

Anglophoto Limited (Plaintiff)

v.

The Ship Ferncliff, and Fearnley and Eger and D/S I/S Garonne and Canadian Pacific Railway Co. and Tacoma Stevedore & Terminal Co. and Burlington Northern Inc. (Defendants)

Trial Division, Collier J.—Vancouver, B.C., July 19; Ottawa, October 11, 1972.

Maritime law—Jurisdiction—Practice—Goods shipped from Japan to Montreal—Ship deviated to Tacoma by strike—Goods stored by stevedore at Tacoma—Goods missing on arrival at Montreal—Whether cause of action against Tacoma stevedore justiciable by Canadian maritime law—Service ex juris set aside—Federal Court Act, s. 22.

A bill of lading covering a shipment of goods from Japan called for delivery by ship to Vancouver, B.C. and transshipment by rail to Montreal. Because of a longshoremen's strike in British Columbia the vessel deviated to Tacoma, Washington, where the goods were stored by the *T* company and later carried by rail across the border and thence by rail to Montreal where some of the goods were missing. Plaintiff brought action for damages against the ship, her owners, the two railway companies and the *T* company, and obtained leave to serve the statement of claim on the *T* company *ex juris*.

Held, the order for service *ex juris* on the *T* company must be set aside. The cause of action against that company did not fall within the Court's Admiralty jurisdiction under section 22(1) of the *Federal Court Act*. In particular the bill of lading was not a through bill of lading within the meaning of subsection (2)(f). Neither did the Court obtain jurisdiction against the *T* company under section 22(2) because the Court had jurisdiction over the ship and her owners. Order 11, rule 1(g) of the British Columbia Supreme Court which permitted service *ex juris* could not be made applicable by analogy in order to give this Court a jurisdiction which it did not obtain under section 22 of the *Federal Court Act*.

MOTION.

D. F. McEwen for plaintiff.

P. d'A. Collings for Tacoma Stevedore & Terminal.

V. Hill, Q.C., for *Ferncliff*.

B. Hoeschen for C.P.R.

Anglophoto Limited (Demanderesse)

c.

Le navire Ferncliff, la Fearnley & Eger, la D/S I/S Garonne, la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, la Tacoma Stevedore & Terminal Co. et la Burlington Northern Inc. (Défendeurs)

Division de première instance, le juge Collier—Vancouver (C.-B.), le 19 juillet; Ottawa, le 11 octobre 1972.

Droit maritime—Compétence—Pratique—Marchandises envoyées du Japon à Montréal—Navire dérouter vers Tacoma en raison des grèves—Marchandises entreposées à Tacoma—Marchandises manquantes à l'arrivée à Montréal—La cause d'action contre l'entreprise de déchargement Tacoma relève-t-elle du droit maritime canadien—Annulation de la signification en dehors du ressort—Loi sur la Cour fédérale, art. 22.

Le connaissement couvrant une cargaison en provenance du Japon prévoyait que le navire devait livrer les marchandises à Vancouver (C.B.) où on les transborderait pour les acheminer par rail à Montréal. En raison d'une grève de débardeurs en Colombie-Britannique, le navire fut dérouter vers Tacoma (Washington) où la compagnie *T* prit les marchandises en dépôt. Par la suite, les marchandises passèrent la frontière par rail et furent acheminées à Montréal par le même moyen de transport. A l'arrivée, on constata que certaines marchandises manquaient. La demanderesse intenta une action en dommages-intérêts contre le navire, ses armateurs, les deux compagnies de chemin de fer et la compagnie *T* et obtint l'autorisation de signifier la déclaration à la compagnie *T* en dehors du ressort.

Arrêt: L'ordonnance de signification en dehors du ressort rendue contre la compagnie *T* est infirmée. La cause d'action contre cette compagnie ne relève pas de la compétence d'amirauté de la Cour prévue à l'article 22(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*. En particulier, le connaissement n'était pas un connaissement direct au sens du paragraphe (2)f). Ce n'est pas parce que l'action contre le navire et ses armateurs relevait de la compétence de la Cour que cette dernière devenait compétente dans l'action contre la compagnie *T* en vertu de l'article 22(2). L'ordonnance n° 11, règle 1g) de la Cour suprême de la Colombie-Britannique, qui permettait la signification en dehors du ressort, ne pouvait s'appliquer par analogie pour accorder à cette Cour une compétence que l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* ne lui confère pas.

REQUÊTE.

D. F. McEwen pour la demanderesse.

P. d'A. Collings pour la Tacoma Stevedore & Terminal.

V. Hill, c.r., pour le *Ferncliff*.

B. Hoeschen pour le C.P.

COLLIER J.—This is a motion by the defendant Tacoma Stevedore & Terminal Co., a Washington State corporation, (hereafter "Tacoma") in effect objecting to the jurisdiction of this Court in respect to the claim advanced by the plaintiff against that particular defendant. I shall later set out more precisely the order sought and the grounds relied upon, but it is first necessary to relate the relevant facts.

The plaintiff is a British Columbia company. Pursuant to a bill of lading dated September 15, 1969, issued in Japan, 55 cartons of cameras and advertising materials were shipped from Nagoya, Japan, on board the vessel *Ferncliff*, owned by the defendants Fearnley and Eger and D/S I/S Garonne. The bill of lading called for delivery by the vessel to Vancouver, British Columbia, and transshipment by rail to Montreal, P.Q. Because of a longshoremen's strike in British Columbia, the vessel deviated to Tacoma, Washington. Arrangements were made to discharge the vessel's cargo there and Tacoma agreed to store the cargo pending further instructions. Ultimately, certain goods, including the plaintiff's, were transported by the defendant Burlington Northern Inc. to Sumas, British Columbia, which is near the international border, and from there the goods were taken over by the defendant Canadian Pacific Railway Company. When the freight car in which those cartons had travelled from Tacoma to Montreal eventually reached Montreal, it was found that 3 of the 55 cartons were empty.

The plaintiff brought action initially against the *Ferncliff*, her owners, and the Canadian Pacific Railway Company. Subsequently, an order was obtained amending the statement of claim by joining Tacoma and Burlington Northern Inc. as defendants.

The plaintiff then obtained an *ex parte* order from me giving it leave to serve a notice of the statement of claim out of the jurisdiction against Tacoma. Tacoma obtained leave to file a

LE JUGE COLLIER—La défenderesse Tacoma Stevedore & Terminal Co., corporation de l'État de Washington (ci-après désignée la «Tacoma»), a présenté la présente requête en vue de contester la compétence de cette Cour pour connaître de la réclamation que la demanderesse a présentée en ce qui la concerne en particulier. J'exposerai plus tard avec plus de précision l'ordonnance recherchée et les motifs invoqués, mais il est tout d'abord nécessaire de décrire les faits qui nous intéressent.

La demanderesse est une compagnie de Colombie-Britannique. En application d'un connaissement en date du 15 septembre 1969, établi au Japon, 55 boîtes de carton contenant des appareils photographiques et des documents publicitaires ont été expédiées de Nagoya (Japon) à bord du navire *Ferncliff*, appartenant aux défenderesses Fearnley et Eger et D/S I/S Garonne. Ce connaissement prévoyait que ce navire devait livrer les marchandises à Vancouver (Colombie-Britannique) où on les transborderait pour les acheminer par rail à Montréal (Québec). En raison d'une grève des débardeurs en Colombie-Britannique, le navire a été dérouté vers Tacoma (Washington). On s'est entendu pour y faire décharger la cargaison du navire et la Tacoma a convenu de la prendre en dépôt en attendant d'autres instructions. Finalement, la défenderesse Burlington Northern Inc. a transporté certaines marchandises, dont celles de la demanderesse, à Sumas (Colombie-Britannique), ville proche de la frontière, où la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique les a prises en charge. Après que le wagon de marchandises contenant ces boîtes eut fait le trajet de Tacoma à Montréal et atteint en fin de compte Montréal, on a constaté que sur les 55 boîtes, 3 étaient vides.

La demanderesse a intenté à l'origine une action contre le *Ferncliff*, ses propriétaires et la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique. Par la suite, a été rendue une ordonnance modifiant la déclaration et appelant la Tacoma et la Burlington Northern Inc. comme défenderesses à l'action.

La demanderesse a alors obtenu une ordonnance *ex parte* l'autorisant à signifier à la Tacoma un avis de la déclaration en dehors du ressort de la compétence de la Cour. La

conditional appearance for the purpose of bringing on the present motion.

It is apparent from the statement of claim that the plaintiff is uncertain as to which of the defendants, or whether one or more of them, are responsible for the loss.

The allegations in the statement of claim against Tacoma are that it was negligent or in breach of its duty as bailee for reward.

Counsel for Tacoma submits (1) that the amended statement of claim discloses no cause of action against Tacoma which would give jurisdiction to this Court and (2) that service of the notice of the statement of claim must be set aside because the material in support of the application to serve *ex juris* discloses no cause of action within the jurisdiction of this Court.

The so-called Admiralty jurisdiction of the Court is set out in section 22 of the *Federal Court Act*, R.S. 1970, c. 10 (2nd Supp.).

Mr. Collings, for Tacoma, reviewed paragraphs (2)(e), (f), (h) and (i)¹ and contended the facts and causes of action alleged against Tacoma do not fall within any of those paragraphs. I agree with his contention.

In respect to paragraph (2)(f), counsel for Tacoma and counsel for the vessel took the position that the bill of lading here was not a through bill of lading. On the other hand, counsel for the plaintiff relied on paragraph (2)(f) as giving jurisdiction to this Court. In my opinion, on the evidence and material before me, this is not a through bill of lading as described in Carver's *Carriage by Sea*, 12th ed., 1971, paras. 200-202.

Mr. McEwen, for the plaintiff, further relied on section 22(1) in support of his contention there is jurisdiction in this Court in respect to the claim against Tacoma. Section 22(1) is 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

Tacoma a obtenu l'autorisation de déposer un acte de comparution conditionnelle en vue de présenter la présente requête.

Il ressort de la déclaration que la demanderesse ne sait pas de façon certaine lequel des défendeurs est responsable de la perte, ni si l'un ou plusieurs d'entres eux le sont.

Dans la déclaration contre la Tacoma, il est allégué qu'elle a été négligente et a failli à ses obligations de dépositaire à titre onéreux.

L'avocat de la Tacoma soutient (1) que la déclaration modifiée ne révèle contre la Tacoma aucune cause d'action qui justifie la compétence de cette Cour et (2) qu'il y a lieu de rejeter la signification de l'avis de la déclaration parce que le document présenté à l'appui de la demande de signification en dehors du ressort ne révèle aucune cause d'action entrant dans la compétence de cette Cour.

L'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R. 1970, c. 10 (2^e Supp.), expose ce qu'il est convenu d'appeler la compétence en amirauté de la Cour.

M. Collings, pour le compte de la Tacoma, a examiné les alinéas e), f), h) et i) du paragraphe (2)¹ et a prétendu que les faits et les causes d'actions allégués contre la Tacoma n'entrent dans le cadre d'aucun de ces alinéas. Je souscris à sa prétention.

En ce qui concerne l'alinéa (2)f), l'avocat de la Tacoma et celui du navire ont soutenu que le connaissement en l'espèce n'était pas un connaissement direct. Par ailleurs, l'avocat de la demanderesse fonde la compétence de cette Cour sur l'alinéa (2)f). A mon avis, d'après la preuve et les documents qui me sont soumis, il ne s'agit pas en l'espèce du connaissement direct que décrit l'ouvrage *Carriage by Sea* de Carver, 12^e éd., 1971, par. 200 à 202.

M. McEwen, pour le compte de la demanderesse, a en outre invoqué l'article 22(1) pour étayer sa prétention selon laquelle cette Cour est compétente à l'égard de l'action intentée contre la Tacoma. L'article 22(1) se lit 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

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.²

The argument as I understand it is this. If the Court has jurisdiction over one defendant such as the vessel and her owners in this case, then by virtue of section 22(1) and Canadian maritime law, the Court has jurisdiction to entertain claims against what have been termed "ancillary" defendants.

I cannot accede to this argument. To implead a non-resident foreigner in this suit, I think jurisdiction must be clearly shown. For example, if in this case before commencing suit, the plaintiff knew from its investigations that the loss probably occurred while the goods were in possession of Tacoma and decided in the interests of costs to sue Tacoma only, would this Court have jurisdiction, the tort having occurred or the bailment having been entered into, in the United States? As I interpret section 22 of the Act, there would be no jurisdiction to hear such a claim. In my opinion, the fact one defendant is properly before the Court does not in some manner give jurisdiction over a non-resident person who may have been in some way involved in the loss of the goods.

Rule 307(1) of the Rules of this Court provides that service of notice of a statement of claim may be made on a defendant who is out of the jurisdiction, and by that I think is meant the geographical jurisdiction. Rule 307 has no provisions, as do the rules of many of the superior courts of the provinces, setting out the types of actions or claims in which service *ex juris* may be allowed. There is also no provision in Rule 307, as again there is in the rules of many of the provincial superior courts, allowing service *ex juris* on a person out of the jurisdiction who is a necessary or proper party to an action properly brought against some other person served within the jurisdiction.

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.²

Voici ce qui me paraît ressortir de son argumentation. Si la Cour est compétente à l'égard d'un défendeur comme le navire et ses propriétaires en l'espèce, elle est également compétente, en vertu de l'article 22(1) et du droit maritime canadien, pour connaître des demandes contre ceux qu'on appelle des défendeurs «auxiliaires».

Je ne peux accueillir cette argumentation. Pour mettre en cause un étranger non résident dans la présente action, je pense qu'il y a lieu d'établir clairement la compétence. Par exemple, si, en l'espèce présente, avant d'intenter la poursuite, la demanderesse savait, d'après les recherches qu'elle avait effectuées, que la perte s'était probablement produite alors que les marchandises étaient en possession de la Tacoma et avait décidé, obéissant à des préoccupations de dépens, de ne poursuivre que la Tacoma, la présente Cour serait-elle compétente, le fait dommageable s'étant produit ou le contrat de dépôt ayant été conclu aux États-Unis? L'article 22 de la loi, tel que je l'interprète, n'accorde aucune compétence pour connaître de cette demande. A mon avis, le fait qu'un défendeur est appelé à bon droit devant la Cour ne donne nullement à celle-ci compétence à l'égard d'une personne non résidente qui a pu se trouver d'une certaine façon en cause dans la perte des marchandises.

La Règle 307(1) des règles de cette Cour dispose que l'avis d'une déclaration peut être signifié à un défendeur qui se trouve en dehors du ressort de la Cour, ce qui signifie, selon moi, le ressort géographique. La Règle 307, contrairement, aux règles de la plupart des cours supérieures, des provinces ne contient aucune disposition énonçant les genres d'actions ou de demandes qui peuvent être signifiés en dehors du ressort. La Règle 307, à la différence des règles de la plupart des cours supérieures provinciales, ne contient non plus aucune disposition autorisant une signification en dehors du ressort à une personne qui se trouve à l'extérieur de ce ressort de la Cour et qui est nécessairement ou à juste titre partie à une action

The rules in the Admiralty side of the Exchequer Court of Canada did contain such a provision in Rule 20(d). Those rules were repealed effective June 1, 1971.

Mr. McEwen, for the plaintiff, relies on Rule 5 of the Rules of this Court, which is as follows:

Rule 5. In any proceeding in the Court where any matter arises not otherwise provided for by any provision in any Act of the Parliament of Canada or by any general rule or order of the Court (except this rule), the practice and procedure shall be determined by the Court (either on a preliminary motion for directions, or after the event if no such motion has been made) for the particular matter by analogy

(a) to the other provisions of these Rules, or

(b) to the practice and procedure in force for similar proceedings in the courts of that province to which the subject matter of the proceedings most particularly relates,

whichever is, in the opinion of the Court, most appropriate in the circumstances.

He points particularly to subparagraph (b) and contends that in this case as the Federal Court Rules make no provision for serving a party in circumstances such as those covered by former Admiralty Rule 20(d), then this Court should look to the practice and procedure in the Province of British Columbia. Order 11, Rule 1(g) of the Rules of the Supreme Court of British Columbia is substantially the same as former Admiralty Rule 20(d).

In my view, this is not a case where Rule 5 can be used. The Federal Court is a Court with jurisdiction limited by statute, as compared to provincial superior courts with general jurisdiction. As I have said earlier, one must look at the provisions of the Act in order to ascertain whether there is jurisdiction in respect to a particular claim. To apply the British Columbia rule in order to obtain jurisdiction over Tacoma in this case would, to my mind, be extending jurisdiction of this Court beyond that set out in section 22.

intentée contre quelqu'autre personne à laquelle la signification a été faite dans les limites du ressort de la Cour.

Les règles d'amirauté de la Cour de l'Échiquier du Canada contenaient une disposition semblable, la Règle 20d). Ces règles ont été abrogées le 1^{er} juin 1971.

M. McEwen invoque, pour le compte de la demanderesse, la Règle 5 des règles de cette Cour, dont voici le texte:

Règle 5. Dans toute procédure devant la Cour, lorsque se pose une question non autrement visée par une disposition d'une loi du Parlement du Canada ni par une règle ou ordonnance générale de la Cour (hormis la présente règle), la Cour déterminera (soit sur requête préliminaire sollicitant des instructions, soit après la survenance de l'événement si aucune requête de ce genre n'a été formulée) la pratique et la procédure à suivre pour cette question par analogie

a) avec les autres dispositions des présentes Règles, ou

b) avec la pratique et la procédure en vigueur pour des procédures semblables devant les tribunaux de la province à laquelle se rapporte plus particulièrement l'objet des procédures.

selon ce qui, de l'avis de la Cour, convient le mieux en l'espèce.

Il insiste surtout sur le sous-alinéa b) et prétend qu'en l'espèce présente, puisque les règles de la Cour fédérale ne contiennent aucune disposition concernant la signification à une partie dans des circonstances semblables à celles que prévoyait l'ancienne Règle 20d) d'amirauté, la présente Cour doit rechercher si elle peut appliquer la pratique et la procédure de la province de Colombie-Britannique. L'ordonnance n° 11, Règle 1g) des règles de la Cour suprême de Colombie-Britannique, est sensiblement identique à l'ancienne Règle d'amirauté 20d).

A mon avis, on ne peut en l'espèce appliquer la Règle 5. La Cour fédérale est une Cour dont la loi restreint la compétence, à la différence des cours supérieures provinciales qui ont une compétence générale. Comme je l'ai déjà dit, il convient d'examiner les dispositions de la loi pour savoir si elle donne compétence à l'égard d'une demande particulière. Appliquer la règle de la Colombie-Britannique pour conférer à cette Cour compétence à l'égard de la Tacoma en cette espèce serait, selon moi, étendre cette compétence au-delà des limites que fixe l'article 22.

For these reasons, the order for service *ex juris* made against Tacoma is set aside; for practical purposes the action as against Tacoma is at an end and the action against it will be dismissed. The costs of the various proceedings to date in which Tacoma has been involved will be recovered from the plaintiff by Tacoma.³

¹ 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:

(e) any claim for damage sustained by, or for loss of, a ship including, without restricting the generality of the foregoing, damage to or loss of the cargo or equipment of or any property in or on or being loaded on or off a ship;

(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;

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

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

² Canadian maritime law is defined in section 2 of the *Federal Court Act*.

³ Although the case was not cited to me I have considered the *Sparrows Point* [1951] S.C.R. 396. I think that case is distinguishable not only on its facts, but because the point raised as to jurisdiction did not involve a non-resident.

Pour ces motifs, l'ordonnance de signification en dehors du ressort rendue contre la Tacoma est infirmée; à toutes fins utiles, l'action contre la Tacoma est terminée et sera rejetée. La demanderesse devra verser à la Tacoma les dépens des diverses procédures auxquelles la Tacoma s'est trouvée mêlée jusqu'à ce jour.³

¹ 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:

e) toute demande pour l'avarie ou la perte d'un navire, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, l'avarie ou la perte de la cargaison ou de l'équipement d'un navire ou de tout bien à bord d'un navire ou en train d'y être chargé ou d'en être déchargé;

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;

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

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

² Le droit maritime canadien est défini à l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

³ J'ai pris en considération l'affaire *Sparrows Point* [1951] R.C.S. 396, bien qu'on ne l'ait pas citée. Je pense qu'on peut la distinguer de celle-ci non seulement à cause des faits, mais aussi parce que la question soulevée quant à la compétence ne concernait pas un non-résident.