étaient celles d'un dépositaire-entrepositaire, et non celles d'une compagnie faisant des opérations maritimes, cette expression étant prise dans son sens le plus large.³ Le critère des caractères et objectifs prépondérants a été l'un de ceux appliqués par la Cour d'appel de l'Ontario dans l'affaire *Underwater Gas Developers Ltd. c. Ontario Labor Relations Board* (1960) 24 D.L.R. (2^e) 673. Je cite un extrait des motifs du juge d'appel Aylesworth (rendant le jugement de la Cour) aux pages 682 à 684.

[TRADUCTION] Je conclus au rejet de l'appel. Je ne pense pas que même en donnant à l'expression «navigation et marine marchande» un sens très large, comme il se doit à mon avis, les activités de la compagnie appelante puissent être classées sous cette rubrique, telle qu'elle figure à l'article 91, paragraphe 10 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. D'une part les activités de la compagnie appelante sont d'un caractère purement local et d'autre part elles ne peuvent équitablement ou raisonnablement être interprétées comme des opérations de navigation et de marine marchande; un peu de «navigation» et un peu de «marine marchande» entrent dans ces opérations qui se déroulent entre le rivage et les sites de forage, mais ce sont des activités tout à fait occasionnelles et secondaires par rapport à une activité et une entreprise totalement différentes, savoir l'installation et l'entretien des sites de puits de gaz naturel; les caractères et objectifs prépondérants de cette entreprise relèvent totalement de la compétence provinciale. A mon avis, il ne serait absolument pas réaliste de soutenir qu'une entreprise comme celle de l'appelante relève de la compétence fédérale et on ne saurait le faire, je pense, sans violenter, en lui donnant une interprétation étendue, l'expression contenue à l'article 91(10), qui est la source de cette compétence. Si l'on estime que les activités de la compagnie appelante englobent la navigation et la marine marchande, entraînant ainsi la compétence fédérale, alors il me semble évident que l'existence d'un petit bateau utilisé

³ Voir *La cité de Montréal c. Les Commissaires du havre de Montréal* [1926] A.C. 299.

suffice to confer Dominion jurisdiction. Doubtless many other examples could be given as illustrative of the extent to which the argument could be carried. Such an interpretation would, I think, achieve precisely the opposite result to that which the *B.N.A. Act* is devoted, namely an orderly division of powers between the Dominion and the Provinces consistent with provincial autonomy in local affairs. To me the reasoning of Duff J. (as he then was) relative to the jurisdictional heading "The Regulation of Trade and Commerce" sec. 91 (2) is directly applicable to "Navigation and Shipping". I quote from his judgment in *Lawson v. Interior Tree Fruit & Vegetable Committee*, [1931], 2 D.L.R. 193 at p. 200, S.C.R. 357 at p. 366:

The scope which might be ascribed to s. 91(2) (if the natural meaning of the words, divorced from their context, were alone to be considered), has necessarily been limited, in order to preserve from serious curtailment, if not from virtual extinction, the degree of autonomy which, as appears from the scheme of the Act as a whole, the Provinces were intended to possess.

For these reasons I am in agreement with the conclusion reached by the learned trial Judge but I desire to refer specifically to one of the reasons for that conclusion stated by him as follows [p. 350]:

Transporting goods or persons over water of a purely local or a limited character within a Province, in my opinion, would not be classed as "navigation and shipping".⁴

I therefore hold the plaintiff's claim against Johnston cannot be adjudicated in this Court.

Counsel for the plaintiff referred to the *Sparrows Point* [1951] S.C.R. 396, and the remarks of Kellock J. at the following pages:

at 402:

The question was raised during the argument as to the jurisdiction of the Admiralty Court to deal with the claim of the Water District against the Harbours Board. It is clear, I think, that the court has no jurisdiction beyond that conferred by the statute;

at 402-403:

In my opinion, the statute, which prima facie confers jurisdiction upon the Admiralty Court in a case of this kind, should be construed so as to affirm the jurisdiction, at least

⁴ In my view, the analysis by Aylesworth J.A., in his judgment, of the *Stevedores' case* is most instructive.

par la compagnie appelante dans le seul but de transporter des employés du rivage au site de forage et de leur apporter de la nourriture, des vêtements et de la literie, ce qui est accessoire à l'exploitation de l'entreprise de la compagnie suffirait aussi à entraîner la compétence fédérale. On pourrait sans doute, donner d'autres exemples pour montrer jusqu'à quel point ce raisonnement pourrait être poussé. Une telle interprétation à mon avis conduirait exactement aux résultats opposés à ceux visés par l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, c'est-à-dire une répartition méthodique des pouvoirs entre le gouvernement fédéral et les provinces dans le respect de l'autonomie provinciale en ce qui concerne les affaires locales. A mon avis, le raisonnement du juge Duff (alors juge puîné) au sujet de la compétence en matière de «réglementation du trafic et du commerce» (article 91(2)) est directement applicable en matière de «navigation et bâtiments et navires». Je cite un extrait de son jugement dans l'affaire *Lawson c. Interior Tree Fruit & Vegetable Committee*, [1931], 2 D.L.R. 193 à la page 200, R.C.S. 357, à la page 366:

La portée que pourrait avoir l'article 91(2) (si l'on ne tenait compte que du sens normal des mots, détachés de leur contexte), a été forcément limitée pour sauvegarder d'une sérieuse réduction voire d'une virtuelle extinction, le degré d'autonomie que l'Acte pris dans son ensemble voulait conférer aux provinces.

Pour ces raisons je partage la conclusion du savant juge de première instance, mais je voudrais me référer spécialement à l'une des raisons de sa conclusion qu'il a exprimée comme suit [page 350]:

On ne saurait à mon avis considérer le transport de marchandises ou de personnes par eau, activité d'un caractère purement local et effectuée dans les limites d'une province, comme relevant de «la navigation et les bâtiments ou navires».⁴

Je décide donc que l'action de la demanderesse contre la Johnston ne relève pas de la compétence de cette cour.

L'avocat de la demanderesse a invoqué la décision *Sparrows Point* [1951] R.C.S. 396, et les remarques du juge Kellock aux pages suivantes:

h à la page 402:

[TRADUCTION] Dans la plaidoirie, on a soulevé la question de savoir si la Cour d'amirauté était compétente pour connaître d'une action que le Water District intentait contre le Conseil des ports. Il est clair, je pense, que la compétence de la Cour ne peut pas dépasser celle qui lui est conférée par la Loi;

aux pages 403 et 404:

[TRADUCTION] A mon avis, dans un cas de ce genre, la Loi qui, à première vue, a attribué compétence à la Cour d'amirauté, devrait aussi être interprétée comme confirmant sa

⁴ A mon avis, l'analyse faite par le juge d'appel Aylesworth dans l'affaire *The Stevedores'* est très instructive.

in a case where the ship is a party. There is no authority to the contrary to which we have been referred or which I have been able to find, and every consideration of convenience requires a construction in favour of the existence of such a jurisdiction.

at 404:

On the other hand, all claims arising out of the damage occasioned by the ship should be disposed of in one action so as to avoid the scandal of possible different results if more than one action were tried separately. I therefore think that the statute is to be construed as clothing the Exchequer Court on its Admiralty side with the necessary jurisdiction.

There is no doubt here, that in the plaintiff's action as originally constituted, there was jurisdiction in this Court in respect of the claim advanced against the *Juzan Maru* and her owners. That fact does not, to my mind, permit jurisdiction to be taken over Johnston. While duplication of proceedings is unfortunate and undesirable, it may be a fact of life in a federal system, such as we have in Canada, with a division of legislative powers.⁵

Duplication of proceedings may be a scandal if one looks at the circumstances only from the point of view of the plaintiff who has suffered damage and who desires economic, monetary, or some other form of relief against two or more persons. I think, however, the position of a defendant such as Johnston, must also be considered. Johnston has carried on business, under our federal system, in British Columbia for many years. I think that is a fair inference to draw from the limited evidence at trial. The province in which it carries on a great deal of its business has or might have certain laws affecting the operation of its business, and has its own courts for the adjudication of disputes arising out of the operation of that body of law. While Johnston is a tax-paying citizen of Canada, it is also a tax-paying citizen of the province where it chooses to carry on business, and it may well be unjust to stretch unrealistically the facts of a case such as this, to bring a subject such as

⁵ I attempted to distinguish the *Sparrows Point* case in *Anglophoto Limited v. The Ikaros* [1973] F.C. 483. My judgment was reversed on appeal ([1974] 1 F.C. 327) on the grounds there were, at that stage of the action, insufficient facts to decide the question of jurisdiction. I shall not repeat here my discussion there of the *Sparrows Point* case.

jurisdiction au moins dans un cas où le navire est partie au procès. On ne nous a cité aucune jurisprudence contraire et je n'ai pas pu en trouver; les considérations pratiques militent dans le sens de l'existence d'une telle compétence.

^a à la page 404:

[TRADUCTION] Par contre, toutes les demandes déposées à la suite des dommages causés par un navire devraient être réglées par une seule action afin d'éviter le scandale possible de jugements différents rendus pour une même affaire. Je considère donc qu'il faut interpréter cette loi comme conférant à la Cour de l'Échiquier, en sa juridiction d'amirauté, la compétence nécessaire.

Il ne fait aucun doute ici que l'action de la demanderesse, dans sa forme originale, était de la compétence de cette cour en ce qui concerne le *Juzan Maru* et ses propriétaires. Ce fait ne permet pas à mon avis d'étendre cette compétence à la Johnston. Il est certes regrettable qu'on soit obligé d'intenter deux actions pour une même affaire, mais il faut s'en accommoder dans un système fédéral qui entraîne, comme c'est le cas du Canada, une répartition des compétences législatives.⁵

Cette dualité de procédures peut paraître scandaleuse si l'on envisage la situation seulement du point de vue du demandeur, qui a subi un préjudice et veut obtenir de deux ou plusieurs personnes une compensation économique et monétaire ou quelque autre forme de réparation. Cependant je pense que la position d'un défendeur comme la Johnston, mérite aussi qu'on s'y arrête. Depuis de nombreuses années, la Johnston exploite une entreprise en Colombie-Britannique, dans le cadre de notre système fédéral. Je pense que cela résulte de la preuve restreinte fournie à l'audience. La province, dans laquelle elle exerce la plus grande partie de ses activités commerciales, a ou pourrait avoir certaines lois affectant l'exploitation de son entreprise; elle a aussi ses propres tribunaux pour régler les différends nés de l'application de ce corps de lois. Si la Johnston est un contribuable citoyen canadien, c'est aussi un contribuable citoyen de la province où elle a choisi d'exercer

⁵ J'ai essayé de faire une distinction entre l'affaire *Sparrows Point* et l'affaire *Anglophoto Limited c. L'Ikaros* [1973] C.F. 483. Ma décision a été infirmée en appel ([1974] 1 C.F. 327) aux motifs que, à ce stade de la procédure, les faits soumis ne permettaient pas de se prononcer sur la question de la compétence. Je ne reprendrai pas ici ma discussion de l'affaire *Sparrows Point*.

Johnston within the jurisdiction of this Court. It seems to me a defendant is entitled, even if it means the scandal of duplication of proceedings, to have his rights determined by the Courts of the province in which he carries on business and by which laws the particular matters in suit are generally regulated, rather than be subjected to the adjudication of another Court, constituted and given certain jurisdiction by another legislative authority, where that other Court, by virtue of other facts, has jurisdiction over some other person who was in some way involved in the general matter in dispute.

I turn now to the other grounds (assuming jurisdiction) on which the plaintiff's action must be dismissed. The plaintiff contends the Court ought to find that the pipe in question was received by Johnston as bailee, in good order and condition. It was after the pipe came into Johnston's possession, it is submitted, that the 238 pieces (or the majority of them) were bent or distorted. The plaintiff says Johnston was a bailee for reward; when goods or chattels in good order and condition are entrusted to a bailee and are subsequently lost, damaged or destroyed, the onus of proof then falls on the bailee to show that the loss or damage did not happen in consequence of his neglect to use such care as a prudent and careful man would use in respect of his own property. Counsel for the defendant agrees with this general statement of the law. It is common ground between counsel, that if the bailee succeeds in meeting the onus so described, he is not bound to show how the damage or loss occurred.

The defendant's first point is that the plaintiff has not shown, on a balance of probabilities, that the 238 pieces of pipe were in fact shipped aboard the *Juzan Maru*. In my view, there is sufficient admissible and relevant evidence to warrant the drawing of an inference that the pipe in question was in fact shipped aboard the vessel.

The plaintiff asserts and the defendant disputes that the evidence shows that the pipe was

ses activités commerciales; il peut fort bien être injuste d'exagérer sans le moindre réalisme les faits d'une affaire comme celle-ci pour rendre une entité, telle que la Johnston, justiciable de cette cour. Il me semble qu'un défendeur a droit, même au prix du scandale de la dualité de procédures, de voir ses droits fixés par les tribunaux de la province dans laquelle il exerce son commerce et dont les lois règlent d'une manière générale les questions précisément en litige, plutôt que d'être soumis à une autre cour, établie par un autre corps législatif de qui elle tient sa compétence, lorsque cette autre cour est, vu d'autres faits, compétente à l'égard d'autres personnes qui sont d'une certaine manière impliquées dans ce litige.

Je passe maintenant aux autres motifs pour lesquels il convient, même en admettant la compétence de cette cour, de rejeter l'action de la demanderesse. Celle-ci prétend que la Cour devrait constater que la Johnston en sa qualité de dépositaire a reçu les tubes en question en bon état. On soutient que c'est après que la Johnston en eut pris possession que les 238 tubes (ou la majorité d'entre eux) ont été tordus ou déformés. La demanderesse déclare que la Johnston était un dépositaire à titre onéreux; quand des biens ou des effets en bon état sont confiés à un dépositaire et qu'ils sont par la suite perdus, endommagés ou détruits, il appartient au dépositaire de prouver que la perte ou le dommage n'est pas dû au fait qu'il ne leur a pas apporté les soins qu'un homme prudent et avisé aurait apporté à ses propres biens. L'avocat du défendeur approuve cet exposé général du droit. Les avocats des parties admettent que si le dépositaire arrive à faire la preuve susmentionnée, il n'a pas à démontrer comment le dommage ou la perte est survenue.

Le défendeur a d'abord soutenu que la demanderesse n'a pas démontré, vu la prépondérance des probabilités, que les 238 tubes ont été effectivement expédiés à bord du *Juzan Maru*. A mon avis, il y a suffisamment de preuves admissibles et pertinentes pour conclure que les tubes en question ont effectivement été expédiés à bord du navire.

La demanderesse soutient et le défendeur nie que la preuve démontre que la Johnston a reçu

received by Johnston in good order and condition. The plaintiff relies primarily on the bills of lading which indicate the pipe was received by the shipper, and no damage noted. The bills of lading may be evidence against the shipper but they cannot, in my view, be evidence against Johnston. Johnston was not a party to them. Johnston had nothing to do with the shipping arrangements in Japan, any pre-shipment inspections, or with the loading or stowing on the carrier. The plaintiff also relies on the evidence of certain witnesses who, from time to time, saw the pipe being discharged at Centennial Pier from the *Juzan Maru*. Those witnesses saw, but only at intermittent times and by cursory observation, pipe being loaded aboard the scow arranged for by Johnston. Tally slips, prepared by persons engaged by the ships agents, were admitted by me in evidence pursuant to section 43A [en. S.B.C. 1968, c. 16, s. 5] of the British Columbia Evidence Act and section 30 of the *Canada Evidence Act*, [R.S.C. 1970, c. E-10] as records made in the usual course of business. The tally slips did not disclose any notations of damage in respect of pipe alleged to have been shipped under bill of lading OV-2 or OV-4. I do not attach any significant weight to these tally slips. They cannot be related, on the basis of any evidence admissible as against Johnston, to the particular bills of lading. Nor can any reasonable inference be drawn that the 238 pieces of pipe were in fact included in the tally slips referred to. More important, however, is the clear evidence in this case that bends or distortions in pipe of the type in question in this case cannot be discerned, except in the case of very obvious bending or distortion, without the assistance of some mechanical means of inspection. According to the evidence before me the usual and acceptable method of determining whether pipe is distorted or bent is to roll each piece on dunnage in a pipe rack.

In this case the plaintiff has not established by any satisfactory evidence, far less a preponderance of evidence, that the pipe when it was discharged over the side of the *Juzan Maru* to the scow, was not bent or distorted, but in good condition. A good deal of cross-examination of defence witnesses was directed to try and establish that the methods of handling the pipe by

les tubes en bon état. La demanderesse se base principalement sur les connaissements qui indiquent que les tubes ont été reçus par le chargeur, et ne mentionnent aucun dommage. A mon avis, les connaissements peuvent servir de preuves contre le chargeur mais non contre la Johnston qui n'y était pas partie. La Johnston est complètement étrangère aux modalités d'expédition fixées au Japon, aux contrôles effectués avant l'expédition ou au chargement et à l'arrimage sur le navire. La demanderesse s'appuie aussi sur les dépositions de certains témoins qui, par intermittence, ont vu le déchargement des tubes du *Juzan Maru* à la jetée du Centenaire. Ces témoins ont vu, seulement par intermittence et à la suite d'observations superficielles, le chargement des tubes à bord du chaland retenu par la Johnston. Conformément à l'article 43A de la *British Columbia Evidence Act* [prom. 1968, c. 16, art. 5] et l'article 30 de la *Loi sur la preuve au Canada*, [S.R.C. 1970, c. E-10] j'ai admis en preuve, à titre de pièces établies dans le cours ordinaire des affaires, les fiches de pointage établies par les employés du consignataire du navire. Ces fiches ne font aucun état du dommage concernant les tubes qui auraient été expédiés sous les connaissements OV-2 ou OV-4. Je n'attache pas beaucoup d'importance à ces fiches de pointage. On ne peut, sur la base des preuves admissibles à l'encontre de la Johnston, les rattacher aux connaissements en question. Il n'est pas raisonnable d'en conclure que ces fiches se rapportaient effectivement aux 238 tubes. Toutefois, ce qui est plus important, c'est qu'il est clairement établi en l'espèce que, sauf si elles sont très apparentes, on ne peut déceler les courbures ou déformations de ce genre de tubes sans l'aide de moyens mécaniques de vérification. Il ressort de la preuve soumise que la méthode normale et acceptable de vérification consiste à faire rouler chaque tube sur le fardage du porte-tubes.

Dans cette affaire, la demanderesse n'a pas établi d'une manière satisfaisante et encore moins irréfutable que les tubes n'étaient ni déformés ni tordus, mais en bonne condition pendant leur déchargement du *Juzan Maru* dans la barge. Une bonne partie du contre-interrogatoire des témoins de la défense avait pour but d'essayer de prouver qu'on pouvait imputer aux

Johnston when it unloaded the pieces from the scow could have caused the damage ultimately discovered when the majority of the pieces were rolled on Johnston's pipe racks. In my view, no such possibility or probability was proved.

The evidence at trial satisfies me that the methods used by Johnston in unloading from the scow and transporting the pipe to the pipe racks were acceptable methods and ones which had been used by Johnston, with the knowledge and apparent approval by the plaintiff, for many years. Further, I find the methods adopted were those in which reasonable care was used.

It was argued on behalf of the plaintiff that the bending and distortion of the pipe might have occurred after the pipe was loaded on to the scow and before it was unloaded. There is no evidence to support this contention, nor any evidence from which any inference could reasonably be drawn. On the contrary, the evidence persuades me the trip by scow was uneventful, and nothing occurred while the pipe was aboard it which could have caused the distortions ultimately discovered.

The plaintiff has in my view failed to establish that the pipe was received by Johnston without the bends and distortion ultimately discovered in the 238 pieces. Further, Johnston has in my opinion satisfied the onus on it. The evidence satisfies me, on a balance of probabilities, that Johnston used the care and diligence in respect of the plaintiff's pipe which a prudent or careful owner would have exercised in respect of his own pipe.

The plaintiff's action as against Johnston is therefore dismissed. The defendant Johnston is entitled to its costs.

méthodes de manutention utilisées par la Johnston lors du déchargement des tubes du chaland les dommages découverts par la suite, une fois la plupart des tubes placés dans le porte-tubes de la Johnston. A mon avis, cette hypothèse n'a pas été prouvée.

Les preuves fournies à l'audience me donnent la certitude que les méthodes de la Johnston pour décharger les tubes du chaland et les transporter au porte-tubes étaient acceptables et qu'elle les utilisait de longue date à la connaissance et avec l'accord manifeste de la demanderesse. En outre, je constate que ces méthodes ont été utilisées avec un soin raisonnable.

On a avancé au nom de la demanderesse que les courbures et les déformations avaient pu se produire entre le chargement des tubes à bord du chaland et leur déchargement. Une telle prétention n'est appuyée sur aucune preuve et aucune preuve n'a été soumise permettant de tirer raisonnablement quelque conclusion que ce soit. Au contraire, les preuves me donnent la certitude que le transport par chaland s'est effectué sans incident et que rien ne s'est produit au cours de cette étape qui pourrait avoir causé les déformations découvertes par la suite.

A mon avis, la demanderesse n'a pas prouvé que la Johnston avait reçu les tubes sans les courbures et les déformations découvertes par la suite dans 238 tubes. En outre, à mon sens, la Johnston s'est bien déchargée du fardeau de la preuve à ce sujet. La preuve me convainc que, selon toute probabilité, la Johnston a accordé aux tubes de la demanderesse le soin et la diligence qu'un propriétaire prudent et avisé aurait accordés à ses propres tubes.

L'action de la demanderesse en ce qui concerne la Johnston est donc rejetée. La défenderesse Johnston a droit à ses dépens.