

**The Robert Simpson Montreal Ltd. (Plaintiff)**

v.

**Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, Lloyd Ernst Russ, and Montreal Shipping Co. Ltd. (Defendants)**

and

**Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher and Lloyd Ernst Russ (Third Party Plaintiffs)**

and

**Warnock Hersey International Ltd. and Montreal Shipping Co. Ltd. (Third Party Defendants)**

Trial Division, Walsh J.—Montreal, March 19; Ottawa, March 26, 1973.

*Maritime law—Jurisdiction—Parties—Action for loss of cargo against ship—Ship claiming indemnity from wharfinger—Jurisdiction—Federal Court Act, s. 22.*

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.

*Held*, the Court had no jurisdiction under section 22 of the *Federal Court Act* with respect to the claim by the shipowner and carrier against the terminal operators, and the third party notices must be dismissed.

MOTION by defendants to strike out third party notices.

COUNSEL:

*V. Prager* for plaintiff.

*E. Baudry* for defendants.

*D. Marler* for third party defendants.

SOLICITORS:

*Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier and Robb*, Montreal, for plaintiff.

*Brisset, Reyecraft, Bishop and Davidson*, Montreal, for defendants.

**The Robert Simpson Montreal Ltd. (Demanderesse)**

c.

**Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, Lloyd Ernst Russ et Montreal Shipping Co. Ltd. (Défenderesse)**

et

**Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher et Lloyd Ernst Russ (Tierces parties demanderesses)**

et

**Warnock Hersey International Ltd. et Montreal Shipping Co. Ltd. (Tierces parties défenderesses)**

Division de première instance, le juge Walsh—Montréal, le 19 mars; Ottawa, le 26 mars 1973.

*Droit maritime—Compétence—Parties—Action pour perte de la cargaison intentée contre le navire—Navire réclamant une indemnité au gardien de quai—Compétence—Loi sur la Cour fédérale, art. 22.*

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.

*Arrêt*: l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* ne confère pas à la Cour la compétence nécessaire pour connaître d'une réclamation introduite par l'armateur et propriétaire contre l'entreprise de manutention. Les avis à tierce partie sont donc radiés.

REQUÊTE des défenderesses en radiation des avis à tierce partie.

AVOCATS:

*V. Prager* pour la demanderesse.

*E. Baudry* pour les défenderesses.

*D. Marler* pour les tierces parties défenderesses.

PROCUREURS:

*Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier et Robb*, Montréal, pour la demanderesse.

*Brisset, Reyecraft, Bishop et Davidson*, Montréal, pour les défenderesses.

*Chauvin, Marler, Dion and Saucier*, Montreal, for third party defendants.

WALSH J.—This action arose out of loss of or damage to part of a shipment of woollen goods and carpets shipped from Antwerp to Montreal. Paragraph 3 of the statement of claim reads:

3. When the said vessel arrived at the Port of Montreal, Quebec, Canada, Plaintiff's said cargo was found to be in a short, damaged and deteriorated condition and notice of loss was duly given to the Defendants and joint surveys were held;

Plaintiff's claim against defendants is based on breach of contract and on tort. Defendants, Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher and Lloyd Ernst Russ, in their statement of defence deny any liability on the part of the ship, invoking specifically the clause in the bill of lading relating to non-responsibility for loss and/or damage occurring after discharge and state that the shipment was placed into a harbour transit shed in the Port of Montreal by Eastern Canada Stevedoring Division of Warnock Hersey International Ltd., and into the possession, care, custody and control of the said firm and that of Montreal Shipping Company Limited, the latter firm having leased the shed, and both the said Eastern Canada Stevedoring and Montreal Shipping Company Ltd. then carrying on a joint venture as terminal operators under the name of Montreal Shipping Terminals, and allege in general that they were responsible after discharge until delivery. Said defendants gave notice to the co-defendant, Montreal Shipping Company Ltd. and a third party notice to Eastern Canada Stevedoring Division of Warnock Hersey International Ltd. that should they fail in their defence of the principal action they would claim to be indemnified against them for the loss or damage that occurred to the goods while in their possession.

By the motion before me the third party defendants now ask that the third party notices be dismissed as the Court does not have juris-

*Chauvin, Marler, Dion et Saucier*, Montréal, pour les tierces parties défenderesses.

LE JUGE WALSH—Cette action découle de la perte ou des dommages subis par une partie de la cargaison de tapis et de lainages transportés d'Anvers à Montréal. Le paragraphe 3 de la déclaration est ainsi rédigé:

<sup>a</sup> [TRADUCTION] 3. A l'arrivée du navire dans le port de Montréal (Québec), Canada, la demanderesse constata que sa cargaison était endommagée et détériorée et qu'il lui manquait de la marchandise. Elle notifia ces dommages aux défenderesses et des expertises conjointes furent effectuées.

<sup>b</sup> C'est sur la responsabilité contractuelle et délictuelle des défenderesses que la demanderesse fonde sa réclamation. Les défenderesses, Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher et Lloyd Ernst Russ, dans leur défense, rejettent toute <sup>c</sup> responsabilité de la part du navire. Elles entendent se prévaloir de la clause du connaissement les dégageant de toute responsabilité découlant de la perte ou l'avarie survenue après le déchargement. Elles déclarent en effet que la cargaison <sup>d</sup> fut entreposée dans un hangar de quai du port de Montréal par la Eastern Canada Stevedoring Division of Warnock Hersey International Ltd., et que la cargaison avait été remise aux soins et sous la garde de ladite compagnie et de la Montreal Shipping Company Limited, locataire de <sup>e</sup> l'entrepôt. Ces deux compagnies étaient alors associées dans une entreprise de manutention et effectuaient leurs opérations sous le nom de Montreal Shipping Terminals. En somme, c'est <sup>f</sup> à elles, affirment les défenderesses, qu'incombait la responsabilité de la cargaison pendant la période allant du déchargement à la livraison. Les défenderesses notifient la codéfenderesse, la Montreal Shipping Company Ltd., et <sup>g</sup> envoyèrent un avis à tierce partie à la Eastern Canada Stevedoring Division of Warnock Hersey International Ltd. portant qu'au cas où elles perdraient leur procès, elles se retourneraient contre les tierces parties et réclameraient <sup>h</sup> une indemnité pour les pertes ou les avaries qu'avaient subies les marchandises alors qu'elles se trouvaient en leur possession.

<sup>i</sup> Les tierces parties défenderesses m'ont adressé une requête demandant que les avis à tierce partie soient rejetés étant donné que la

diction over such a claim under the provisions of the *Federal Court Act*.

In support of this counsel for the third parties argued that only the carrier and owners were sued by plaintiff and no attempt was made to allege that the loss took place after delivery, and that the only possible sections of the *Federal Court Act* which could give jurisdiction to the Trial Division of this Court over stevedores or terminal operations would be section 22(2)(e), (f), (h) or (i) and that a close analysis of each of these paragraphs of the said section indicates that none of them is applicable in the present circumstances. Section 22(2)(f) reads as follows:

22. (2) Without limiting the generality of subsection (1), it is hereby declared for greater certainty that the Trial Division has jurisdiction with respect to any claim or question arising out of one or more of the following:

(f) any claim arising out of an agreement relating to the carriage of goods on a ship under a through bill of lading or in respect of which a through bill of lading is intended to be issued, for loss or damage to goods occurring at any time or place during transit;

but in the present case there is no allegation that there was a through bill of lading covering loss or damage occurring at any time or place during transit, and such a specific allegation would be necessary to give jurisdiction under this section had plaintiff intended to bring in stevedores or warehousemen. Paragraph (e) only applies when there is damage sustained by or resulting from loss of a ship in which case cargo damage can be included. Paragraphs (h) and (i) refer to claims for loss of or damage to goods or arising out of any agreement relating to the carriage of goods "in or on a ship". The words "carriage of goods in a ship" in section 18(3) of the former *Admiralty Act* were held to be not broad enough to include a case relating to damages to goods landed from rather than carried in a ship (see *The Toronto Harbour Com'rs v. The "Robert C. Norton"* [1964] Ex.C.R. 498). Counsel for third party defendants argued that the law was not changed with the adoption of the *Federal Court Act* since section 42 of that Act reads:

*Loi sur la Cour fédérale* n'accorde pas à la Cour la compétence nécessaire pour connaître d'une telle réclamation.

A l'appui de cette thèse, l'avocat des tierces parties soutient que la demanderesse n'a poursuivi que le transporteur et les propriétaires et qu'à aucun moment on n'a essayé d'alléguer que la perte a eu lieu après la livraison. Il affirme en outre que les seules dispositions de la *Loi sur la Cour fédérale* qui puissent donner compétence à la Division de première instance de cette Cour à l'égard des débardeurs ou des opérations de manutention seraient les alinéas e), f), h) ou i) de l'article 22(2) et qu'un examen détaillé de chacun des alinéas de cet article montre qu'aucun n'est applicable dans les circonstances actuelles. L'article 22(2)f) dispose que:

22. (2) Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1), il est déclaré pour plus de certitude que la Division de première instance a compétence relativement à toute demande ou à tout litige de la nature de ceux qui sont ci-après mentionnés:

f) toute demande née d'une convention relative au transport à bord d'un navire de marchandises couvertes par un connaissement direct ou pour lesquelles on a l'intention d'établir un connaissement direct, pour la perte ou l'avarie de marchandises survenue à quelque moment ou en quelque lieu en cours de route;

Mais personne n'affirme en l'espèce qu'un connaissement direct couvrirait la perte ou l'avarie à quelque moment ou en quelque lieu en cours de route. Or, si la demanderesse avait eu l'intention de poursuivre les débardeurs ou les employés des entrepôts, elle aurait dû faire une déclaration afin de donner compétence aux termes de cet article. L'alinéa e) ne s'applique que quand il y a avarie au navire ou imputable à la perte de ce dernier; dans ce cas, on peut inclure les avaries subies par la cargaison. Les alinéas h) et i) se rapportent aux réclamations pour la perte ou l'avarie de marchandises, ou découlant d'une convention relative au transport de marchandises «à bord d'un navire». On a considéré que les termes «transport de marchandises dans un navire» figurant à l'article 18(3) de l'ancienne *Loi sur l'Amirauté* étaient trop étroits pour inclure une affaire relative aux avaries subies par des marchandises déchargées d'un navire plutôt que transportées (voir l'affaire *The Toronto Harbour Com'rs c. The "Robert C.*

42. Canadian maritime law as it was immediately before the 1st day of June 1971 continues subject to such changes therein as may be made by this or any other Act.

He contended that section 22(2)(h) and (i) of the *Federal Court Act* is merely a rewording of section 18(3) of the former *Admiralty Act* and that the jurisprudence under that Act is still applicable. This jurisprudence was reviewed in the case of *Maag and Company Limited et al. and Eastern Canada Stevedoring Limited*, an unreported judgment of the Exchequer Court dated October 20, 1969. That case dealt with a motion by defendants Eastern Canada Stevedoring Limited for an order that the action be dismissed against it on the ground of lack of jurisdiction of the Court for a claim covering loss of or damage to goods occurring subsequent to discharge and not caused by a ship. Reference was made in it to *The "Sparrow's Point" v. Greater Vancouver Water District* [1951] S.C.R. 396, which had referred to the scandal of bringing two actions, one against the ship in Admiralty Court and another against the Harbours Board in another Court, stating that all claims arising out of damage occasioned by the ship should be disposed of in one action. In that case, however, there was no indication as to which of the defendants was responsible for the damage. In rendering judgment in the *Maag* case I stated:

In the present case it would appear that the facts giving rise to the action against the defendant Eastern Canada Stevedoring Limited are inextricably part of the facts giving rise to the action against the other defendants. At this stage of the proceedings it is impossible to say which of the defendants is responsible for the loss of the cargo or if the liability would be based on contract or on tort. The allegations in the statement of claim indicate the intention of attempting to establish that defendant Eastern Canada Stevedoring Limited and the other co-defendants are joint tort-feasors. Under the circumstances it would seem to be highly unrealistic and undesirable to force plaintiff to bring proceedings against the ship owners in the Exchequer Court

*Norton*» [1964] R.C.É. 498). L'avocat des tierces parties défenderesses a soutenu que la loi n'avait pas été modifiée par l'adoption de la *Loi sur la Cour fédérale* puisque l'article 42 de cette dernière prévoit que:

42. Le droit maritime canadien existant immédiatement avant le 1<sup>er</sup> juin 1971 reste en vigueur sous réserve des modifications qui peuvent y être apportées par la présente loi ou toute autre loi.

<sup>b</sup> Il soutient que l'article 22(2)(h) et (i) de la *Loi sur la Cour fédérale* n'est qu'une nouvelle rédaction de l'article 18(3) de l'ancienne *Loi sur l'Amirauté* et que la jurisprudence établie sous le régime de ladite loi est toujours applicable. <sup>c</sup> Cette jurisprudence fut examinée dans l'affaire *Maag and Company Limited et autres c. Eastern Canada Stevedoring Limited*, arrêt non publié de la Cour de l'Échiquier en date du 20 octobre 1969. Cette affaire portait sur la requête introduite par la défenderesse Eastern Canada Stevedoring Limited visant à obtenir une ordonnance rejetant l'action intentée contre elle au motif que la Cour ne pouvait pas connaître des réclamations fondées sur la perte ou <sup>d</sup> l'avarie de marchandises survenue après déchargement et non imputable au navire. On y mentionnait l'arrêt *The «Sparrow's Point» c. Greater Vancouver Water District* [1951] R.C.S. 396, <sup>e</sup> qui avait rapporté la situation scandaleuse découlant de l'obligation d'intenter deux actions, l'une contre le navire en la Cour de l'amirauté et l'autre contre le Conseil des ports dans une autre Cour, et déclaré que toute réclamation découlant d'avaries causées par le navire <sup>f</sup> devrait être réglée dans une même action. Dans cette affaire, toutefois, il n'y avait aucune indication permettant de déterminer quel défendeur <sup>g</sup> était responsable de l'avarie. En rendant le jugement <sup>h</sup> dans l'affaire *Maag*, j'ai déclaré:

[TRADUCTION] Il semble dans cette affaire que les faits qui ont motivé l'action contre la défenderesse, l'Eastern Canada Stevedoring Limited, sont inextricablement liés à ceux qui ont motivé l'action contre les autres défendeurs. A ce stade, <sup>i</sup> il n'est pas encore possible de dire quel défendeur est responsable de la perte de la cargaison ou si cette responsabilité est contractuelle ou délictuelle. Les affirmations contenues dans la déclaration indiquent l'intention de prouver que la défenderesse, l'Eastern Canada Stevedoring Limited, et les autres codéfendeurs sont conjointement et solidairement responsables à titre délictuel. Vu les circonstances de cette affaire, il ne semble pas du tout réaliste ni même souhaitable d'obliger la demanderesse à intenter une action

sitting in Admiralty, and against the defendants Eastern Canada Stevedoring Limited in the Superior Court for the Province of Quebec.

The situation is entirely different in the present case when plaintiff not only did not choose to sue the third party defendants, relying instead on the liability of the three parties named as defendants, but is itself against having the third party defendants added, its counsel appearing to join with counsel for the third party defendants in asking for the dismissal of the third party proceedings. Plaintiff is entirely satisfied to limit its claim to the parties sued and does not wish to expand the action and delay same by bringing in third parties who would only be responsible for the goods in question after discharge and plaintiff claims they were never discharged from the vessel.

Defendants for their part claim that the loss occurred after discharge and are not entirely satisfied that this constitutes a valid defence of the action brought against them. They contend that jurisprudence under the old *Admiralty Act* is no longer applicable and that the Federal Court's jurisdiction is not limited to situations set out in the paragraphs of section 22(2) of the *Federal Court Act*. Defendants' counsel relies on section 22(1) which reads as follows:

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.

and on the definition of "Canadian maritime law" contained in section 2 of the Act which reads:

2. In this Act,

"Canadian maritime law" means the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute, or that would have been so administered if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in rela-

contre les armateurs devant la Cour de l'Échiquier, siéant en amirauté, et contre la défenderesse Eastern Canada Stevedoring Limited devant la Cour supérieure de la province de Québec.

La présente affaire est tout à fait différente car non seulement la demanderesse n'a-t-elle pas décidé de poursuivre les tierces parties défenderesses, puisqu'elle ne poursuit en responsabilité que les trois parties citées comme défenderesses, mais elle s'oppose même à l'intervention au procès des tierces parties défenderesses. Son avocat se joint à l'avocat des tierces parties défenderesses pour demander que soit rejetée la procédure relative à tierce partie. La demanderesse est tout à fait satisfaite de ne faire porter sa réclamation que sur les parties poursuivies et n'entend pas élargir l'action ni la retarder en faisant intervenir les tierces parties qui, de toute manière, ne seraient responsables des marchandises en question qu'après déchargement et la demanderesse prétend que ces marchandises n'ont jamais été déchargées.

Pour leur part les défenderesses prétendent que la perte s'est produite après déchargement et elles ne sont pas tout à fait convaincues de la validité de ce moyen de défense dans les poursuites intentées contre elles. Elles soutiennent que la jurisprudence établie sous le régime de l'ancienne *Loi sur l'Amirauté* n'est plus applicable et que la compétence de la Cour fédérale ne se limite pas aux cas énoncés à l'article 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*. L'avocat des défenderesses se base sur l'article 22(1) qui dispose comme suit:

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.

et sur la définition du «droit maritime canadien» donnée par l'article 2 de la loi qui dispose:

2. Dans la présente loi

«droit maritime canadien» désigne le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi, ou qui en aurait relevé si cette Cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence

tion to maritime and admiralty matters, as that law has been altered by this or any other Act of the Parliament of Canada;

He relies on the words "unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters". In support of his argument that the jurisdiction of the Court would not be limited to damage to goods carried "in or on a ship" when interpreting section 22(2)(h) and (i), he refers to section 657 of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, which extends the responsibility of carriers "not only for goods received on board their vessels, but also for goods delivered to them for conveyance by any such vessel". He argues that the *Hague Rules* permit a derogation from the regular limitation of the ship's responsibility to the tackle to tackle period so as to include damages prior to loading or after discharge and refers to a recent, and as yet unreported, judgment of the Quebec Court of Appeal rendered on July 5, 1972 under No. 11,506 in the case of *Fjell-oranje Lines & Fjell Line v. Oranje Lijn (Maatschapij Zee-Transport) N.V. et al.* in which Mr. Justice Owen stated at page 6:

Saying that the risk shifts from the carrier to the consignee when the goods are discharged from the ship is not the same thing as saying that the contract of carriage is terminated when the goods are discharged. The contract still applies and the carrier still has the obligation to deliver to the consignee after the goods have been discharged.

He argued that on this line of reasoning it might not be a sufficient defence for his clients to say that the goods were duly discharged but that they might still be held liable and it was therefore necessary to bring in the third party defendants so as to settle all matters in dispute between the parties. In that case the bill of lading provided that after discharge the goods would be at the entire risk of the consignee, and the action against the carrier was dismissed. He stated that at this stage of the proceedings it cannot be said whether there was a similar provision in the bill of lading. This is rather specious arguing since defendants are well aware of the terms of the bill of lading, and as already stated in their defence they refer to the fact that it contained a clause relating to non-responsibility for loss and/or damage occurring

illimitée en matière maritime et d'amirauté, compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada;

Il s'appuie sur les termes «compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté». Pour appuyer sa thèse selon laquelle la compétence de la Cour ne se limiterait pas à l'avarie de marchandises transportées à bord d'un navire, quand il interprète l'article 22(2)(h), il se réfère à l'article 657 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, c. S-9, aux termes duquel les transporteurs sont responsables «non seulement des marchandises reçues à bord de leurs bâtiments, mais aussi de celles qui leur sont livrées pour être transportées par l'un de ces bâtiments». Il soutient que les *Règles de La Haye* permettent de déroger à la limitation normale de la responsabilité du navire pendant la période qui va du chargement au déchargement afin de pouvoir inclure les avaries subies avant chargement ou après déchargement et se rapporte au jugement de la Cour d'appel du Québec rendu le 5 juillet 1972 (n° du greffe 11,506) et non encore publié, dans l'affaire de *Fjell-oranje Lines & Fjell Line c. Oranje Lijn (Maatschapij Zee-Transport) N.V. et autres* dans lequel le juge Owen déclarait à la page 6:

[TRADUCTION] Ce n'est pas la même chose de dire que le risque est transféré du transporteur au destinataire quand les marchandises sont déchargées que de dire que le contrat de transport prend fin dès le déchargement. Le contrat s'applique encore et le transporteur a encore l'obligation de livrer au destinataire les marchandises déchargées.

L'avocat des défenderesses a soutenu qu'en application de ce raisonnement, le fait d'affirmer que les marchandises avaient bien été déchargées pouvait ne pas constituer une défense suffisante et qu'elles pourraient encore être tenues responsables. Par conséquent, il était nécessaire de faire intervenir les tierces parties défenderesses afin de régler tous les points en litige entre les parties. Dans l'affaire précitée, le connaissement prévoyait qu'après déchargement des marchandises, le destinataire assumait tous les risques et l'action intentée contre le transporteur fut rejetée. Il déclara qu'à ce stade de la procédure, on ne pouvait pas indiquer qu'une telle disposition figurait au connaissement. Cet argument est assez spécieux car les défenderesses sont parfaitement au courant des clauses du connaissement et, comme elles

after discharge. Defendants' counsel further invoked the provisions of Rule 1716(2)(b) of the Federal Court Rules which reads as follows:

*Rule 1716. (2)* At any stage of an action the Court may, on such terms as it thinks just and either of its own motion or on application,

(b) order any person who ought to have been joined as a party or whose presence before the Court is necessary to ensure that all matters in dispute in the action may be effectually and completely determined and adjudicated upon, to be added as a party;

but no person shall be added as a plaintiff without his consent signified in writing or in such other manner as the Court may find to be adequate in the circumstances. and Rule 1729(2) which reads:

*Rule 1729. (2)* The Court, upon the hearing of an application under paragraph (1), may strike out the third party notice or may order the question of liability, as between the third party and the defendant giving the notice, to be tried in such manner, at or after the trial of the action, as the Court may direct, and may give the third party liberty to defend the action, upon such terms as may be just, or to appear at the trial and take part therein, and generally may order such proceedings to be taken and give such directions as may appear proper for having the question between the defendant and the third party most conveniently determined, and as to the mode and extent in or to which the third party shall be bound or made liable by the judgment in the action.

contending that they indicate the desirability of having all parties who may be concerned with the outcome of an action before the Court so that all matters in dispute can be effectually determined and adjudicated upon. He also invokes Rule 1726(1) which reads as follows:

*Rule 1726. (1)* Where a defendant claims to be entitled to contribution or indemnity from, or to relief over against, any person not a party to the action (hereinafter called the "third party"), he may file a third party notice.

This argument must also be rejected. Even in cases where it is desirable that third parties be joined, and I am not so stating in the present case, the Rules cannot permit the joinder of them unless the Court would, by virtue of the Act, have jurisdiction over the subject-matter of

l'ont déjà déclaré dans leurs défenses, elles se reportent à la clause sur la non-responsabilité pour toute perte ou avarie se produisant après déchargement. L'avocat des défenderesses a ensuite invoqué les dispositions de la Règle 1716(2)(b) des règles de la Cour fédérale qui dispose:

*Règle 1716. (2)* La Cour peut, à tout stade d'une action, aux conditions qu'elle estime justes, et soit de sa propre initiative, soit sur demande,

(b) ordonner que soit constituée partie une personne qui aurait dû être constituée partie ou dont la présence devant la Cour est nécessaire pour assurer qu'on pourra valablement et complètement juger toutes les questions en litige dans l'action et statuer sur elles;

toutefois, nul ne doit être constitué codemandeur sans son consentement notifié par écrit ou de telle autre manière que la Cour peut juger adéquate dans les circonstances. et la Règle 1729(2) qui dispose:

*Règle 1729. (2)* La Cour, après l'audition d'une telle demande, pourra radier l'avis à tierce partie ou pourra ordonner que la question de l'obligation, entre la tierce partie et le défendeur qui a donné l'avis, soit instruite, lors de l'instruction de l'action ou par la suite, de la manière que la Cour pourra prescrire, et elle pourra accorder à la tierce partie la faculté de contester l'action, aux conditions qui peuvent être justes, ou de comparaître à l'instruction et d'y participer, et en général, pourra ordonner d'engager les procédures et donner les instructions qui peuvent lui paraître à propos afin que le litige entre le défendeur et la tierce partie soit jugé de la manière qui convient le mieux, et donner des instructions quant à la nature et à l'étendue de l'obligation à laquelle la tierce partie sera tenue aux termes du jugement rendu dans l'action.

Il soutient que ces règles suggèrent qu'il est souhaitable que toutes les parties concernées par l'issue de l'action comparaissent devant la Cour afin que toutes les questions en litige puissent être réglées de façon appropriée. Il invoque également la Règle 1726(1) qui porte que:

*Règle 1726. (1)* Lorsqu'un défendeur prétend avoir droit de recevoir d'une personne qui n'est pas partie à l'action une contribution ou une indemnité, ou prétend avoir droit de demander un redressement contre cette personne (ci-après appelée la «tierce partie»), il peut déposer un document appelé «avis à la tierce partie».

On doit également rejeter cet argument. Même dans les affaires où il est souhaitable d'adjoindre des tierces parties, et je ne prétends pas que ce soit le cas en l'espèce, les règles n'autorisent pas leur adjonction, à moins qu'en vertu de la loi l'objet de la demande relève de la compé-

the claim. This is made very clear by the Supreme Court in *Consolidated Distilleries Limited v. Consolidated Exporters Corporation Ltd.*, [1930] S.C.R. 531 at p. 536 in which Chief Justice Anglin stated:

It would, therefore, in our opinion, be beyond the power of Parliament to legislate directly for the enforcement of such a right in the Exchequer Court of Canada, as between subject and subject, and it seems reasonably clear that Parliament has made no attempt to do so. What Parliament cannot do directly, by way of conferring jurisdiction upon the Exchequer Court, that court cannot itself do by virtue of any rule it may pass. It follows that, even if, *ex facie*, rule 262 of the Exchequer Court might be broad enough to include a third party procedure in a case such as that now before us, it cannot have been intended to have any such effect, since so to construe it would be to attribute to the Exchequer Court an intention, by its rules, to confer upon itself a jurisdiction which it would transcend the power of Parliament to give to it.

On this short ground the present appeal should be dismissed.

While it might conceivably be convenient in some cases to have the Exchequer Court exercise, by way of third party procedure, a jurisdiction such as that here invoked, it certainly cannot be said that it is "necessarily incidental" (*City of Montreal v. Montreal Street Railway* [1912] A.C. 333, at pp. 344-6) to the exercise by that court of the jurisdiction conferred upon it by Parliament, that it should possess power to deal with such matters, even where they arise out of the disposition of cases within its jurisdiction. On the other hand, in many cases, and not at all improbably in the present case, it would be highly inconvenient that the Crown should be delayed in its recovery against the defendant liable to it while that defendant litigated with the third party a claim—possibly very contentious—to be indemnified by it.

This statement is very pertinent to the present case in that not only do third party defendants contend that the Court does not have jurisdiction over the claim against them in the event that it should be established that the loss occurred after discharge, but plaintiff itself contends that it would be highly inconvenient that it should be delayed in its recovery against the defendants while they litigate with the third parties a claim, possibly very contentious, to be indemnified by them.

In the present case, if plaintiff had been unable to determine when or how the loss occurred and had chosen to sue not only the

tence de la Cour. Ceci a été très clairement établi par la Cour suprême dans l'affaire *Consolidated Distilleries Limited c. Consolidated Exporters Corporation Ltd.* [1930] R.C.S. 531, à la p. 536, dans laquelle le juge en chef Anglin a déclaré:

[TRADUCTION] A notre avis, il n'est pas de la compétence du Parlement de légiférer directement pour permettre à la Cour de l'Échiquier de faire appliquer un tel droit entre les parties et il me semble clair que telle n'a pas été son intention. Ce que le Parlement ne peut pas faire en rendant la Cour de l'Échiquier compétente, celle-ci ne peut pas le faire en adoptant une règle. Il s'ensuit que même si, à première vue, la règle 262 de la Cour de l'Échiquier semble assez large pour s'appliquer à la procédure relative au tiers dans une affaire telle que celle qui nous est soumise, il est impossible que ce soit le but recherché car une telle interprétation aurait pour effet d'attribuer à la Cour de l'Échiquier l'intention de se donner elle-même, au moyen de ses règles, une compétence qui dépasserait ce que le Parlement avait le pouvoir de lui conférer.

Pour ce motif péremptoire, le présent appel doit être rejeté.

Alors qu'il pourrait être pratique dans certains cas de permettre à la Cour de l'Échiquier d'exercer, par le biais de la procédure relative à la tierce partie, une compétence similaire à celle qu'on invoque en l'espèce, on ne peut certainement pas dire que l'exercice de la compétence conférée par le Parlement à cette cour «implique nécessairement» (*La cité de Montréal c. La Compagnie de tramways de Montréal* [1912] A.C. 333, aux pp. 344 à 346) qu'elle détienne le pouvoir de traiter ces questions, même si elles se posent alors que la cour statue sur une affaire relevant de sa compétence. Par ailleurs, et très probablement en l'espèce, il serait extrêmement inopportun que la Couronne subisse un retard dans le recouvrement des dommages que la défenderesse est tenue de lui verser pendant que cette dernière poursuit une tierce partie pour se faire indemniser, réclamation qui peut être longue à régler.

Cette déclaration se rapporte directement à notre affaire non seulement parce que les tierces parties défenderesses soutiennent que la Cour n'a pas compétence pour statuer sur le recours dont elles font l'objet s'il était prouvé que la perte s'est produite après le déchargement, mais aussi parce que la demanderesse soutient elle-même qu'il serait extrêmement inopportun qu'elle subisse un retard dans le recouvrement des dommages contre les défenderesses pendant que ces dernières poursuivent les tierces parties pour se faire indemniser réclamation qui peut être longue à régler.

Dans cette affaire, si la demanderesse n'avait pas réussi à déterminer l'époque ou les circonstances des avaries et avait choisi de poursuivre



ship and owners but also the stevedores and warehousemen, no doubt the Court would have accepted jurisdiction over all parties as in the *Maag* case (*supra*). Plaintiff has chosen, however, to adopt the position that the loss occurred before the goods were discharged and is quite satisfied to rely on this and take proceedings against the defendants named. There is no justification for defendants to attempt to enlarge the scope of the proceedings and costs of same by attempting to bring in the third party defendants. Defendants have already alleged in their defence that the loss did not occur during carriage and that they are not responsible for it, but rather the third parties who had control of the merchandise after discharge. If this defence is successful, plaintiff's action will be dismissed and defendants will have had no need to bring in the third parties. Plaintiff itself would then have to bring proceedings against the third parties, should it choose to do so, in another Court. On the other hand, should plaintiff succeed in its action against defendants this will be because it has been successful in establishing that the loss or damage occurred during carriage, in which event defendants' action for indemnity against the third parties would fail and unnecessary costs would have been incurred had they been made parties to the principal action. In either event I can see no necessity for joining them at this stage of the proceedings. Neither do I agree with defendants' contention that the *Federal Court Act* has the effect of expanding the jurisdiction of the Court so as to bring within its ambit claims for damages for loss of merchandise after discharge, which jurisdiction it would only have under section 22(2)(f) when a through bill of lading has been issued which, in the absence of an allegation to this effect by plaintiff or defendants, cannot be assumed to exist here.

The motion of the third party defendants for the dismissal of the third party proceedings against them is therefore maintained, with costs.

non seulement le navire et les armateurs mais également les débardeurs et les employés des entrepôts, il n'y a aucun doute que la Cour se serait déclarée compétente à l'égard de toutes les parties ainsi qu'elle le fit dans l'affaire *Maag* (précitée). Mais la demanderesse a choisi de défendre la thèse selon laquelle les pertes ont eu lieu avant le déchargement des marchandises et elle s'en tient à ce moyen et ne poursuit que les défenderesses citées. Rien ne justifie que les défenderesses tentent d'élargir le champ de ces poursuites et augmentent par là même les frais de justice en essayant de faire intervenir des tierces parties défenderesses. Les défenderesses ont déjà affirmé en leur défense que les pertes n'ont pas eu lieu pendant le transport et qu'elles n'en sont pas responsables, la responsabilité incombant plutôt aux tierces parties qui avaient la garde des marchandises après déchargement. Si ce moyen de défense est accueilli, la demanderesse sera déboutée et les défenderesses n'auront pas besoin de faire intervenir les tiers. C'est la demanderesse qui devra alors introduire une action contre les tierces parties, si elle désire le faire, auprès d'un autre tribunal. D'un autre côté, si la demanderesse obtient gain de cause contre les défenderesses, ce sera parce qu'elle aura réussi à établir que la perte ou les avaries se sont produites pendant le transport, auquel cas la demande d'indemnités des défenderesses contre les tierces parties serait rejetée et des frais de justice superflus auraient été encourus si on les avait adjointes à titre de parties à l'action principale. En tout cas je ne vois pas la nécessité de les adjoindre à ce stade des procédures. En outre, je ne retiens pas la thèse des défenderesses selon laquelle la *Loi sur la Cour fédérale* a pour effet d'étendre la compétence de la Cour aux réclamations pour perte et avarie de marchandises après déchargement. Selon les dispositions de l'article 22(2)f), la Cour n'est compétente en la matière que dans le cas où a été établi un connaissance direct; or, en l'absence d'affirmation à cet effet, on ne peut présumer l'existence d'un tel document en l'espèce.

La requête des tierces parties défenderesses visant à faire rejeter la procédure intentée contre elles est accueillie avec dépens.