

T-3012-71

T-3012-71

Anglophoto Limited (Plaintiff)

v.

The Ship *Ikaros*, Pleione Maritime Corp. and Empire Stevedoring Company Limited (Defendants)

Trial Division, Collier J.—Vancouver, September 11; Ottawa, October 27, 1975.

Jurisdiction—Maritime law—Short delivery of cargo—Bill of lading for carriage by ship to Vancouver, then by rail to Toronto—Packages missing after discharge into custody of stevedores—Whether Court has jurisdiction over terminal operators after goods discharged from vessels—Whether jurisdiction over terminal operators generally where part of activities connected with loading, regardless of arrangements—Federal Court Act, ss. 22(2), 42, 61(2),(6), 63(1)—Admiralty Act, R.S.C. 1970, c. A-1, s. 18.

The bill of lading for plaintiff's goods provided for carriage by the *Ikaros* from Japan to Vancouver then by rail to Toronto. The ship's record showed that the goods were delivered in full to defendant Empire Stevedoring Co. at Vancouver, but the latter's record showed short delivery. Plaintiff's action for damages was dismissed for lack of jurisdiction. On appeal, it was held that the jurisdictional questions should not, on the material then before the Court, have been answered. Plaintiff then brought this action for damages.

Held, the Court had jurisdiction in respect of the claim against Empire Stevedoring Co. In its capacity as terminal operator, Empire Stevedoring Co. had agreed with the carrier to take delivery and custody from the vessel and load the packages for transshipment to Toronto. In this respect, Empire Stevedoring Co. participated in removing the goods, after completion of the voyage, and delivering them to plaintiff. That operation was part and parcel of activities essential to carriage of goods by sea. The claim was made and relief sought by virtue of a law of Canada within the class of navigation and shipping. Though the action was commenced before the coming into force of the *Federal Court Act*, the action need not have been discontinued and recommenced in this Court; under section 18 of the *Admiralty Act*, the Exchequer Court had jurisdiction.

Anglophoto Ltd. v. The "Ikaros" [1973] F.C. 483, [1974] 1 F.C. 327, discussed. *The Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* [1973] F.C. 1356, applied. *The Toronto Harbour Commissioners v. The "Robert C. Norton"* [1964] Ex.C.R. 498, distinguished.

Anglophoto Limited (Demanderesse)

c.

Le navire *Ikaros*, Pleione Maritime Corp. et Empire Stevedoring Company Limited (Défendeurs)

Division de première instance, le juge Collier—Vancouver, le 11 septembre; Ottawa, le 27 octobre 1975.

Compétence—Droit maritime—Livraison incomplète de marchandises—Connaissance établi pour le transport jusqu'à Vancouver par voie maritime puis, par rail, jusqu'à Toronto—Quelques colis ont disparu après avoir été remis au soin des accouiers—La compétence de la Cour s'étend-elle aux manutentionnaires portuaires après le déchargement des marchandises du navire?—La Cour a-t-elle compétence relativement aux manutentionnaires portuaires lorsqu'une partie de leurs activités se rapportait au chargement, sans égard aux ententes?—Loi sur la Cour fédérale, art. 22(2), 42, 61(2),(6), 63(1)—Loi sur l'Amirauté, S.R.C. 1970, c. A-1, art. 18.

D'après le connaissance, les articles appartenant à la demanderesse devaient être transportés à bord de l'*Ikaros* du Japon à Vancouver puis, par rail, à Toronto. Le manifeste indique que les colis ont tous été remis à la défenderesse Empire Stevedoring Co. à Vancouver, mais les registres de la cargaison de cette dernière indiquent qu'il en manquait. La demande en dommages-intérêts de la demanderesse a été rejetée au motif que la Cour n'avait pas compétence en la matière. La Division d'appel a décidé que, compte tenu du dossier soumis à la Cour, il n'aurait pas fallu répondre aux questions de compétence. La demanderesse a alors intenté cette action en dommages-intérêts.

Arrêt: la Cour a compétence relativement à la réclamation contre Empire Stevedoring Co. Cette dernière, en qualité de manutentionnaire portuaire, avait convenu avec le transporteur de prendre livraison et charge des caisses, au navire, et d'en effectuer le transbordement pour leur acheminement à Toronto. Sous ce rapport, Empire Stevedoring Co. a participé au déchargement des marchandises, à la fin de la traversée, et à leur livraison à la demanderesse. Cette opération faisait partie intégrante des activités essentielles au transport des marchandises par mer. On a fait une réclamation et demandé un redressement en vertu d'une loi du Canada relevant de la catégorie de la navigation et de la marine marchande. Bien que cette action ait été intentée avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la Cour fédérale*, elle n'avait pas à être abandonnée et reprise devant cette cour; en vertu de l'article 18 de la *Loi sur l'Amirauté*, la Cour de l'Échiquier avait compétence.

Arrêt analysé: *Anglophoto Ltd. c. Le navire "Ikaros"* [1973] C.F. 483; [1974] 1 C.F. 327. Arrêt appliqué: *La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher* [1973] C.F. 1356. Distinction faite avec l'arrêt: *Les Commissaires du Havre de Toronto c. Le navire "Robert C. Norton"* [1964] R.C.É. 498.

ACTION.

COUNSEL:

D. F. McEwen for plaintiff.
R. V. Burns for defendants The Ship *Ikaros* ^a
 and Pleione Maritime Corp.
P. J. Gordon for defendant Empire Stevedoring
 Company Limited.

SOLICITORS:

Ray, Wolfe, Connell, Lightbody & Reynolds,
 Vancouver, for plaintiff.
Macrae, Montgomery, Spring & Cunning-
ham, Vancouver, for defendants The Ship ^c
Ikaros and Pleione Maritime Corp.
Davis & Co., Vancouver, for defendant
 Empire Stevedoring Company Limited.

The following are the reasons for judgment ^d
rendered in English by

COLLIER J.: This suit is on its second trip
 through the Federal Court system¹. The monetary
 amount at stake is, by today's inflationary stand-
 ards, small. One of the main issues, that of the
 jurisdiction of this Court in respect of the claim
 advanced against the defendant Empire Stevedor-
 ing Company Limited, is, however, of importance
 to the parties. ^e

The action was commenced on April 20, 1970,
 in the Admiralty Division of the Exchequer Court
 of Canada. The plaintiff claims compensation for
 the loss of certain cameras and equipment². The
 goods were loaded on the *Ikaros* in Japan, destined
 to Vancouver and from there by rail to Toronto. ^g
 The defendant Pleione Maritime Corp. (hereafter
 the "carrier", "owner", or "ship-owner") and the
 defendant Empire Stevedoring Company Limited ^h
 (hereafter "Empire") each filed defences before
 the coming into force of the *Federal Court Act*³.
 Empire pleaded, *inter alia*, that the statement of
 claim failed "... to state a cause of action against
 it within the jurisdiction of this Honourable Court
"

¹ *Anglophoto Ltd. v. The "Ikaros"* [1973] F.C. 483, 39
 D.L.R. (3d) 446 (Trial Division); [1974] 1 F.C. 327, 50 D.L.R.
 (3d) 539 (Appeal Division).

² At this hearing, the parties agreed on the precise goods lost
 or damaged, and their value.

³ June 1, 1971.

ACTION.

AVOCATS:

D. F. McEwen pour la demanderesse.
R. V. Burns pour les défendeurs le navire
Ikaros et Pleione Maritime Corp.
P. J. Gordon pour la défenderesse Empire
 Stevedoring Company Limited.

^b PROCUREURS:

Ray, Wolfe, Connell, Lightbody & Reynolds,
 Vancouver, pour la demanderesse.
Macrae, Montgomery, Spring & Cunning-
ham, Vancouver, pour les défendeurs le navire
Ikaros et Pleione Maritime Corp.
Davis & Cie, Vancouver, pour la défenderesse
 Empire Stevedoring Company Limited.

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

LE JUGE COLLIER: La Cour fédérale est saisie
 de cette action pour la seconde fois¹. Selon les
 normes inflationnistes actuelles, le montant en jeu
 est faible. Cependant, l'un des principaux points en
 litige, celui de la compétence de cette cour pour
 connaître de l'action intentée contre la défende-
 resse Empire Stevedoring Company Limited,
 importe aux parties. ^f

L'action, à l'origine, a été intentée le 20 avril
 1970 en la Division d'amirauté de la Cour de
 l'Échiquier du Canada. La demanderesse récla-
 mait des dommages-intérêts pour la perte de cer-
 tains appareils et accessoires photographiques².
 Les articles avaient été chargés sur l'*Ikaros* au
 Japon pour être transportés jusqu'à Vancouver
 puis, par rail, de Vancouver à Toronto. ^g
 La défenderesse Pleione Maritime Corp. (ci-après
 appelée «le transporteur», «le propriétaire» ou «le proprié-
 taire du navire») et la défenderesse Empire Steve-
 doring Company Limited (ci-après appelée
 «Empire») ont toutes deux déposé leur défense
 avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la Cour*
*fédérale*³. Empire a plaidé, notamment, que la

¹ *Anglophoto Ltd. c. Le navire "Ikaros"* [1973] C.F. 483, 39
 D.L.R. (3^e) 446 (Division de première instance); [1974] 1 C.F.
 327, 50 D.L.R. (3^e) 539 (Division d'appel).

² Les parties se sont entendues à cette audition sur les articles
 perdus ou avariés et sur leur valeur.

³ Le 1^{er} juin 1971.

In February 1973 the parties agreed upon a statement of facts in order to have a question of law (the jurisdiction of this Court in respect of the claim against Empire) determined. That motion was heard by me. On the facts agreed upon, I held this Court had no jurisdiction. The plaintiff appealed. The Appeal Division held that the jurisdictional questions I decided should not, on the material before the Court at that time, have been answered. Thurlow J. said⁴:

In our opinion, the questions as propounded for the Court were not questions of law. They depend on the facts and the facts agreed to were not adequate to enable the Court to reach the conclusion that it did not have jurisdiction. Nor is there anything in the other parts of the record before us to which our attention was drawn by counsel which would serve to supplement the agreed facts to a sufficient extent to enable the Court to make such a determination.

The action subsequently came on for trial on September 11 and 12 of this year. Certain facts were agreed upon. In addition, considerable oral and documentary evidence were adduced, particularly as to the operations and activities of Empire in respect of the discharge and handling of cargo from the *Ikaros*. I think I need only say that this whole body of evidence at trial demonstrated just how inadequate, as stated by the Appeal Division, were the facts before the Trial Court on the earlier hearing on the "question of law"⁵.

I turn now to the evidence and facts at the trial.

The plaintiff was the owner of the cameras and equipment. They were shipped on board the *Ikaros* on July 10, 1969, to be delivered by the vessel to Vancouver, B.C., for transshipment by rail to Toronto, Ontario. The *Ikaros* did not call in at any ports prior to its arrival in Vancouver. Arrangements were made by the ship-owner's agents in Vancouver (Greer Shipping Ltd.) for the vessel to berth at Centennial Pier. In 1969, Empire was the

déclaration [TRADUCTION] «... n'a pas établi contre elle de cause d'action relevant de la compétence de la Cour...»

En février 1973, les parties se sont entendues sur un exposé des faits pour demander à la Cour de trancher une question de droit (la compétence de cette cour relativement à l'action intentée contre Empire). J'ai été saisi de cette requête. J'ai décidé que, vu les faits reconnus, cette cour n'avait pas compétence. La demanderesse a interjeté appel. La Division d'appel a décidé que, compte tenu du dossier dont je disposais, je n'aurais pas dû répondre aux questions de compétence qui m'étaient soumises. Le juge Thurlow a déclaré notamment⁴:

A notre avis, les questions soumises à la Cour n'étaient pas des questions de droit. Ce sont des questions de fait et les faits reconnus par les parties ne suffisent pas à permettre à la Cour de conclure à son incompétence. Les autres éléments du dossier qui nous est présenté, sur lesquels les avocats ont attiré notre attention, ne parviennent pas à compléter les faits reconnus par les parties de façon à permettre à la Cour d'arriver à une telle conclusion.

L'action est alors venue devant la Cour les 11 et 12 septembre 1975. On a convenu de certains faits. De plus, on a produit de nombreux témoignages et éléments de preuve documentaire, notamment sur les opérations et les agissements d'Empire quant au déchargement et à la manutention de la cargaison du navire *Ikaros*. Il suffit de souligner que la preuve soumise au procès a prouvé l'insuffisance des faits présentés devant la Division de première instance à l'audition antérieure portant sur la «question de droit», ainsi que l'avait déclaré la Division d'appel⁵.

J'en arrive à la preuve et aux faits présentés au procès.

La demanderesse était propriétaire des appareils et des accessoires photographiques, chargés à bord du navire *Ikaros* le 10 juillet 1969, pour leur transport jusqu'à Vancouver (C.-B.) puis, par rail, à Toronto (Ontario). L'*Ikaros* n'a fait aucune escale avant son arrivée à Vancouver. Les mandataires du propriétaire du navire (la Greer Shipping Ltd.) avaient fait le nécessaire pour que le navire accoste au quai Centennial. En 1969, Empire était

⁴ [1974] 1 F.C. 327 at page 330.

⁵ I, of course, take the responsibility for that.

⁴ [1974] 1 C.F. 327 à la page 330.

⁵ Bien sûr, j'en accepte la responsabilité.

licensed operator from the National Harbours Board of Berths 4, 5 and 6 at the terminal. Empire, at that time, had two operating divisions housed in the one legal corporate entity. One division provided stevedoring services to discharge cargo on behalf of vessel owners. The other division acted as a so-called terminal operator. Briefly in that aspect it provided all wharf and terminal services beyond ship's tackle. Empire did not have an exclusive privilege in respect of stevedoring unloading services at Centennial. Vessel owners were free to engage others if they so decided. Empire had, however, the sole licence in respect of the other terminal services.

Arrangements were made by Greer Shipping Ltd. for Empire to provide the stevedoring services required to discharge the *Ikaros*' cargo. This was part of an earlier ongoing contractual arrangement in which the plaintiff had no part. The evidence is clear the plaintiff had no voice, also, in this case, as to where the *Ikaros* was berthed in Vancouver nor as to how or by whom her cargo was discharged.

The unloading of cargo was carried out by Empire from July 25 to July 31 inclusive, with the exception of July 27 which was a Sunday. Ship's tackle was used to remove the cargo from the various holds and to deposit it on the pier itself.

At trial it was agreed that 13 cartons of cameras and accessories and 8 cases of advertising materials had been loaded, in apparent good order and condition, on the vessel in Japan. On the evidence before me I think it a fair inference that the 21 packages arrived in Vancouver on board the vessel on July 25. I so find.

No count was made by anyone, representing either the carrier or Empire, as the total cargo was taken out of the holds nor as the individual items were released from ship's tackle on the pier itself.

As the cargo landed on the pier it was sorted, then moved, by Empire employees to various locations in Shed 5. Neither the plaintiff nor the carrier, or their representatives, were consulted or had any say as to where various items of cargo were temporarily or ultimately placed in the shed.

l'exploitant autorisé par le Conseil des ports nationaux des postes 4, 5 et 6 du terminus. A l'époque, Empire avait deux secteurs d'activités réunis sous la même raison sociale, d'une part, des services d'acconage pour le déchargement de cargaisons, en tant que mandataire des propriétaires de navires et de l'autre des services de manutention portuaire, soit les services de débarcadère et de quai au-delà du palan du navire. Empire n'avait pas l'exclusivité des services de déchargement au quai Centennial. Les propriétaires de navires étaient libres de recourir aux services d'autres compagnies. Cependant, Empire était seule titulaire de permis pour les autres services offerts au terminus.

La Greer Shipping Ltd. avait fait le nécessaire pour qu'Empire assure le déchargement de la cargaison de l'*Ikaros*. Cela conformément à un contrat antérieur toujours en vigueur auquel la demanderesse n'était pas partie. La preuve établit clairement que la demanderesse n'a pris aucune part au choix de l'endroit où accosterait l'*Ikaros* à Vancouver, de son mode de déchargement ni de la compagnie qui devait s'en charger.

Du 25 au 31 juillet inclusivement, sauf le dimanche 27, Empire a déchargé le navire. On se servit du palan du navire pour enlever la cargaison des diverses cales et la déposer sur le quai.

Au procès, on a convenu que 13 cartons contenant des appareils et accessoires photographiques et 8 boîtes de documents publicitaires avaient été chargés, apparemment en bon état, à bord du navire, au Japon. A mon avis, on peut déduire de la preuve en l'instance que les 21 boîtes sont arrivées à Vancouver à bord du navire le 25 juillet, et je conclus dans ce sens.

Aucun représentant du transporteur ou d'Empire n'a fait de relevé des marchandises sortant des cales ni des articles déposés sur le quai par le palan.

Les employés d'Empire triaient, puis transportaient les marchandises à divers endroits du hangar 5 au fur et à mesure de leur dépôt sur le quai. On n'a consulté ni le transporteur ni la demanderesse ni leurs mandataires quant à l'endroit du hangar où étaient déposées les marchandises, à titre temporaire ou définitif.

The ship-owners did employ checkers primarily to verify the quantities, shown on the ship's manifest, that actually landed on the dock. In this case the checker employed on behalf of the carrier or its agent was James R. Bodner. Prior to the actual commencement of unloading, Empire had prepared what were termed cargo books. The goods listed in the ship's manifest were arranged in a convenient order for general checking purposes. Bodner had one of those books. He testified, using his cargo book to refresh his memory and relying on his usual checking system, that he visually accounted for all 21 packages as having been discharged from the vessel onto the pier.

In the usual course (according to the manager of the pier), the cargo of a vessel does not come off in the same order in which it was stowed, nor in a necessarily orderly fashion. That was the case with the *Ikaros*. Initially, as I have previously stated, the cargo was taken from ship's tackle in the centre area of Shed 5, sorted, and from there moved by Empire to various berths in Shed 5. Bodner, over a number of days, apparently went to practically all berths or other areas such as the "cage", once or several times, endeavouring to account for the arrival on the pier of the various items. As he located a certain number of packages belonging to one particular shipment, he noted in his cargo book the number found at that particular location, for example, 4—5/33 (4 items, Shed 5, berth 33). He might then find more packages at a different berth in Shed 5. He would note that down. If he located the remainder of the total packages at a still further place, he would not necessarily make a notation of that berth or area because he had then satisfied himself the total number of packages in fact had been landed into the shed. He would then merely circle or "ring up" the total number shown on the cargo book. For the particular camera shipment in question, which was made up of 21 packages, he recorded the following:

8—cage
4—5/33
5—5/24
2—B/O (Bad Order)

②1

Les propriétaires du navire employaient bien des contrôleurs, surtout pour marquer quelles marchandises portées au manifeste étaient déposées sur l'embarcadère. Dans l'affaire en cause, le contrôleur du transporteur ou de son mandataire était James R. Bodner. Avant le début des opérations de déchargement, Empire avait préparé ce qu'on a appelé les registres de la cargaison. Les marchandises portées au manifeste ont été classées selon un ordre commode aux fins de vérification. Bodner avait un de ces livres. Il a témoigné, registre de la cargaison en main et s'en rapportant à sa méthode habituelle de vérification, s'être assuré de visu que les 21 caisses avaient bien été déchargées du navire et déposées sur la jetée.

Selon le chef de la jetée, la cargaison n'est pas nécessairement déchargée suivant l'ordre de chargement ou un ordre quelconque. Ce fut le cas en l'espèce. Comme je l'ai dit, la cargaison a d'abord été retirée du palan du navire pour être placée au centre du hangar 5, puis triée et transportée par Empire à différents postes dudit hangar. Pendant plusieurs jours, Bodner s'est apparemment rendu aux différents postes ou autres endroits, telle la «cage», une ou plusieurs fois, pour rendre compte du dépôt sur le quai des divers articles. Au fur et à mesure qu'il découvrait un certain nombre de colis appartenant à un lot particulier, il inscrivait sur son registre le nombre d'articles trouvés à cet endroit, par exemple 4—5/33 (4 colis, hangar 5, poste 33). S'il trouvait d'autres colis à un poste différent du hangar 5, il en prenait note. S'il découvrait le reste des colis ailleurs, il ne prenait pas nécessairement note du poste ni de l'endroit puisqu'il s'était assuré que la totalité des colis avait été déposée dans le hangar. Il se contentait alors de faire un cercle autour du total inscrit au registre. Quant aux appareils photographiques en question, formant un lot de 21 colis, il a inscrit:

i

[TRADUCTION]

8—cage
4—5/33
5—5/24
2—M/E (Mauvais état)

j

②1

The number 21 was then circled as shown. That indicated he had accounted for all packages although he had not noted down where he found the remaining two, making up the total of 21. A similar method was employed, for example, in his checking of a consignment of 40 cartons of rubber manufactured goods (Exhibit 7, V-69104) where the following notations appear:

12—5/38
11—5/34
9—5/25
1—B/O

④

Again, as shown, the total number of packages is circled indicating all had been accounted for, although the location of the last 7 packages found was not noted.

Attempts were made in cross-examination to detract from this witness's testimony that he had found no shortage in respect of the plaintiff's shipment. It was pointed out there were a great number of packages discharged from the *Ikaros*. The manager of the pier testified there were probably 43,826 packages comprising the 576 separate cargo shipments on the *Ikaros*. In terms of cartons, the figure given was just under 32,000. It was also suggested that Bodner did not necessarily see, with his own eyes, each and every package; that other checkers, mostly in the employ of Empire, would tell him where they had seen a certain number of packages belonging to a certain shipment; or he might even have had access to their records. Regardless of those attempts to cast doubts on the accuracy of Mr. Bodner's testimony that he had in fact accounted for all 21 Anglophoto packages, I am satisfied, after observing him in the witness box, that his method, his experience and his (to my mind) apparent competence established, on a balance of probabilities, that 21 packages in fact were unloaded from the *Ikaros*' tackle into the possession of Empire at Centennial Pier.

I conclude, therefore, that sometime after the 21 packages were discharged into the custody of

Le chiffre 21 était entouré d'un cercle, comme indiqué. Cela signifiait qu'il avait rendu compte de tous les 21 colis sans indiquer cependant où il avait trouvé les deux derniers. Il s'y était pris de la même façon pour vérifier, par exemple, un lot de 40 cartons de produits en caoutchouc (pièce n° 7, V-69104) pour lequel on trouve les notations suivantes:

^a [TRADUCTION]

12—5/38
11—5/34
9—5/25

^c 1—M/E (Mauvais état)

④

^d De nouveau, on voit que le nombre total de colis est entouré d'un cercle, ce qui signifie que le compte y est, sans indiquer non plus l'emplacement des 7 derniers colis.

^e On a tenté au cours du contre-interrogatoire d'attaquer la déposition du témoin selon lequel rien ne manquait au chargement de la demande-resse. On a souligné qu'un grand nombre de colis ont été déchargés du navire *Ikaros*. Selon le témoignage du chef de la jetée, il y avait probablement 43,826 colis appartenant à 576 lots de marchandises à bord de l'*Ikaros*, soit presque 32,000 cartons. On a également avancé que Bodner n'avait pas nécessairement de ses propres yeux vu chacun des colis; que d'autres vérificateurs, la plupart travaillant pour Empire, lui disaient où ils avaient vu un certain nombre de colis appartenant à un lot particulier; ou qu'il pouvait avoir eu accès à leurs registres. Malgré ces attaques quant à la véracité de la déposition de Bodner sur le décompte des 21 colis d'Anglophoto, je suis convaincu, après l'avoir vu témoigner, que sa méthode, son expérience et à mon avis sa compétence ont établi que, selon toute probabilité, les 21 colis en question ont bien été déchargés du palan de l'*Ikaros* et remis à Empire sur le quai Centennial.

^j Je conclus donc qu'après le déchargement des 21 colis ainsi remis au soin d'Empire, trois furent

Empire three of them went missing. They were never ultimately delivered to the plaintiff. Any claim by the plaintiff against the carrier for the loss of the three packages, on those findings, must therefore fail. Additionally, for the purposes of this action, it was agreed that by virtue of the bill of lading the vessel's responsibility ceased once the packages left her tackle.

The monetary liability of the carrier in the particular circumstances here is \$74.80. That was the agreed value of accessories found to be missing from one of the damaged packages among the 18 actually delivered in Toronto. It is common ground that responsibility for that loss is on the ship-owner.

I put aside for a moment the question of the jurisdiction of this Court in respect of the plaintiff's claim against Empire. There is no doubt, to my mind, that Empire has not discharged the onus on it in respect to the loss of the three cartons. No evidence of any kind was led as to what care, if any, Empire took of the 21 cartons once they left ship's tackle. The next step in the factual narrative is that 18 cartons only were loaded by Empire onto a Canadian National Railway freight car. Those cartons were ultimately delivered to the plaintiff in Toronto. As I see it, there is a strong inference of pilferage. The record is silent as to the precautions, if any, taken by Empire in respect of that perennial water-front plague. Counsel for Empire, as I understood him, conceded that, if it were found that 21 packages had indeed come into Empire's possession, then, assuming jurisdiction, there was no defence to the claim.

I return to the jurisdictional question. It is necessary first to set out some further facts. In respect of goods shipped on the *Ikaros* which were to be delivered to a consignee (or some other person entitled to possession) in Vancouver, the practice was for Empire to hand over the particular cargo on surrender of the bill of lading and payment by the consignee or his agent of charges. Those charges included ocean freight, and wharfage and handling charges (if any). If Empire had provided stevedore unloading services, that was, as well, included in the account rendered. The carri-

perdus. La demanderesse ne les a jamais reçus. Compte tenu de cette conclusion, la demanderesse ne peut pas réclamer des dommages-intérêts au transporteur pour la perte des trois colis. De plus, aux fins de cette action, on a convenu qu'en vertu du connaissement, la responsabilité du navire prenait fin dès que les colis quittaient son palan.

^b La responsabilité financière du transporteur, dans les circonstances présentes, s'élève à \$74.80, soit la valeur attribuée aux accessoires qui ont disparu d'un des colis avariés parmi les 18 qui ont été livrés à Toronto. On admet que le propriétaire du navire est responsable à l'égard de cette perte.

Pour l'instant, je mets de côté la question de la compétence de cette cour quant à la réclamation de la demanderesse contre Empire. Il ne fait aucun doute à mon avis que cette dernière n'a pas prouvé, comme il lui incombait de le faire, qu'elle n'était pas responsable de la perte des trois cartons. Il n'y a aucune preuve quant aux soins pris par Empire à l'égard des 21 caisses déchargées du navire. La preuve indique ensuite que 18 caisses seulement furent chargées par Empire à bord des wagons de marchandises du CN, et finalement livrées à la demanderesse à Toronto. D'après moi, il est probable qu'il y a eu un vol. Le dossier ne mentionne pas quelles précautions a pris Empire, à supposer qu'elle en prit, contre cette plaie perpétuelle des quais. Si je ne me trompe, l'avocat de cette compagnie a admis que si l'on prouvait qu'elle avait bien eu en sa possession les 21 colis, elle ne disposerait alors, prenant pour acquise la compétence de la Cour, d'aucun moyen de défense.

^h J'en reviens à la question de la compétence. Il faut d'abord exposer d'autres faits. Habituellement lorsque des marchandises étaient expédiées à bord de l'*Ikaros*, pour être livrées à un consignataire (ou autre personne autorisée à en prendre possession) à Vancouver, Empire remettait la cargaison sur réception du connaissement et paiement des droits par le consignataire ou ses mandataires. Ces droits comprenaient le fret océanique, les droits de quai et les frais de manutention (le cas échéant). Lorsqu'Empire assurait également le déchargement, elle facturait aussi les frais d'acco-

er's agents then sent a statement to Empire for what was owed to the vessel, normally just for the ocean freight. There was a charge by Empire for collecting the latter. Cargo to be delivered to a Vancouver consignee in Vancouver was allowed to remain at the pier for five days free of storage charges ("free time"). There was a charge ("demurrage") payable on goods in transit remaining at the terminal after the expiration of free time.

The tariff of wharf charges in effect at Centennial in 1969 provided that all charges (by which was generally meant wharfage, handling, unloading and other charges payable to the National Harbours Board) were payable by the owners of the goods. National Harbours Board properties in Vancouver were described in the evidence, then as now, as a ship's tackle port. That is, charges arising out of the use of the terminal facilities were payable by the owner of the goods (in contradistinction to the carrier) as soon as the goods left ship's tackle. Evidence, somewhat unsatisfactory, was led to the effect there were, in 1969, other terminal operations in Canada, such as National Harbours Board properties in Montreal, where certain terminal charges (at least) were the liability of the carrier. This type of operation or port was termed a "place of rest" port. The evidence seemed to indicate the carriers, not the owners of the goods, were liable to the National Harbours Board or the terminal operator for all charges up to the point where the particular goods came to rest in the terminal. I shall later refer to this difference.

In respect of the goods in this case, which were to be transhipped by CNR from Vancouver to Toronto, arrangements were made by Leimar Forwarding Company Limited ("Leimar") with Empire that the latter would, for a charge, load the packages on to the CNR rail facilities. Leimar, who acted at the same time for other consignees, obtained permission from the carrier for the release of the goods (then physically held by Empire). In this case, neither the forwarder nor

nage. Les mandataires du transporteur adressaient alors à Empire un état de ce qui était dû au navire, soit normalement le coût du fret océanique. Empire portait sur sa facture les frais employés pour la perception du fret. La cargaison destinée à un consignataire à Vancouver pouvait rester sur le quai pendant cinq jours sans frais d'entreposage («séjour gratuit»). Après l'expiration de ce délai, on devait payer une indemnité («Surestaries») sur les marchandises en transit demeurant au terminus.

Le tarif des droits de quai en vigueur au quai Centennial en 1969 prévoyait que tous les droits (se composant généralement de droits de quai, de manutention, de déchargement et autres droits payables au Conseil des ports nationaux) devaient être acquittés par le propriétaire des marchandises. Selon la preuve, les installations du Conseil des ports nationaux à Vancouver étaient et sont encore un port où les droits sont calculés à partir du palan des navires. C'est-à-dire que les droits payables par les propriétaires des marchandises (par opposition au transporteur) pour l'usage des installations portuaires, étaient calculés à partir du moment où les marchandises quittaient le palan du navire. On a tenté de démontrer, de manière assez insatisfaisante, qu'en 1969, certains droits portuaires étaient à la charge du transporteur dans d'autres complexes portuaires du Canada, comme par exemple les propriétés du Conseil des ports nationaux à Montréal. Dans ce genre de port, les droits étaient calculés à partir de l'entreposage. La preuve semble démontrer que les transporteurs, et non les propriétaires des marchandises, devaient payer au Conseil des ports nationaux ou au manutentionnaire du port tous les droits exigibles jusqu'au moment où les marchandises en question étaient déposées au terminus. Je reviendrai sur cette différence.

Quant aux marchandises en cause, qui devaient être transportées par le CN de Vancouver à Toronto, la Leimar Forwarding Company Limited («Leimar») s'entendit avec Empire pour que cette dernière, à titre onéreux, en assure le chargement sur les wagons du CN. Leimar, qui agissait en même temps pour d'autres consignataires, a obtenu du transporteur la permission nécessaire à la délivrance des marchandises (alors en la possession d'Empire). En l'instance, ni l'expéditeur ni la

the plaintiff were billed for Empire's terminal operator services. Empire, in some fashion, billed the CNR and the carrier. In due course, it was paid by or through the railway or the vessel, or the latter's agents.

To complete the facts, it was at this stage of loading the packages on the CNR freight car that Empire first ascertained there were only 18 rather than 21 cartons. Empire, after taking the packages from ship's tackle, sorting them, then moving them to various berths in Shed 5 (and possibly relocating them several times in the shed), never made an actual quantitative count until the goods were brought from their various locations to the freight siding. During the course of loading the packages were then counted by Empire's rail checker.

Counsel for Empire asserts that from the moment the plaintiff's packages left ship's tackle Empire was no longer participating in the carriage of goods in or on a ship (including loading or unloading) or in a business falling into the general category of navigation and shipping. Up to the point of leaving ship's tackle it is conceded this Court would probably have had jurisdiction (if the packages had been then lost or damaged) having regard to the decision of the Appeal Division in *The Robert Simpson Montreal Limited v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*⁶. Jackett C.J., in that case, said at pages 1362-1363:

To summarize, section 22(1) would seem to confer jurisdiction on the Trial Division

- (a) in an action or suit where a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of the law that was administered by the Exchequer Court on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute,
- (b) in an action or suit where a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of the law that would have been administered by the Exchequer Court on its Admiralty side if the Court had had "unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters",
- (c) in an action or suit where a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of a statute of the Parliament of Canada made in relation to a matter falling within the class of subjects "Navigation and Shipping", and

⁶ [1973] F.C. 1356.

demanderesse n'ont reçu de facture pour les services de manutention portuaire qu'avait fournis Empire. Celle-ci les a facturés au CN et au transporteur. En définitive, les frais ont été acquittés a par le CN (ou par son entremise) ou par le navire ou les mandataires de ces derniers.

Pour en finir avec les faits, c'est au moment du chargement des caisses à bord du wagon de marchandises du CN qu'Empire a constaté qu'il n'y avait que 18 caisses et non 21. Empire, après avoir pris possession des colis au palan du navire, les avoir triés puis déposés à différents postes du hangar 5 (et peut-être après les avoir changés de place à plusieurs reprises à l'intérieur du hangar), n'a jamais procédé au décompte des marchandises avant qu'elles ne soient transportées du lieu où elles étaient entreposées à la voie de garage. Au cours du chargement, les colis furent alors comptés d par le vérificateur d'Empire.

L'avocat d'Empire affirme que, dès l'instant où les colis ont quitté le palan du navire, cette compagnie avait cessé de participer au transport de marchandises sur ou à bord d'un navire (y compris le chargement et le déchargement) ou à une entreprise relevant de la catégorie générale de la navigation ou de la marine marchande. Il concède que cette cour aurait probablement eu compétence jusqu'au moment où les marchandises ont quitté le palan du navire (si les colis avaient été alors perdus ou avariés), compte tenu de la décision de la Division d'appel dans l'affaire *La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher*⁶. Le juge en chef Jackett, dans cette affaire, a déclaré aux pages 1362-1363:

En résumé, il semble que l'article 22(1) donne compétence à la Division de première instance

- a) dans toute action où une demande de redressement est faite en vertu du droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi,
- b) dans une action où une demande de redressement est faite en vertu du droit dont l'application aurait relevé de la Cour de l'Échiquier, en sa juridiction d'amirauté, si la Cour avait eu «compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté»,
- c) dans une action où une demande de redressement est faite en vertu d'une loi du Parlement du Canada relative à des questions relevant de la catégorie «navigation et marine marchande» et

⁶ [1973] C.F. 1356.

(d) in an action or suit where a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of a law relating to a matter falling within the class of subject "Navigation and Shipping" that it would be "competent for the Parliament of Canada to enact, modify or amend" or in an action or suit in relation to some subject matter legislation in regard to which is within the legislative competence of the Canadian Parliament because that subject matter falls within the class "Navigation and Shipping".

In the light of this analysis, it becomes relevant to examine the nature of the Third Party proceedings that have been, in effect, quashed by the judgment that is the subject of this appeal. In effect, the cause of action relied on is a breach of a contract whereby the Third Parties agreed to receive at the port of destination from an ocean carrier goods being carried under ocean bills of lading and to hold them safely for delivery to the consignees in accordance with a practice whereby the consignees receive delivery of such goods in harbour transit sheds rather than directly from the ship. In other words, instead of making delivery directly to consignees from the ship, the ocean carrier carries out his obligation to deliver goods to consignees at the port of destination by arranging with an independent contractor to take the goods from the ship and hold them in a transit shed for delivery to consignees.

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". That being so, the Third Party proceedings are proceedings "in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of . . . [a] law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping" within the meaning of those words in section 22(1) and the Trial Division therefore has jurisdiction in the matter by virtue of that provision.

It is argued, however, that Empire, once these packages left ship's tackle, was then acting, not as an unloading stevedore carrying out an arrangement with the carrier, but (by means of its other division) as a terminal operator or warehouseman; in that capacity its dealings were in fact and in legal result with the owner of the goods; any claim for loss of or damage to them at that stage did not

d) dans une action où une demande de redressement est faite en vertu d'une loi relative à une matière relevant de la catégorie «navigation et marine marchande» que [TRADUCTION] «le Parlement serait compétent pour adopter, modifier ou amender» ou dans une action relative à des matières qui sont de la compétence législative du Parlement du Canada étant donné qu'elles tombent dans la catégorie «navigation ou marine marchande».

Il convient maintenant d'examiner, à la lumière de cette analyse, la nature des procédures relatives à tierce partie annulées par la décision dont il est ici interjeté appel. La cause d'action invoquée est la rupture du contrat par lequel les tierces parties s'étaient engagées à recevoir d'un transporteur maritime, au port de destination, des marchandises transportées sous connaissements à ordre et de les garder en sécurité afin de les livrer aux consignataires, conformément à une pratique qui veut que les consignataires prennent livraison desdites marchandises dans des hangars de quai plutôt que directement au navire. Autrement dit, au lieu d'effectuer la livraison aux consignataires directement à partir du navire, le transporteur maritime s'acquitte de son obligation de livraison aux consignataires au port de destination en s'entendant avec un entrepreneur indépendant qui décharge les marchandises et les entrepose dans un hangar de quai jusqu'à leur livraison aux consignataires.

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». Cela étant, les procédures relatives à tierce partie sont des procédures «où une demande de redressement est faite en vertu d'une . . . loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande» au sens de l'article 22(1); la Division de première instance est, par conséquent, compétente en vertu de cette disposition.

On allègue cependant qu'Empire, dès que ces caisses avaient quitté le palan du navire, n'agissait plus à titre de déchargeur employé par le transporteur, mais (dans son deuxième secteur d'activités) en qualité de manutentionnaire portuaire ou entreposeur; du point de vue pratique et juridique, elle traitait donc avec les propriétaires des marchandises; à ce stade, toutes réclamations pour perte ou

fall within any of the general heads of jurisdiction as summarized in *The Robert Simpson* case, nor within any of the specific heads set out in subsection 22(2) of the *Federal Court Act*⁷.

I was invited by counsel for Empire to go further and hold generally there was no jurisdiction in this Court over terminal operators rendering services after discharge from vessels where all charges for those terminal operator services become the responsibility of the owner of the goods. In this case reliance was placed on subsection 4(3) of By-Law Vancouver B-4(a) "Tariff of Wharf Charges" (Exhibit 15). It was submitted a terminal operator in Montreal (such as one of the third parties in *The Robert Simpson* case) was, on the other hand, in a different position; all charges up to the "place of rest" were there the responsibility of the carrier, not the cargo owner.

I was invited, as well, (to some extent) by counsel for the plaintiff to hold that this Court had jurisdiction over terminal operators generally where a part at least of their activities was connected with the discharge, loading, custody or transshipment of cargo carried in vessels, irrespective of whether those arrangements were made with the cargo owner himself, or with the carrier.

I decline to make any such general *ex cathedra* pronouncements in respect of the jurisdiction of this Court. I propose to confine my decision to the facts of this particular case.

As I see it, Empire in its capacity as terminal operator had here agreed with the carrier (as well as the CNR) to take delivery and custody from the vessel and subsequently to load these particular packages for transshipment to Toronto. In that respect Empire, by an arrangement with the carrier, participated in the operation of removing the goods from the vessel after completion of the ocean voyage and delivering them to the plaintiff after holding them during an incidental delay. That operation was part and parcel of activities essential to the carriage of goods by sea. The claim against Empire was therefore made and the remedy sought under or by virtue of a law of

avarie ne relevaient plus des domaines de compétence de la Cour énumérés dans l'arrêt *Robert Simpson*, ou établis par le paragraphe 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale*⁷.

^a L'avocat d'Empire m'a prié d'aller plus avant et de conclure que cette cour n'a pas compétence à l'égard des manutentionnaires portuaires assurant des services après le déchargement, lorsque tous les droits afférents à ces services de manutention sont à la charge des propriétaires des marchandises. En l'instance, on s'est appuyé sur le paragraphe 4(3) du règlement B-4 a) de Vancouver, «tarif des droits de quai» (pièce 15). On a allégué qu'en revanche, un manutentionnaire portuaire de Montréal (comme l'une des tierces parties dans l'affaire *La Compagnie Robert Simpson*) était dans une situation différente; tous les droits jusqu'au «lieu d'entreposage» étaient payables par le transporteur, non par le propriétaire de la cargaison.

Jusqu'à un certain point, les avocats de la demanderesse m'ont aussi demandé de conclure que cette cour avait compétence relativement aux manutentionnaires portuaires lorsqu'une partie, au moins, de leurs activités se rapportait au déchargement, au chargement, à la surveillance ou au transbordement d'une cargaison transportée à bord de navires, que ces ententes aient été conclues avec le propriétaire de la cargaison lui-même ou avec le transporteur.

Je refuse de me prononcer *ex cathedra* sur ces aspects de la compétence de la Cour. Je m'en tiendrai, dans ma décision, aux faits en l'espèce.

Selon moi, Empire, en qualité de manutentionnaire portuaire, avait convenu avec le transporteur (ainsi que le CN) de prendre livraison et charge des caisses en question, au navire, et par la suite d'en effectuer le transbordement pour leur acheminement à Toronto. Sous ce rapport, Empire, en vertu d'une entente avec le transporteur, a participé au déchargement des marchandises du navire, à la fin de la traversée océanique, et à leur livraison à la demanderesse après les avoir gardées pendant un certain temps. Cette opération faisait partie intégrante des activités essentielles au transport des marchandises par mer. On a donc réclamé des dommages-intérêts contre Empire et demandé

⁷ R.S.C. 1970, c. 10 (2nd Supp.).

⁷ S.R.C. 1970, c. 10 (2^e Supp.).

Canada coming within the class of subject of navigation and shipping.

For those reasons, I am of the opinion this Court has jurisdiction in respect of the claim against Empire.

Counsel for Empire took a further point. This claim arose and this action was commenced before the coming into force of the *Federal Court Act*. It is said that on the facts here the Exchequer Court did not have jurisdiction in respect of this particular claim against Empire and therefore this action commenced in the Exchequer Court is a nullity; it ought to have been discontinued and recommenced in the Federal Court⁸. Counsel for Empire relied on *The Toronto Harbour Commissioners v. The Ship "Robert C. Norton"*⁹. In my view, the facts of that case are clearly distinguishable. Moreover, I am satisfied that under section 18 of the *Admiralty Act*¹⁰, the Exchequer Court had, on the particular facts of this case, jurisdiction. I do not find it necessary to enter into any discussion as to the application or effect of sections 42, 61(2), 62(6) and 63(1) of the *Federal Court Act*.

The parties have agreed the value of the three missing packages is \$2430. There will be judgment against Empire for that amount and against the defendant Pleione for \$74.80.

The question of costs may be spoken to.

⁸ And then, I surmise, have been confronted with a limitation defence.

⁹ [1964] Ex.C.R. 498.

¹⁰ R.S.C. 1970, c. A-1.

un redressement en vertu d'une loi du Canada relevant de la catégorie générale de la navigation et de la marine marchande.

Pour ces raisons, je suis d'avis que cette cour a compétence quant à la réclamation contre Empire.

L'avocat d'Empire a soulevé une autre question. La cause d'action et l'introduction de l'action sont antérieures à l'entrée en vigueur de la *Loi sur la Cour fédérale*. Il prétend que d'après les faits de l'espèce, la Cour de l'Échiquier n'avait pas compétence dans l'action intentée contre Empire et qu'en conséquence, cette action introduite initialement devant la Cour de l'Échiquier n'était pas fondée; elle aurait dû être abandonnée et reprise devant la Cour fédérale⁸. L'avocat d'Empire s'est appuyé sur l'affaire *Les Commissaires du Havre de Toronto c. Le navire «Robert C. Norton»*⁹. Selon moi, les faits dans cette affaire sont différents. De plus, je suis convaincu qu'en vertu de l'article 18 de la *Loi sur l'Amirauté*¹⁰, la Cour de l'Échiquier avait compétence relativement aux faits en l'instance. Je ne juge pas nécessaire de traiter de l'application ou de l'effet des articles 42, 61(2), 62(6) et 63(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Les parties ont convenu les trois colis perdus valent \$2,430. Jugement sera rendu contre Empire pour cette somme et contre la défenderesse Pleione pour \$74.80.

On pourra discuter de la question des dépens.

⁸ Pour alors, je présume, faire face à une défense alléguant la prescription.

⁹ [1964] R.C.É. 498.

¹⁰ S.R.C. 1970, c. A-1.