

**Aris Steamship Co. Inc.** (*Defendant in the Trial Division and Respondent in the Federal Court of Appeal*) *Appellant*;

and

**Associated Metals & Minerals Corporation** (*Plaintiff in the Trial Division and Appellant in the Federal Court of Appeal*) *Respondent*.

and

**The Ship "Evie W"** (*Defendant in the Trial Division*)

and

**Worldwide Carriers Limited** (*Defendant in the Trial Division*)

1980: January 28, 29; 1980: April 22.

Present: Ritchie, Dickson, Estey, McIntyre and Chouinard JJ.

ON APPEAL FROM THE FEDERAL COURT OF APPEAL

*Maritime law — Time charter — Delay in delivery of cargo — Liability of owner and of charterer — Jurisdiction of the Federal Court — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 22.*

The action of the respondent Associated Metals & Minerals Corporation (one of the plaintiffs in the Trial Division of the Federal Court) was for damages resulting from delays in the shipment and delivery of a cargo of pig iron carried aboard the vessel *Evie W*, a ship owned by the appellant Aris Steamship Co. Inc. ("Aris") which had entered into a time charter with Worldwide Carriers Limited ("Worldwide"). The trial judge awarded damages to the respondent against the charterer Worldwide but dismissed the action against the owner Aris. The Federal Court of Appeal set aside the judgment at trial and rendered judgment in favour of the respondent against Aris. Hence the appeal to this Court. On appeal the question of the jurisdiction of the Federal Court was also raised but it was found that there was jurisdiction in the Federal Court to entertain this action.

*Held:* The appeal should be dismissed.

As to the issue of jurisdiction, in light of the recent judgment of this Court in *Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Co. et al.*, [1979] 2 S.C.R. 157, this Court

**Aris Steamship Co. Inc.** (*Défenderesse en Division de première instance et intimée en Cour d'appel fédérale*) *Appelante*;

et

**Associated Metals & Minerals Corporation** (*Demanderesse en Division de première instance et appelante en Cour d'appel fédérale*) *Intimée*.

et

**Le navire «Evie W»** (*Défendeur en Division de première instance*)

et

**Worldwide Carriers Limited** (*Défenderesse en Division de première instance*)

1980: 28, 29 janvier; 1980: 22 avril.

Présents: Les juges Ritchie, Dickson, Estey, McIntyre et Chouinard.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE

*Droit maritime — Charte-partie à temps — Retard de livraison d'une cargaison — Responsabilité du propriétaire et de l'affrètement — Compétence de la Cour fédérale — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 10, art. 22.*

L'intimée Associated Metals & Minerals Corporation (un des demandeurs en Division de première instance de la Cour fédérale) a intenté une action en dommages-intérêts suite aux retards survenus dans l'expédition et la livraison d'une cargaison de fonte en gueuses chargée à bord du navire *Evie W*, propriété de l'appellante Aris Steamship Co. Inc. («Aris») qui avait conclu un contrat de charte-partie à temps avec Worldwide Carriers Limited («Worldwide»). Le juge de première instance a accordé des dommages-intérêts à l'intimée à l'encontre de l'affrètement Worldwide mais a rejeté l'action contre la propriétaire Aris. La Cour d'appel fédérale a infirmé le jugement de première instance et a rendu jugement en faveur de l'intimée contre Aris. D'où le pourvoi à cette Cour. En appel, la compétence de la Cour fédérale à connaître de cette action a été soulevée, mais on a conclu que la Cour fédérale avait la compétence voulue.

*Arrêt:* Le pourvoi est rejeté.

En ce qui concerne la question de la compétence, vu le récent arrêt de cette Cour, *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co. et autre*, [1979] 2 R.C.S. 157, cette

is satisfied that the Court of Appeal reached the correct conclusion.

The substantive question involved in this appeal is whether the damages sustained by the plaintiff are recoverable from Aris as owner or Worldwide as charterer. This Court, like the Court of Appeal, cannot subscribe to the trial judge's view that there was no contractual relationship between Aris and the plaintiff relating to the delivery of the cargo and that the bills of lading were signed by the captain as agent for the charterer but inclines rather to the view that both the captain and the charterer were acting as agents for the owner in fulfilling the terms of the contract evidenced by the bill of lading. The charter party here is virtually identical with that which was in issue in *Paterson Steamships Ltd. v. Aluminum Co. of Canada Ltd.*, [1951] S.C.R. 852, where this Court decided that under such a charter, and in the absence of an undertaking on the part of the charterer, the owner remains the carrier for the shipper, and in issuing bills of lading the captain acts on his own behalf and not on behalf of the charterer.

*Paterson Steamships Ltd. v. Aluminum Co. of Canada Ltd.*, [1951] S.C.R. 852, applied; *Tropwood A.G. v. Sivaco Wire & Nail Co. et al.*, [1979] 2 S.C.R. 157; *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Limited*, [1977] 2 S.C.R. 1054; *McNamara Construction et al. v. The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654, referred to.

APPEAL from a judgment of the Federal Court of Appeal<sup>1</sup> which set aside the judgment of the Trial Division and rendered judgment in favour of the respondent. Appeal dismissed.

*Roland G. Chauvin, Q.C.*, for the appellant.

*Donald J. Wright, Q.C.*, and *R. N. Waterman*, for the respondent.

The judgment of the Court was delivered by

RITCHIE J.—This appeal concerns the disposition of an action for a claim falling within the words “claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in ... a ship” as they occur in s. 22(2)(i) of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970, c. 10.

<sup>1</sup> [1978] 2 F.C. 710.

Cour est convaincue que la conclusion de la Cour d'appel est bien fondée.

La véritable question dans ce pourvoi est celle de savoir si les dommages subis par la demanderesse sont recouvrables d'Aris à titre de propriétaire ou de Worldwide à titre d'affréteur. Cette Cour, comme la Cour d'appel, ne peut souscrire à l'avis du juge de première instance portant qu'il n'existait aucun lien contractuel entre Aris et la demanderesse relativement à la livraison de la cargaison et que les connaissements avaient été signés par le capitaine en sa qualité de mandataire de l'affréteur. Elle est portée à croire que le capitaine et l'affréteur agissaient en leur qualité de mandataires du propriétaire dans l'exécution du contrat constaté par le connaissement. La charte-partie en litige ici est virtuellement identique à celle dans l'affaire *Paterson Steamships Ltd. c. Aluminum Co. of Canada Ltd.*, [1951] R.C.S. 852, où cette Cour a décidé qu'aux termes d'une charte-partie de cette nature et en l'absence d'un engagement de la part de l'affréteur, le propriétaire demeure le transporteur pour l'expéditeur et, quand il délivre des connaissements, le capitaine agit pour son propre compte et non pour celui de l'affréteur.

Jurisprudence: *Paterson Steamships Ltd. c. Aluminum Co. of Canada Ltd.*, [1951] R.C.S. 852, (arrêt suivi); *Tropwood A.G. c. Sivaco Wire & Nail Co. et autre*, [1979] 2 R.C.S. 157; *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Limitée*, [1977] 2 R.C.S. 1054; *McNamara Construction et autre c. La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654.

POURVOI à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel fédérale<sup>1</sup>, qui a infirmé le jugement de la Division de première instance et rendu jugement en faveur de l'intimée. Pourvoi rejeté.

*Roland G. Chauvin, c.r.*, pour l'appelante.

*Donald J. Wright, c.r.*, et *R. N. Waterman*, pour l'intimée.

Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE RITCHIE—Ce pourvoi vise une action en dommages relevant de l'al. 22(2)i) de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970, 2<sup>e</sup> Supp., chap. 10, soit une «demande née d'une convention relative au transport de marchandises à bord d'un navire».

<sup>1</sup> [1978] 2 C.F. 710.

No question was raised at the trial level as to the jurisdiction of the Federal Court to entertain this action but it is apparent that in appealing the defendant interpreted such cases as *Quebec North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Limited*<sup>2</sup> and *McNamara Construction (Western) Limited v. The Queen*<sup>3</sup>, as resulting in the jurisdiction of the Trial Division of the Federal Court being so restricted as to exclude the present claim.

In the Court of Appeal Chief Justice Jaccett found that there was jurisdiction in the Federal Court, and it is really not necessary in my opinion to explore the point further because the appeal was heard before Chief Justice Laskin had rendered the unanimous judgment of this Court in *Tropwood A.G., and the Owners of the Vessel Tropwood v. Sivaco Wire & Nail Company and Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*<sup>4</sup>, wherein he explored the recent cases dealing with the jurisdiction of the Federal Court and concluded his comments of s. 22 by saying (at p. 161):

What is important to notice is that the heads of jurisdiction specified in s. 22(2) are nourished, so far as applicable law is concerned, by the ambit of Canadian maritime law or any other existing law of Canada relating to any matter coming within the class of navigation and shipping.

In light of this judgment I am satisfied that Chief Justice Jaccett reached the correct conclusion as to jurisdiction.

This is an appeal from a judgment of the Federal Court of Appeal, which is now conveniently reported in [1978] 2 F.C. 710, by which that Court set aside a judgment rendered at trial by Mr. Justice Walsh which had awarded damages to Associated Metals & Minerals Corporation (hereinafter sometimes referred to as the plaintiff), against the defendant, Worldwide Carriers Limited (hereinafter referred to as "Worldwide") and which by the same judgment dismissed the plaintiff's action against the defendant, Aris Steamship Co. Inc. (hereinafter referred to as "Aris") and also the cross-demand of that company. In the

La compétence de la Cour fédérale à connaître de cette action n'a pas été soulevée en première instance. Il appert toutefois qu'en appel, le défendeur a interprété des arrêts comme *Quebec North Shore Paper Company c. Canadien Pacifique Limitée*<sup>2</sup> et *McNamara Construction (Western) Limited c. La Reine*<sup>3</sup>, de telle façon que la compétence conférée à la Division de première instance de la Cour fédérale est restreinte au point que la présente demande s'en trouve exclue.

En Cour d'appel fédérale, le juge en chef Jaccett a conclu que la Cour fédérale était compétente. Il ne me semble pas vraiment nécessaire d'étudier plus à fond cette question car l'appel a été entendu avant que le juge en chef Laskin rende le jugement unanime de cette Cour dans l'affaire *Tropwood A.G., et les propriétaires du navire Tropwood c. Sivaco Wire & Nail Company et Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*<sup>4</sup> Il y examine la jurisprudence récente relative à la compétence de la Cour fédérale et termine ses commentaires sur l'art. 22 comme suit (à la p. 161):

Il est important de remarquer que les chefs de compétence énumérés au par. 22(2) sont alimentés, dans le cadre du droit applicable, par le droit maritime canadien ou toute autre loi du Canada en matière de navigation et de marine marchande.

Vu cet arrêt, je suis convaincu que la conclusion du juge en chef Jaccett sur la question de la compétence est bien fondée.

Le présent pourvoi attaque un arrêt de la Cour d'appel fédérale, [1978], 2 C.F. 710 qui infirme le jugement rendu en première instance par le juge Walsh qui avait accordé des dommages-intérêts à Associated Metals & Minerals Corporation (ci-après appelée parfois la demanderesse) à l'encontre de la défenderesse, Worldwide Carriers Limited (ci-après appelée «Worldwide»), et qui avait rejeté l'action de la demanderesse contre la défenderesse, Aris Steamship Co. Inc. (ci-après appelée «Aris») ainsi que la demande incidente de cette compagnie. La Cour d'appel a rendu jugement en faveur des demandeurs contre Aris et

<sup>2</sup> [1977] 2 S.C.R. 1054.

<sup>3</sup> [1977] 2 S.C.R. 654.

<sup>4</sup> [1979] 2 S.C.R. 157, 99 D.L.R. (3d) 235.

<sup>2</sup> [1977] 2 R.C.S. 1054.

<sup>3</sup> [1977] 2 R.C.S. 654.

<sup>4</sup> [1979] 2 R.C.S. 157, 99 D.L.R. (3d) 235.

result the Court of Appeal rendered judgment in favour of the plaintiffs against Aris and dismissed that company's cross-appeal.

The plaintiff's action is one for damages allegedly resulting from delays in the shipment and delivery of a cargo of pig iron carried aboard the vessel *Evie W*, a ship owned by Aris which had entered into a time charter with Worldwide, the last paragraph of which read as follows:

26. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The owners to remain responsible for the navigation of the vessel, Acts of Pilots and tugboats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.

It is thus clear that no part of the ownership of the vessel was transferred to Worldwide under this contract. As is usual in the case of such a time charter, the arrangement was that the ship was available to Worldwide which was responsible for obtaining cargo to fill the hull as circumstances and convenience dictated; the master and crew were provided by the owner Aris, and bills of lading covering cargo to be shipped were executed by the Master on the owner's behalf. Clause 8 of the charter defines the role of the Master as follows:

8. That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and boats. The Captain (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and Charterers are to load, stow, trim and discharge the cargo at their expense under the supervision of the Captain, who is to sign Bills of Lading for cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts. Without prejudice to this Charter Party.

In the present case arrangements were made through Worldwide and its associates in the business, for a cargo of pig iron owned by the plaintiff to be taken aboard at Koverhar, Finland, destined for Toledo, Ohio and Hamilton, Ontario, a voyage which would obviously involve the use of the St. Lawrence Seaway. In accordance with arrange-

rejeté l'appel incident de cette dernière.

Dans son action, la demanderesse réclame des dommages-intérêts à cause du retard qui serait survenu dans l'expédition et la livraison d'une cargaison de fonte en gueuses chargée à bord du navire *Evie W*, propriété d'Aris qui avait conclu un contrat de charte-partie à temps avec Worldwide. Le dernier paragraphe de ce contrat se lit comme suit:

[TRADUCTION] 26. Rien dans le présent contrat ne doit être interprété comme un transfert de la gestion nautique du navire aux affréteurs à temps. Les propriétaires sont tenus de payer l'assurance et répondent de la navigabilité du navire, du fait des pilotes et des remorqueurs, de l'équipage et de toute autre chose, de la même manière que s'ils exploitaient le navire en leur nom personnel.

Il est donc évident aux termes de ce contrat que jamais la propriété du navire n'a été transférée à Worldwide. Comme le veut l'usage, cette charte-partie prévoit que le navire doit être mis à la disposition de Worldwide qui était chargée de lui trouver une cargaison selon les circonstances et les besoins; le propriétaire Aris devait fournir le capitaine et l'équipage, et les connaissements relatifs à la cargaison à expédier devaient être signés par le capitaine au nom du propriétaire. La clause 8 de la charte-partie définit le rôle du capitaine en ces termes:

[TRADUCTION] 8. Le capitaine effectuera tous ses voyages avec la plus grande célérité et donnera l'assistance coutumière avec l'équipage du navire et les bateaux. Le capitaine, même s'il est nommé par les propriétaires, sera sous les ordres des affréteurs pour toute question d'emploi ou de mandat; les affréteurs sont tenus de charger, d'arrimer et de décharger la cargaison à leurs frais, sous la surveillance du capitaine qui signe sur présentation les connaissements relatifs aux chargements effectués conformément aux reçus de bord ou aux reçus du pointeur. Le tout sans limiter la portée de la présente charte-partie.

En l'espèce, des dispositions ont été prises par l'intermédiaire de Worldwide et de ses associés commerciaux pour faire charger une cargaison de fonte en gueuses, propriété de la demanderesse, à Koverhar, en Finlande, à destination de Toledo (Ohio) et de Hamilton (Ontario). De toute évidence, le navire devait emprunter la Voie maritime

ments I have indicated, the bill of lading covering this cargo was signed by Captain Skovelis who was a director and shareholder of Aris. A separate cargo of plywood-veneer in which the plaintiff had no interest whatever was loaded on the same ship in Finland for transit to Great Lakes ports.

Various difficulties attributable to heavy weather and other marine hazards which need not be detailed, were encountered on the voyage from Finland although the trial judge made no finding as to perils of the sea. In any event, the weather which was encountered forced the vessel to put in to Greenoch for repairs on October 19, and once again gales of near hurricane force made it necessary for the ship to seek refuge at Plymouth and Falmouth in England, from which latter port she finally sailed on November 5. In the result, a voyage commenced at Koverhar in Finland on October 4, 1967, did not terminate until arrival at Montreal, Quebec, on the 22nd of November of that year, at which time it was found necessary to discharge some of the plywood-veneer cargo in order to lighten the vessel which was overloaded for Seaway transit. This unloading, and the intervention of a strike, resulted in Worldwide notifying the shippers of the veneer that it would not deliver that cargo as agreed but would offload it in Montreal. A dispute arose as to whether Worldwide or the shipper should defray the cost of offloading and this culminated in the plywood cargo owners arresting the ship. A further dispute then arose between Aris, Worldwide and the insurer as to which would post a bond to allow the vessel to proceed thus causing added delays resulting in arrangements having to be made for as much of the pig iron as possible to be shipped to its proper destination by other vessels. A substantial part of the pig iron cargo could not however be shipped in this fashion and it was necessary for the shipper to arrange for the transportation of this remaining cargo to its destination by rail. It is the cost of this latter arrangement which is the subject matter of the plaintiff's claim for damages in the present case.

du Saint-Laurent. Conformément aux dispositions dont j'ai parlé, le connaissement portant sur cette cargaison a été signé par le capitaine Skovelis, un administrateur et actionnaire d'Aris. Une cargaison distincte de contreplaqué affiné, dans laquelle la demanderesse n'avait aucun intérêt, a été chargée à bord du même navire en Finlande à destination des ports des Grands lacs.

Le voyage, qui a débuté en Finlande, a connu des difficultés de tous ordres à cause du gros temps et d'autres risques maritimes qu'il n'est pas nécessaire de relater, mais le juge de première instance ne s'est pas prononcé sur la question des événements de mer. Quoi qu'il en soit, à cause du mauvais temps, le navire a dû faire escale à Greenoch, le 19 octobre, pour être réparé; mais à nouveau, des vents d'une violence de quasi-ouragan l'ont forcé à chercher refuge à Plymouth et à Falmouth en Angleterre, port qu'il a finalement quitté le 5 novembre. Tout compte fait, le voyage qui a commencé à Koverhar en Finlande le 4 octobre 1967 ne s'est terminé que le 22 novembre suivant à Montréal (Québec). Il a été jugé nécessaire à ce moment-là de décharger une partie de la cargaison de contreplaqué affiné afin d'alléger le navire, qui était trop chargé pour emprunter la Voie maritime. En raison de ce déchargement et d'une grève, Worldwide a dû aviser les expéditeurs du contreplaqué qu'elle ne pouvait livrer la cargaison comme convenu et qu'elle la déchargeait à Montréal. La question de savoir qui, de Worldwide ou de l'expéditeur, devait défrayer le coût du déchargement a entraîné un différend qui s'est terminé par la saisie du navire par les propriétaires de la cargaison de contreplaqué. Un autre différend est alors survenu entre Aris, Worldwide et l'assureur sur la question de savoir qui allait fournir un cautionnement pour permettre au navire de se rendre à destination. Ceci a causé d'autres retards d'où l'obligation d'organiser le transport de toute la quantité possible de fonte en gueuses sur d'autres navires jusqu'à destination. Une partie importante de cette cargaison ne pouvait toutefois pas être expédiée de cette manière et l'expéditeur a dû organiser le transport du reste de la cargaison par chemin de fer jusqu'à destination. C'est le coût de cette dernière opération que la demanderesse réclame dans la présente action en dommages-intérêts.

The learned trial judge made the following comment on the facts which I have recited:

It is true that if the vessel had not been overloaded for Seaway transit none of the plywood veneer cargo need have been discharged in Montreal and she could have proceeded through the Seaway as soon as the necessary Seaway fittings and repairs were completed and delivered plaintiffs' cargo to its appointed destination in accordance with the terms of the charter. However, despite the necessity of discharging part of the veneer cargo in Montreal and the resulting delays consequent thereon, I have concluded that she still could have proceeded through the Seaway in time to deliver the cargo before the winter freeze up had not two events taken place which prevented this, namely:

- (a) the decision by the time-charterers, Worldwide, on November 22, 1967, to terminate the voyage at Montreal and their notification of this decision to the owners of the plywood cargo, which decision was made solely by them, without consultation with, and approval of either the owners, Aris, or of the plaintiffs; and
- (b) as a consequence of this notification the seizure put on the vessel by the parties interested in the plywood cargo on November 23, 1967.

As previously indicated, it appears that although the veneer cargo had been damaged and this was evident when the unloading from the deck commenced, the parties interested in the plywood would nevertheless apparently have been willing to let the ship proceed to destination as may be inferred from the message from their surveyors of November 22. Once they had been advised, however, that the vessel would not proceed through the Seaway they then had a claim not only for the damages already ascertained to the veneer wood but also for delays in delivery, or non-delivery, to the final destination and quite properly had the vessel seized. It was this seizure which prevented the completion of the voyage and not the overloading for Seaway transit which could readily be and was, in fact, remedied in time to permit this transit to be made.

Moreover, defendant Worldwide refused to put up a bond to permit the vessel to proceed, which was of course consistent with its previous decision to terminate the voyage at Montreal, in any event.

The owner of the plywood-veneer cargo is not a party to this action and while its dispute with Worldwide culminating in the seizure of the vessel,

Le savant juge de première instance a commenté en ces termes les faits que j'ai relatés:

[TRADUCTION] Il est vrai que si le navire n'avait pas été trop chargé pour emprunter la Voie maritime, il n'aurait pas été nécessaire de décharger une partie de la cargaison de contreplaqué affiné à Montréal. Le navire aurait ainsi pu prendre la Voie maritime aussitôt terminées l'installation de l'équipement pour la Voie maritime et les réparations, et il aurait été en mesure de livrer la cargaison de la demanderesse au point de destination convenu dans la charte-partie. Toutefois, nonobstant la nécessité de décharger une partie de la cargaison de contreplaqué à Montréal et les retards consécutifs, je conclus que le navire aurait été en mesure de prendre la Voie maritime à temps pour livrer la cargaison avant le gel d'hiver n'eussent été deux événements:

- a) la décision prise le 22 novembre 1967 par les affréteurs à temps, Worldwide, de mettre fin au voyage à Montréal et la notification de cette décision aux propriétaires de la cargaison de contreplaqué, décision qu'ils ont prise seuls sans avoir consulté les propriétaires, Aris, ni les demandeurs et sans avoir reçu leur approbation; et
- b) suite à cette notification, la saisie du navire le 23 novembre 1967 par les parties ayant un droit sur la cargaison de contreplaqué.

Comme je l'ai déjà souligné, il appert que malgré les dommages causés à la cargaison, ce qui a été constaté dès le début du déchargement, les parties ayant un droit sur le contreplaqué auraient été disposées à laisser le navire se rendre à destination, comme on peut le déduire d'un message envoyé par leurs experts le 22 novembre. Toutefois, une fois avisées que le navire ne prendrait pas la Voie maritime, elles avaient alors le droit de présenter une réclamation non seulement pour les dommages déjà causés au contreplaqué mais également pour les dommages découlant du retard dans la livraison, ou de la non-livraison, de la cargaison à son point de destination. Elles ont donc, à juste titre, procédé à la saisie du navire. C'est à cause de cette saisie que le voyage n'a pu être complété et non à cause de la surcharge à laquelle on pouvait facilement remédier à temps pour permettre au navire de poursuivre son voyage, ce qui fut d'ailleurs fait.

De plus, la défenderesse, Worldwide, a refusé de fournir le cautionnement qui aurait permis au navire de poursuivre son voyage, ce qui est bien entendu conforme à sa décision antérieure de mettre fin au voyage à Montréal en tout état de cause.

Le propriétaire de la cargaison de contreplaqué affiné n'est pas partie à la présente action. Bien que son différend avec Worldwide, qui s'est ter-

was a factor in causing the damage of which the plaintiff now complains, it nevertheless has no bearing on the question of the liability of Aris to Associated Metals and Minerals Corp. The true issue here is whether the damages sustained by the plaintiff are recoverable from Aris as owner or Worldwide as charterer; whether or not the owners of the plywood cargo have a good cause of action against Worldwide and, indeed, whether, in that event, the latter company would be entitled to be indemnified by Aris are questions which do not arise here.

The trial judge adopted the view that there was no contractual relationship between Aris and the plaintiff relating to the delivery of the cargo and that the bills of lading were signed by the captain as agent for the charterer. Like Chief Justice Jaccett, and for the reasons which he states, I cannot subscribe to this proposition and on the other hand incline to the view that both the captain and the charterer were acting as agents for the owner in fulfilling the terms of the contract evidenced by the bill of lading.

I adopt the following passage from the reasons for judgment of Chief Justice Jaccett as containing an accurate assessment of the relationship of the parties:

I turn to the substantive question involved in the appeal, which as I understand it is whether, on the facts of this case, the learned Trial Judge erred in holding that the appellant's contract of carriage was not a contract with the respondent as the owner and operator of the vessel whose servant, the Master of the vessel, in accordance with the complicated arrangements that governed the entering into of contracts with shippers for carriage of goods on the vessel, signed the bills of lading in respect of the carriage of the appellant's goods. I have not been able to identify any respect in which the facts in this case differ from the facts that were under consideration by the Supreme Court of Canada in *Paterson Steamships Ltd. v. Aluminum Co. of Canada Ltd.* [1951] S.C.R. 852 in such a way as to avoid the same conclusion in this case as was reached by the Supreme Court of Canada in that case. In the absence of some relevant difference, I am of the view that the learned Trial Judge erred in not holding that the appellant's contract of carriage was with the respondent.

miné par la saisie du navire, soit l'un des facteurs à l'origine des dommages dont se plaint maintenant la demanderesse, celui-ci n'influe toutefois pas sur la question de la responsabilité d'Aris à l'égard d'Associated Metals and Minerals Corp. La véritable question est celle de savoir si les dommages subis par la demanderesse sont recouvrables d'Aris à titre de propriétaire ou de Worldwide à titre d'affrètement. La question de savoir si les propriétaires de la cargaison de contreplaqué ont une cause d'action valable à l'encontre de Worldwide et bien sûr celle de savoir si, dans l'affirmative, cette dernière a le droit d'être indemnisée par Aris, ne se posent pas ici.

Le juge de première instance était d'avis qu'il n'existait aucun lien contractuel entre Aris et la demanderesse relativement à la livraison de la cargaison et que les connaissements avaient été signés par le capitaine en sa qualité de mandataire de l'affrètement. A l'instar du juge en chef Jaccett et pour les motifs qu'il expose, je ne peux souscrire à cette proposition. Par ailleurs, je suis porté à croire que le capitaine et l'affrètement agissaient en leur qualité de mandataires du propriétaire dans l'exécution du contrat constaté par le connaissement.

J'adopte le passage suivant tiré des motifs de jugement du juge en chef Jaccett qui renferme, à mon avis, une évaluation exacte des relations entre les parties:

Je vais examiner sur le fond le présent appel. Il s'agit, à mon avis, de déterminer si, en l'espèce, le savant juge de première instance a fait erreur en concluant que le contrat de transport de l'appelante n'a pas été un contrat conclu avec l'intimée en tant que propriétaire et exploitante du navire dont le capitaine, préposé de ladite propriétaire, a signé les connaissements concernant le transport des marchandises de l'appelante, conformément aux arrangements complexes régissant les contrats avec les affrètement pour le transport des marchandises par mer. Je ne vois pas en quoi les circonstances de l'espèce diffèrent de celles prises en considération par la Cour suprême du Canada dans *Paterson Steamships Ltd. c. Aluminum Co. of Canada Ltd.*, [1951] R.C.S. 852 ni pourquoi je devrais en venir à une autre conclusion que celle de la Cour suprême dans l'arrêt précité. A défaut de différence pertinente, je suis d'avis que le savant juge de première instance a fait erreur en concluant que l'appelante n'a pas conclu de contrat de transport avec l'intimée.

The charter party considered in the *Paterson*<sup>5</sup> case was indeed virtually identical with that which is at issue here and after reciting certain of its provisions, Mr. Justice Rand went on to say at p. 854:

Under such a charter, and in the absence of an undertaking on the part of the charterer, the owner remains the carrier for the shipper, and in issuing bills of lading the captain acts as his agent. In this case, the bill of lading was signed for the captain by the agents appointed by the charterers certainly for themselves and probably for the vessel also and that fact raises the first of the only two points deserving consideration.

It is, I think, too late in the day to call in question the relation to the time charterer or his or the ship's agent towards cargo. The charterer has purchased the benefit of the carrying space of the ship; he is the only person interested in furnishing cargo; and the captain is bound to sign the bills of lading as presented, assuming them not to be in conflict with the terms of the charter party. The practical necessities involved in that situation were long ago appreciated by the courts and the authority of the charterer to sign for the captain confirmed.

In the same case Mr. Justice Locke delivered reasons for judgment which included the following paragraph at p. 860:

While the charterer was thus empowered to decide on the manner of the employment of the ship and to appoint agents for the ship at points of call, possession of the vessel remained in the appellant through the Captain. The rule applicable is stated by Channell J. in *Wehner v. Dene Steam Shipping Company*, [1905] 2 K.B. 92 at 98, as being that in ordinary cases, where the charterparty does not amount to a demise of the ship and possession remains with the owner, the contract is made not with the charterer but with the owner. In *Carver*, 9th Ed. p. 250, the following passage appears:

It would seem then that the ship owner is a party to the bill of lading contract; and, that being so, he must be entitled on his side to treat the contract of the

<sup>5</sup> *Sub. nom. Paterson Steamships Ltd. v. Aluminum Co. of Canada Ltd.*, [1951] S.C.R. 852.

La charte-partie examinée dans l'affaire *Paterson*<sup>5</sup> était de fait virtuellement identique à celle en litige ici; après avoir cité certaines de ses clauses, le juge Rand poursuit, à la p. 854:

[TRADUCTION] Aux termes d'une charte-partie de cette nature et en l'absence d'un engagement de la part de l'affrèteur, le propriétaire demeure le transporteur à l'égard de l'expéditeur et, quand il délivre des connaissements, le capitaine agit en tant que mandataire du propriétaire. En l'espèce, le connaissement a été signé pour le capitaine par les mandataires nommés par les affrêteurs très certainement en leur nom et probablement aussi au nom du navire. Ce fait soulève le premier des deux seuls points qui méritent d'être étudiés.

A mon avis, il est trop tard pour mettre en doute les obligations de l'affrèteur à temps ou de son mandataire ou de celui du navire quant à la cargaison. L'affrèteur achète le privilège de se servir de l'espace destiné au transport sur le navire; il est la seule personne intéressée à fournir une cargaison; et le capitaine est tenu de signer les connaissements qu'on lui présente, car il doit présumer qu'ils sont conformes aux termes de la charte-partie. Les nécessités d'ordre pratique nées de cette situation ont depuis longtemps été reconnues par les tribunaux et le pouvoir de l'affrèteur de signer au nom du capitaine est depuis longtemps confirmé.

Dans la même affaire, M. le juge Locke a également rédigé des motifs de jugement dont voici un extrait à la p. 860:

[TRADUCTION] Bien que l'affrèteur ait ainsi eu le pouvoir de décider de l'utilisation du navire et de nommer des mandataires du navire aux ports d'escale, le navire demeurait en la possession de l'appelante par l'intermédiaire du capitaine. La règle applicable a été formulée par le juge Channell dans *Wehner v. Dene Steam Shipping Company*, [1905] 2 K.B. 92, à la p. 98, savoir qu'en temps normal, lorsque la charte-partie ne prévoit pas le transfert de la gestion nautique et commerciale du navire et que ce dernier demeure en la possession du propriétaire, le contrat est alors conclu avec le propriétaire et non avec l'affrèteur. L'extrait suivant est tiré de *Carver*, 9<sup>e</sup> éd., à la p. 250:

A mon avis, le propriétaire du navire est partie au contrat de transport sous connaissement et, à ce titre, il a le droit de considérer le contrat conclu avec

<sup>5</sup> *Sub. nom. Paterson Steamships Ltd. c. Aluminum Co. of Canada Ltd.*, [1951] R.C.S. 852.



shipper as made with himself as principal and to sue for breaches of it. This is, in fact, recognized by allowing him to make claims under the bills of lading against consignees; for example, for demurrage and for freight, even though the bills of lading refer to a charter party. In effect, then, the contract is in general with the ship owner; and the master should be regarded as having made it on his behalf and not on behalf of the charterer.

It will be seen that I agree with the Federal Court of Appeal in holding that Aris Steamship Co. Inc. as the owner of the carrying vessel is responsible for the damage sustained by the plaintiff. I would accordingly dismiss this appeal and dispose of the matter in the manner proposed by Chief Justice Jackett.

This appeal is dismissed with costs.

*Appeal dismissed with costs.*

*Solicitors for the appellant: Chauvin, Marler & Beaudry, Montreal.*

*Solicitors for the respondent: Lang, Michener, Cranston, Farquharson & Wright, Toronto.*

l'expéditeur comme s'il s'agissait d'un contrat conclu avec lui-même en sa qualité de mandant et d'intenter des poursuites pour violation du contrat. On lui reconnaît effectivement ce droit car on lui permet de faire des réclamations au consignataire en vertu des connaissements; par exemple, pour le paiement des surestaries ou du fret, même si les connaissements font état d'une charte-partie. Donc, en général, le contrat est effectivement conclu avec le propriétaire du navire et le capitaine est réputé l'avoir conclu pour le compte du propriétaire et non de l'affrètement.

Comme on le voit, je suis d'accord avec la Cour d'appel fédérale et conclus qu'Aris Steamship Co. Inc., à titre de propriétaire du navire transporteur, est responsable des dommages subis par la demanderesse. Par conséquent, je suis d'avis de rejeter le présent pourvoi et de statuer sur l'affaire de la manière proposée par le juge en chef Jackett.

Ce pourvoi est rejeté avec dépens.

*Pourvoi rejeté avec dépens.*

*Procureurs de l'appelante: Chauvin, Marler & Beaudry, Montréal.*

*Procureurs de l'intimée: Lang, Michener, Cranston, Farquharson & Wright, Toronto.*