

T-3545-74

T-3545-74

**N. J. Douek and Sons Ltd. et al. (Plaintiffs)****N. J. Douek and Sons Ltd. et autre (Demandereses)**

v.

a c.

**The Vessel *Banggai* and Her Owners et al. (Defendants)****Le navire *Banggai* et ses propriétaires et autres (Défendeurs)**

Trial Division, Marceau J.—Montreal, March 1; Ottawa, March 4, 1976.

b Division de première instance, le juge Marceau—Montréal, le 1<sup>er</sup> mars; Ottawa, le 4 mars 1976.

*Maritime law—Motion to set aside statement of claim—Bill of lading for shipment from New Guinea to Montreal—Cargo discharged at Rotterdam and transhipped on second vessel—Whether cause of action based on contract made outside Canada—Whether through bill—Federal Court Rule 307.*

*Droit maritime—Requête en annulation de la déclaration—Connaissance pour le transport de Nouvelle-Guinée à Montréal—Cargaison déchargée à Rotterdam et transbordée sur un autre navire—La cause d'action repose-t-elle sur un contrat passé à l'étranger?—Est-ce un connaissance direct?—Règle 307 de la Cour fédérale.*

Plaintiffs' shipment of coffee beans was received by defendants under a clean on board bill of lading at Lae, New Guinea for carriage to Montreal. Instead, defendants discharged it at Rotterdam where it was transhipped on co-defendants' vessel, an additional bill of lading being issued. On arrival, some of the cargo was missing, and plaintiffs claimed damages for breach of contract and negligence. Defendants claimed that the cause of action was based on a contract made outside of Canada, according to the terms of which they could discharge the cargo at any point and have it transhipped on a substituted vessel, their responsibility being limited to the part of the transport actually performed by them. They argued that they cannot be held responsible under the bill of lading issued at Rotterdam, that if any breach occurred, it was outside Canada, and, that the contract permits them to elect for jurisdiction at Rotterdam.

Les défendeurs, sous couvert d'un connaissance sans réserve, délivré à Lae, en Nouvelle-Guinée, ont reçu des demandereses une cargaison de café, à destination de Montréal. Au lieu de cela, les défendeurs l'ont déchargée à Rotterdam, où elle a été transbordée sur le navire des codéfendeurs, et un autre connaissance a été délivré. A l'arrivée, il manquait une partie de la cargaison et les demandereses ont demandé des dommages-intérêts pour violation de contrat et négligence. Les défendeurs ont fait valoir que la cause d'action reposait sur un contrat conclu à l'étranger, aux termes duquel ils pouvaient décharger la cargaison dans le port de leur choix et la faire transborder sur un autre navire, leur responsabilité étant alors limitée à la partie du transport effectuée par eux. Ils font valoir qu'ils ne peuvent être tenus responsables en vertu du connaissance délivré à Rotterdam, que s'il y a eu violation de contrat, celle-ci s'est produite en dehors du Canada, et que le contrat leur permet de se placer sous la juridiction de la Cour de Rotterdam.

*Held*, defendants should remain parties. The *Banggai* bill of lading is a through bill, even though providing for the possibility of intermediary carriage. Defendants undertook to carry the cargo to Montreal which was the final destination, and to which point it had been prepaid. Loss was visible only on arrival; plaintiffs cannot say where it occurred. And, the order for service *ex juris* was properly made. The added information, including the jurisdiction clause, does not warrant setting it aside.

*Arrêt*: les défendeurs restent parties à l'instance. Le connaissance du *Banggai* est direct, bien qu'il prévoie la possibilité d'un transport intermédiaire. Les défendeurs se sont engagés à transporter la cargaison à Montréal, port de destination et le fret était payé d'avance. On ne s'est aperçu de la perte qu'à l'arrivée; les demandereses ne peuvent pas dire où celle-ci s'est produite. L'ordonnance de signification *ex juris* a été faite en bonne et due forme. Les renseignements supplémentaires, y compris la clause attributive de compétence, n'autorisent pas à l'annuler.

*Oy Nokia Ab v. The "Martha Russ"* [1974] 1 F.C. 410, distinguished. *Liquor Control Board (Ont.) v. The "Bentainer"* [1975] F.C. 238, applied.

Distinction faite avec l'arrêt: *Oy Nokia Ab c. Le navire "Martha Russ"* [1974] 1 C.F. 410. Arrêt appliqué: *Liquor Control Board (Ont.) c. Le "Bentainer"* [1975] C.F. 238.

MOTION.

REQUÊTE.

COUNSEL:

AVOCATS:

*M. de Man* for plaintiffs.  
*S. Harrington* for defendants.

*M. de Man* pour les demandereses.  
*S. Harrington* pour les défendeurs.

## SOLICITORS:

*Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb*,  
Montreal, for plaintiffs.

*McMaster, Meighen, Minnion, Patch, Cor-  
deau, Hyndman & Legge*, Montreal, for  
defendants.

*The following are the reasons for judgment  
rendered in English by*

MARCEAU J.: The defendants, the owners of the vessel *Banggai* and *Koninklijke Nedlloyd B.V.*, by this motion seek to set aside the service of the statement of claim on them. An order authorizing service out of the jurisdiction on these defendants had been made by this Court, and a conditional appearance has been entered on their behalf.

The facts which gave rise to this action, as they are stated in the declaration, can be summarized as follows. The plaintiffs were the owners of a certain shipment of coffee beans which, under a clean on board bill of lading issued at Lae, New Guinea, was received by the defendants, on board their vessel *Banggai*, at the Port of Lae, for carriage and delivery at the Port of Montreal, Quebec, Canada. Instead of discharging the cargo at the Port of Montreal the said defendants discharged it at the Port of Rotterdam where it was transhipped on board the vessel *Manchester Concorde*, owned and operated by co-defendant, Manchester Liners Limited, in connection with which transshipment, an additional bill of lading was issued. When the said vessel *Manchester Concorde* arrived at Montreal, 20 bags of the said cargo were missing. Having so stated the facts, the plaintiffs claim from the defendants payment of the damages suffered on the grounds: 1. that the defendants are in breach of their contract, and 2. that they were negligent, their liability being contractual as well as delictual.

Defendants-petitioners contend that the cause of action against them is based on a contract of carriage which was made elsewhere than in Canada. According to the terms of such contract they could discharge the cargo at any intermediary port on its way to Montreal and have it transhipped on board a substituted vessel, their respon-

## PROCUREURS:

*Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb*,  
Montréal, pour les demandereses.

*McMaster, Meighen, Minnion, Patch, Cor-  
deau, Hyndman & Legge*, Montréal, pour les  
défendeurs.

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

LE JUGE MARCEAU: Les défendeurs, soit les propriétaires du navire *Banggai* et *Koninklijke Nedlloyd B.V.*, demandent par la présente requête que soit annulée la signification qui leur a été faite de la déclaration. Cette signification a été faite conformément à une ordonnance rendue par cette cour, autorisant la signification aux défendeurs hors de son ressort. Un acte de comparution conditionnelle a été déposé au nom des défendeurs.

Les faits à l'origine de cette action, selon l'exposé qui en est fait dans la déclaration, peuvent se résumer de la façon suivante. Les demandereses étaient propriétaires d'une cargaison de café que les défendeurs, sous couvert d'un connaissement sans réserve, délivré à Lae, en Nouvelle-Guinée, ont reçue à bord de leur navire *Banggai* au port de Lae, avec mission de la transporter et de la livrer au port de Montréal (Québec), au Canada. Au lieu de décharger la cargaison au port de Montréal, les défendeurs l'ont déchargée au port de Rotterdam, où elle a été transbordée sur le navire *Manchester Concorde* appartenant à la codéfenderesse Manchester Liners Limited et exploité par celle-ci; un autre connaissement a alors été délivré. A l'arrivée du *Manchester Concorde* à Montréal, il manquait 20 poches de café. Après avoir exposé ces faits, les demandereses demandent à être indemnisées par les défendeurs des dommages subis, aux motifs: 1. que les défendeurs ont violé leur contrat, et 2. qu'ils ont été négligents, engageant leur responsabilité à la fois sur le plan contractuel et sur le plan délictuel.

La cause d'action, soutiennent les défendeurs-requérants, repose sur un contrat de transport conclu ailleurs qu'au Canada. Aux termes de ce contrat, ajoutent-ils, ils pouvaient, en route pour Montréal, décharger la cargaison dans le port de leur choix et la faire transborder sur un autre navire, leur responsabilité étant limitée, dans ce

sibility, in such an event, to be limited to the part of the transport actually performed by them. They cannot be held responsible under the bill of lading issued at Rotterdam by defendant, Manchester Liners Limited, under which the goods were carried on to Montreal. If any breach by them occurred, it was committed elsewhere than in Canada, and in any event, clause 28 of the contract permits them to elect for jurisdiction at Rotterdam, which they do, this clause providing:

28. *Jurisdiction. All actions under this contract of carriage shall be brought before the Court at Amsterdam or Rotterdam at the carrier's option and no other Court shall have jurisdiction with regard to any such action, unless the carrier appeals to another jurisdiction.*

I do not agree with these defendants' contentions. It appears to me that the contract entered into by them, the *Banggai* bill of lading, is a through bill of lading, even though the possibility of intermediary carriers was provided for. The defendants undertook to assure the carrying of plaintiffs' cargo from Lae to Montreal. The final destination was Montreal and the freight was prepaid up to Montreal. It is only at the time of the delivery that the loss was visible and plaintiffs say they are not in a position to determine where it occurred.

The facts in this case are different from those in the case of *Oy Nokia Ab v. The Ship "Martha Russ"*<sup>1</sup> on which defendants rely. On the one hand, there were clearly, in that case, two separate bills of lading, and on the other hand, it was apparently possible to determine where the damage had been sustained. On the contrary, the facts in this case are similar to the ones which Walsh J. had to deal with in the case of *Liquor Control Board (Ont.) v. The "Bentainer"*<sup>2</sup> where the motion to set aside was dismissed.

Rule 307 of the *Federal Court Rules* respecting service *ex juris* leaves this to the discretion of the Court and on the affidavit and facts before him at the time, Dubé J. properly exercised his discretion in making the order of September 29, 1975. On the present motion to set this order aside, I find that the additional information adduced by the

<sup>1</sup> [1974] 1 F.C. 410.

<sup>2</sup> [1975] F.C. 238.

cas, à la partie du transport effectuée par eux. Ils ne peuvent, affirment-ils, être tenus responsables en vertu du connaissement délivré à Rotterdam par la défenderesse Manchester Liners Limited et sous couvert duquel les marchandises ont été transportées à Montréal. S'il y a eu violation de contrat de leur part, déclarent-ils enfin, cette violation s'est produite en dehors du Canada, et la clause 28 du contrat leur permet de toute façon de se placer sous la juridiction de la Cour de Rotterdam, ce qu'ils font d'ailleurs. Cette clause porte que:

[TRADUCTION] 28. *Jurisdiction. Toute action susceptible d'être intentée en vertu du présent contrat de transport le sera devant la Cour d'Amsterdam ou de Rotterdam, au choix du transporteur, et aucune autre cour ne sera compétente pour connaître d'une telle action, sauf si le transporteur se pourvoit devant une autre juridiction.*

Je ne suis pas d'accord avec ces prétentions des défendeurs. Il me semble que le contrat qu'ils ont souscrit, soit le connaissement visant le *Banggai*, est un connaissement direct, même s'il prévoit l'éventualité de transporteurs intermédiaires. Les défendeurs se sont engagés à assurer le transport de la cargaison des demanderesse de Lae à Montréal. La destination était Montréal et le fret était payé d'avance. Ce n'est qu'au moment de la livraison qu'on a pu constater la perte et les demanderesse disent ne pas être en mesure d'établir où celle-ci s'est produite.

Les faits en l'espèce diffèrent de ceux dans l'affaire *Oy Nokia Ab c. Le navire «Martha Russ»*<sup>1</sup>, invoquée par les défendeurs. Dans cette affaire, d'une part, il y avait manifestement deux connaissements distincts et, d'autre part, il était possible, semble-t-il, de déterminer le lieu où le dommage s'était produit. En revanche, les faits en l'espèce sont analogues à ceux de l'affaire *Liquor Control Board (Ont.) c. Le «Bentainer»*<sup>2</sup>, dans laquelle le juge Walsh a rejeté la requête en annulation.

La Règle 307 de la Cour fédérale, qui traite de la signification *ex juris*, accorde discrétion à la Cour en cette matière. Le juge Dubé, compte tenu de l'affidavit et des faits qui lui avaient été présentés, a correctement exercé cette discrétion en rendant l'ordonnance du 29 septembre 1975. En ce qui concerne la présente requête en annulation de

<sup>1</sup> [1974] 1 C.F. 410.

<sup>2</sup> [1975] C.F. 238.

supporting affidavit—including the information relating to that jurisdiction clause hereabove cited<sup>3</sup>—does not justify setting this service aside.

The defendants, the owners of the vessel *Banggai* and *Koninklijke Nedlloyd B.V.*, should remain parties to the proceedings.

<sup>3</sup> See on this point: *Polito v. Gestioni Esercizio Navi Sicilia Gens*, [1960] Ex.C.R. 233; *The Fehmarn* [1957] 2 Lloyd's Rep. 551.

l'ordonnance, je décide que les renseignements supplémentaires fournis dans l'affidavit à l'appui, y compris les renseignements relatifs à la clause de juridiction précitée<sup>3</sup>, ne justifient pas l'annulation  
a de la signification.

Les défendeurs, soit les propriétaires du navire *Banggai* et *Koninklijke Nedlloyd B.V.*, resteront parties à la procédure.

<sup>3</sup> Voir à ce sujet: *Polito c. Gestioni Esercizio Navi Sicilia Gens*, [1960] R.C.É. 233; *The Fehmarn* [1957] 2 Lloyd's Rep. 551.