

SUPREME COURT OF CANADA - APPEALS HEARD

OTTAWA, 2/10/02. THE SUPREME COURT OF CANADA ANNOUNCED TODAY THAT THE FOLLOWING APPEALS WERE HEARD ON OCTOBER 2, 2002.

SOURCE: SUPREME COURT OF CANADA (613) 995-4330

COUR SUPRÊME DU CANADA - APPELS ENTENDUS

OTTAWA, 2/10/02. LA COUR SUPRÊME DU CANADA A ANNONCÉ AUJOURD'HUI QUE LES APPELS SUIVANTS ONT ÉTÉ ENTENDUS LE 2 OCTOBRE 2002.

SOURCE: COUR SUPRÊME DU CANADA (613) 995-4330

1. **THE COLLEGE OF PHYSICIANS AND SURGEONS OF BRITISH COLUMBIA v. DR. Q (B.C.)**
(Civil) (By Leave) (28553)

RESERVED / EN DÉLIBÉRÉ

2. **ECU-LINE N.V. v. Z.I. POMPEY INDUSTRIE ET AL. (FC)** (Civil) (By Leave) (28472)

RESERVED / EN DÉLIBÉRÉ

28553 THE COLLEGE OF PHYSICIANS AND SURGEONS OF BRITISH COLUMBIA v. DR. Q

SEALED FILE

It is ordered that the Registrar of the Supreme Court of Canada shall seal the file in this matter and make the contents available only to counsel for the Appellant, counsel for the Respondent, members of this Court and Court staff by Arbour J. on May 8, 2001.

**28553 LE COLLÈGE DES MÉDECINS ET CHIRURGIENS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE
c. LE DR Q**

MISE SOUS SCELLÉS DE DOCUMENTS

Le 8 mai 2001, le juge Arbour a ordonné que le Registraire de la Cour suprême du Canada mette sous scellés le présent dossier et ne divulgue son contenu qu'aux personnes suivantes : l'avocat de l'appelant, l'avocat de l'intimé, les juges et le personnel de la Cour.

28472 ECU-LINE N.V. v. Z.I. POMPEY INDUSTRIE ET AL.

International law - Conflicts of law - Choice of jurisdiction - Forum selection clause in bill of lading - Commercial law - Contracts - Maritime contract - Whether the proper test to apply for a stay of proceedings based on a forum selection clause is the tripartite test employed in applications for interlocutory injunctions - Whether the test for a stay of proceedings permits an inquiry by the court into whether the underlying contract is voidable thereby rendering the forum selection clause unenforceable - Whether a forum selection clause, like an arbitration clause, is separable and survives a failure of the surrounding contract.

Cargo which included two crates containing one Photomecha photoprocessor and four sub assemblies was arranged to be shipped from Antwerp, Belgium to Seattle Washington pursuant to a port-to-port bill of lading on the Appellant's form No. SEA/67797/14 executed at Lyon, France on January 23, 1997.

The carrier decided to change the itinerary and go from Antwerp to Montreal instead of Seattle, and transfer the cargo

on rail from Montreal to Seattle. The cargo owners and receivers had taken pains to arrange for all of the carriage to be done by sea since the equipment was delicate and could not withstand the bumps and jolts of travel by rail, however there was a dispute between the parties as to whether this was ever conveyed to the Appellant. The Appellant maintained that deviations in the transportation of cargo were allowed under the clauses of the bill of lading and also by the Hague-Visby Rules, pursuant to Article IV (4) of Schedule I of the *Carriage of Goods by Water Act*.

The cargo was shipped by rail from Montreal to Richmond B.C., where damage was allegedly noted. It was then shipped to Seattle. The Respondent owners and receivers of the cargo commenced an action in the Federal Court of Canada, Trial Division, against the Appellant claiming that the unilateral change in mode of carriage amounted to a fundamental breach of the contract entitling them to damages in the amount of \$60,761.74. They also alleged that the cargo sustained damage due to an improper handling by the Appellant. The Appellant filed a defence in which it denied that the cargo had been damaged and argued in the alternative that any damage had been caused by the Respondents or by third parties or events for which it was not responsible. It also brought a motion seeking a stay of proceedings on the basis that the bill of lading required disputes to be determined by the Courts of Antwerp and that the contract was governed by the laws of Belgium.

On September 22, 1999, Prothonotary Hargrave denied the Appellant's motion for a stay of proceedings. The Appellant's appeal to the Federal Court of Canada, Trial Division was dismissed, as was its appeal to the Federal Court of Appeal.

Origin of the case:	Federal Court of Appeal
File No.:	28472
Judgment of the Court of Appeal:	January 25, 2001
Counsel:	H. Peter Swanson for the Appellant George J. Pollack for the Respondents

28472 ECU-LINE N.V. c. Z.I. POMPEY INDUSTRIE ET AUTRES

Droit international - Conflit de lois - Élection de for - Clause d'élection de for dans le connaissance - Droit commercial - Contrats - Contrat maritime - Le critère à trois volets utilisé dans les demandes d'injonctions interlocutoires est-il le critère qu'il convient d'appliquer pour déterminer s'il y a lieu de prononcer un arrêt des procédures fondé sur une clause d'élection de for? - Le critère applicable pour l'octroi d'un arrêt des procédures permet-il à la Cour d'examiner la question de savoir si le contrat sous-jacent est annulable, ce qui, le cas échéant, rendrait inexécutoire la clause d'élection de for? - La clause d'élection de for peut-elle, comme la clause d'arbitrage, être dissociée du reste du contrat et survivre à son annulation?

Le connaissance de port à port figurant sur le formulaire de l'appelante n°SEA/67797/14, signé à Lyon, en France, le 23 janvier 1997 prévoyait l'expédition par voie maritime de deux caisses contenant une machine à développer des photos Photomecha et quatre sous-ensembles, d'Anvers, en Belgique, jusqu'à Seattle dans l'État de Washington.

Le transporteur a décidé de modifier l'itinéraire et de transporter les marchandises d'Anvers à Montréal plutôt que d'Anvers à Seattle, pour ensuite les expédier par voie ferroviaire de Montréal jusqu'à Seattle. Comme l'équipement transporté était délicat et ne pouvait résister aux secousses et aux heurts du transport ferroviaire, les propriétaires et les destinataires de la cargaison s'étaient donné beaucoup de mal pour faire en sorte que tout le transport se fasse par voie maritime; les parties ne s'entendent pas cependant sur la question de savoir si cette exigence avait été communiquée à l'appelante. L'appelante a soutenu que le déroutement qui s'est produit dans le transport de la cargaison était autorisé par les clauses du connaissance, ainsi que par les Règles de La Haye-Visby, conformément au paragraphe 4 de l'article IV de l'annexe I de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*.

La cargaison a été transportée par rail de Montréal à Richmond (C.-B.), où on aurait constaté qu'elle avait été

endommagée. Elle a ensuite été expédiée à Seattle. Les propriétaires et les destinataires de la cargaison intimés ont intenté une action contre l'appelante devant la Section de première instance de la Cour fédérale du Canada, alléguant que le changement unilatéral dans le mode de transport constitue une violation d'une clause essentielle du contrat et leur donne droit à des dommages-intérêts s'élevant à 60 761,74 \$. Ils ont également allégué que la cargaison avait subi des dommages en raison de sa manutention négligente par l'appelante. L'appelante a déposé une défense dans laquelle elle nie que la cargaison a subi des dommages et prétend subsidiairement que tout dommage subi est attribuable aux intimés, à des tiers ou à des faits dont elle n'est pas responsable. Elle a également présenté une requête en arrêt des procédures au motif qu'aux termes du connaissement, toute réclamation devait être tranchée par les tribunaux d'Anvers et que le contrat était soumis au droit belge.

Le 22 septembre 1999, le protonotaire Hargrave a rejeté la requête en arrêt des procédures de l'appelante, qui a formé un appel de cette décision devant la Section de première instance de la Cour fédérale. Cet appel a été rejeté, de même que celui interjeté ultérieurement devant la Cour d'appel fédérale.

Origine :	Cour d'appel fédérale
N° du greffe :	28472
Arrêt de la Cour d'appel :	25 janvier 2001
Avocats :	H. Peter Swanson pour l'appelante George J. Pollack pour les intimés
