

T-3106-72

T-3106-72

**Swiss Bank Corporation (Plaintiff)****Swiss Bank Corporation (Demanderesse)**

v.

a c.

**Air Canada, Swissair and Swiss Transport Co. Ltd. (Defendants)****Air Canada, et Swissair and Swiss Air Transport Co. Ltd. (Défenderesses)**

Trial Division, Addy J.—Montreal, May 6; Ottawa, May 20, 1975.

b Division de première instance, le juge Addy—Montréal, le 6 mai et Ottawa le 20 mai 1975.

*Jurisdiction—Aeronautics—Claim for loss of cargo shipped by air—Defendant admitting liability, but alleging limitation imposed by Carriage by Air Act—Plaintiff alleging gross negligence and claiming limitation not applicable—Defendant moving to dismiss for lack of jurisdiction—Carriage by Air Act, R.S.C. 1970, c. C-14, Sch. I, Arts. 22, 25, 30 and Sch. III, Arts. XI, XIII.*

*Compétence—Aéronautique—Réclamation pour perte d'un colis expédié par avion—La défenderesse reconnaît sa responsabilité mais invoque la limitation imposée par la Loi sur le transport aérien—La demanderesse soutient qu'il y a faute lourde et que la limitation de responsabilité n'est pas applicable—La défenderesse demande le rejet de l'action pour défaut de compétence—Loi sur le transport aérien, S.R.C. 1970, c. C-14, Ann. I, arts. 22, 25, 30 et Ann. III, arts. XI, XIII.*

A cargo of Canadian bank notes was shipped from Switzerland to Montreal, and was lost after being unloaded. Defendant, Air Canada, admits liability, but alleges it is limited to \$73.25 under the *Carriage by Air Act*. Plaintiff alleges that the loss and failure to notify police constitute gross negligence and that the limitation does not apply. Defendant moves for dismissal for lack of jurisdiction.

d Un chargement de billets de banque canadiens a été expédié de Suisse à Montréal et a disparu après avoir été déchargé. La défenderesse Air Canada admet sa responsabilité mais prétend qu'elle est limitée à \$73.25 conformément à la *Loi sur le transport aérien*. La demanderesse soutient que la perte et le défaut d'en aviser la police constituent une faute lourde et que la limitation de responsabilité ne s'applique pas. La défenderesse demande le rejet de l'action pour défaut de compétence.

*Held*, granting the motion, the Court has not been granted jurisdiction. According to *Canadian Fur Company (NA) Ltd. v. KLM* [1974] 2 F.C. 944, the Court has no jurisdiction to hear a cargo claim against an air carrier. Air Canada is not "a corporation agent of the Crown" so as to create jurisdiction under section 17 of the *Federal Court Act*. Nor is it a servant of the Crown within the ambit of section 17(4). As to the meaning of "aeronautics" in section 23, there is nothing in the *Okanagan Helicopters* decision [1974] 1 F.C. 465 which implies that the word would apply to a cargo claim against an air carrier. Jurisdiction over carriage of goods by air is carefully excluded by the wording of section 22(3)(b). As to the argument that the Court has jurisdiction under section 23 on the grounds that the right of action is founded on an Act of Canada, the *Carriage by Air Act*, and specifically, the *Warsaw Convention*, and that such carriage consists of "works and undertakings . . . extending . . . beyond the limits of a province", although the right of recovery may be founded in the Act, carriage of air freight does not constitute a work or undertaking of the Crown.

f *Arrêt*: la requête est accueillie; la Cour n'est pas compétente. D'après l'arrêt *Canadian Fur Company (NA) Ltd. c. KLM* [1974] 2 C.F. 944, la Cour n'est pas compétente pour entendre une réclamation relative au fret, dirigée contre un transporteur aérien. Air Canada n'est pas «une compagnie mandataire de la Couronne», si elle l'était la Cour serait compétente en vertu de l'article 17 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Elle n'est pas non plus un préposé de la Couronne au sens de l'article 17(4). En ce qui a trait au sens du terme «aéronautique» employé à l'article 23, rien dans l'arrêt *Okanagan Helicopters* [1974] 1 C.F. 465 n'indique que ce terme pourrait s'appliquer à une action relative au fret, intentée contre un transporteur aérien. La compétence en matière de transport aérien de marchandises est soigneusement écartée par les dispositions de l'article 22(3)(b). En ce qui concerne le moyen selon lequel la Cour est compétente en vertu de l'article 23 aux motifs que le droit d'action se fonde sur une loi du Parlement du Canada, la *Loi sur le transport aérien* et plus précisément la *Convention de Varsovie* et qu'un tel transport constitue des «ouvrages ou entreprises . . . s'étendant . . . au-delà des limites d'une province», le droit de demander réparation peut bien se fonder sur la Loi, mais le transport de fret aérien ne constitue pas un ouvrage ou une entreprise de la Couronne.

*Canadian Fur Company (NA) v. KLM* [1974] 2 F.C. 944, and *King v. The Queen* (unreported, T-2573-71), followed. *Okanagan Helicopters v. Canadian Pacific Limited* [1974] 1 F.C. 465, distinguished.

i Arrêts suivis: *Canadian Fur Company (NA) c. KLM* [1974] 2 C.F. 944 et *King c. La Reine* (non publié; T-2573-71). Distinction établie avec l'arrêt: *Okanagan Helicopters c. Canadien Pacifique Limitée* [1974] 1 C.F. 465.

APPLICATION.

REQUÊTE.

## COUNSEL:

*V. Prager* and *M. De Man* for plaintiff.

*A. Giard* and *M. Martineau* for defendant Air Canada. <sup>a</sup>

*J. Roger* for defendant Swissair.

## SOLICITORS:

*Stikeman, Elliot, Tamaki, Mercier & Robb*, <sup>b</sup> Montreal, for plaintiff.

*Boudreau, Giard & Gagnon*, Montreal, for defendant Air Canada.

*Doheney, Day & Co.*, Montreal, for defendant Swissair. <sup>c</sup>

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

ADDY J.: This is an application by way of a motion by the defendant Air Canada to have the action dismissed as against it for lack of jurisdiction. The motion was brought after pleadings had been closed. <sup>d</sup>

The claim arises out of the loss of a cargo consisting of \$60,400.00 in Canadian bank notes shipped from Basel, Switzerland via Zurich to Montreal. The defendant applicant carried the cargo on the second leg of the journey, that is, from Zurich to Montreal. The bank notes arrived at Montreal but were lost after being unloaded and before the consignee, The Royal Bank of Canada, received them or was notified of their arrival. <sup>e</sup>

The defendant applicant admits liability for the loss and has paid into Court the sum of \$73.25 alleging that its liability is limited to that amount pursuant to the hereinafter-mentioned provisions of the *Carriage by Air Act*<sup>1</sup>. The plaintiff respondent alleges that the loss of the cargo and the failure to notify the police of the loss amount to gross negligence and, as a result, the limitation of liability does not apply. <sup>f</sup>

The bank notes were shipped under an air waybill and the claim is governed by a convention entitled *Certain Rules Relating to International* <sup>g</sup>

<sup>1</sup> R.S.C. 1970, c. C-14.

## AVOCATS:

*V. Prager* et *M. De Man* pour la demanderesse.

*A. Giard* et *M. Martineau* pour la défenderesse Air Canada.

*J. Roger* pour la défenderesse Swissair.

## PROCUREURS:

*Stikeman, Elliot, Tamaki, Mercier et Robb*, Montréal, pour la demanderesse.

*Boudreau, Giard et Gagnon*, Montréal, pour la défenderesse Air Canada.

*Doheney, Day et Cie*, Montréal, pour la défenderesse Swissair.

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

LE JUGE ADDY: Il s'agit d'une demande par voie de requête, présentée par la défenderesse Air Canada, tendant à rejeter, pour défaut de compétence, l'action dirigée contre elle. La requête a été présentée après les plaidoiries. <sup>d</sup>

La réclamation résulte de la perte d'un chargement consistant en \$60,400 de billets de banque canadiens expédiés de Bâle (Suisse) à destination de Montréal via Zurich. La requérante défenderesse a transporté le chargement dans la deuxième étape du voyage, c'est-à-dire de Zurich à Montréal. Les billets de banque sont arrivés à Montréal mais ont disparu après avoir été déchargés et avant que le consignataire, la Banque royale du Canada, en eût pris réception ou ait été avisée de leur arrivée. <sup>e</sup>

La requérante défenderesse admet sa responsabilité pour la perte et a consigné à la Cour la somme de \$73.25, prétendant que sa responsabilité est limitée à ce montant conformément aux dispositions ci-après mentionnées de la *Loi sur le transport aérien*.<sup>1</sup> L'intimée demanderesse prétend que la perte du chargement et le défaut d'en aviser la police constituent une faute lourde et qu'en conséquence, la limitation de responsabilité ne s'applique pas. <sup>f</sup>

Les billets de banque ont été expédiés sous lettre de transport aérien et la réclamation est régie par la convention intitulée *Certaines règles relatives* <sup>g</sup>

<sup>1</sup> S.R.C. 1970, c. C-14.

*Carriage by Air* signed at Warsaw in 1929 and amended by a further convention signed at The Hague in 1955, both of which are adopted by and incorporated in the *Carriage by Air Act*. The issue is clearly whether there was gross negligence on the part of Air Canada or its agents which, by reason of the operation of Article 25 of the Warsaw Convention, as amended by Article XIII of The Hague Convention, would prevent the defendant from availing itself of the limitation of liability provided for in Article 22 of the Warsaw Convention as amended by Article XI of The Hague Convention.

In the case of *Canadian Fur Company (NA) Ltd. v. KLM Royal Dutch Airlines* [1974] 2 F.C. 944, I held that this Court had no jurisdiction to hear a cargo claim against an air carrier. In that judgment I went at some length into the reasons why no such jurisdiction existed and no useful purpose will be served by reiterating them here.

In the case at bar, I can find nothing either in the facts or in the arguments advanced by counsel for the respondent which would lead me to a different conclusion from that which I arrived at in the former case. From a factual standpoint, the mere fact that the applicant defendant is Air Canada does not create jurisdiction pursuant to section 17 of the *Federal Court Act* as Air Canada is not the Crown nor a "corporation agent of the Crown" which could be sued as if it were in fact the Crown. Furthermore, even if the Crown were a party to the action, Air Canada, on the facts, could not be sued either as a "servant" of the Crown within the meaning of section 17(4) of the *Federal Court Act*. (Refer to judgment of my brother Gibson J. in *King v. The Queen; King v. Air Canada*, unreported, dated November 17, 1971, Court File No. T-2573-71, wherein the status of Air Canada is considered at some length.)

Counsel for the plaintiff respondent argued that the word "aeronautics," in section 23 of the *Federal Court Act*, should be given a broad interpretation by reason of the principle enumerated in the case of *Okanagan Helicopters Ltd. v. Canadian*

*au transport aérien international* signée à Varsovie en 1929 et modifiée par une autre convention signée à La Haye en 1955; l'une et l'autre conventions, après leur adoption, ont été incorporées à la *Loi sur le transport aérien*. Le point litigieux se ramène à la question de savoir s'il y a eu de la part d'Air Canada ou de ses mandataires une faute lourde qui, par application de l'article 25 de la Convention de Varsovie, modifié par l'article XIII de la Convention de La Haye, enlèverait à la défenderesse le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 22 de la Convention de Varsovie, modifié par l'article XI de la Convention de La Haye.

Dans l'arrêt *Canadian Fur Company (NA) Ltd. c. KLM Lignes aériennes royales Néerlandaises* [1974] 2 F.C. 944, j'ai déclaré que cette cour n'était pas compétente pour entendre une réclamation relative au fret, dirigée contre un transporteur aérien. Dans ce jugement, j'ai expliqué d'une façon détaillée les raisons pour lesquelles cette cour n'avait pas cette compétence et il n'y a pas lieu de les reprendre ici.

En l'espèce, je ne trouve aucun élément ni dans les faits ni dans les moyens avancés par l'avocat de l'intimée qui me conduirait à une conclusion différente de celle à laquelle je suis parvenu dans l'autre arrêt. En réalité, le simple fait que la requérante défenderesse soit Air Canada ne confère pas la compétence prévue à l'article 17 de la *Loi sur la Cour fédérale* puisque Air Canada n'est pas la Couronne ni une «compagnie mandataire de la Couronne» qui pourrait être assignée en justice comme s'il s'agissait effectivement de la Couronne. En outre, même si la Couronne était partie à l'instance, Air Canada vu les faits, ne pourrait pas non plus être assignée à titre de «préposé» de la Couronne au sens de l'article 17(4) de la *Loi sur la Cour fédérale*. (Voir le jugement de mon collègue le juge Gibson dans l'arrêt *King c. La Reine; King c. Air Canada*, non publié, T-2573-71, du 17 novembre 1971, où le statut d'Air Canada a été examiné en détail.)

L'avocat de la demanderesse intimée a soutenu qu'il fallait entendre dans un sens large le terme «aéronautique» employé à l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*, à cause du principe énoncé dans l'arrêt *Okanagan Helicopters Ltd. c. Canadien*

*Pacific Limited*<sup>2</sup>. At page 467 in that case, my brother Mahoney J. stated as follows:

The Oxford English Dictionary defines aeronautics as: "the science, art or practice of sailing in the air; aerial navigation." Other acceptable dictionaries are no more elaborate in their definitions. The question is whether or not a helicopter, resting on the ground with its rotor in motion in anticipation of take-off is engaged in aeronautics. I think it is. Clearly if it were airborne it would be and I think it would be a strained and artificial interpretation to separate activities on the ground essential to the act of flying from the flight itself.

Furthermore, in the absence of any clear contrary intention in the statute, the Court should conclude that Parliament intended it, in the application of its judicial jurisdiction, to give the word the same meaning that Parliament itself, in the application of its legislative jurisdiction, has given it. Parliament has legislated with respect to the use and operation of aircraft and to accidents involving aircraft and that legislation applies as well to use, operation or accidents on the ground as in the air.

(This case was reversed in part by a judgment of the Court of Appeal on the 18th of December, 1974 [A-127-74], but the appeal does not affect the above-quoted passage. As a matter of fact, the question of jurisdiction was not raised on appeal and the Court of Appeal carefully stated that it was refraining from making any finding regarding jurisdiction.)

In my view, there is nothing in the above passage which, in any way, either directly or indirectly implies that the word "aeronautics" would apply to a cargo claim against an air carrier. On the contrary, I feel that the interpretation given to the word "aeronautics" falls well within the normal dictionary definition and generally accepted meaning of the word.

An article, published in 1969 by Colin H. McNairn in (1969) 47 Can. Bar. Rev. 355 was also quoted, at some length, by counsel as authority for the proposition that the meaning of the word "aeronautics" should be extended to include the rights between the shipper and the carrier in contracts of carriage of goods by air. I have considered the article carefully and cannot find that it supports such a proposition. In any event, for the purpose of the *Federal Court Act*, in view of the fact that, where jurisdiction covering contracts of carriage of goods by ship is given to this Court by

*Pacifique Limitée*.<sup>2</sup> Dans cet arrêt, mon collègue le juge Mahoney a déclaré ce qui suit, à la page 467:

L'*Oxford English Dictionary* définit l'aéronautique comme:  
 a [TRADUCTION] «la science, l'art ou la pratique de voler dans l'air; la navigation aérienne.» Les définitions d'autres dictionnaires valables ne sont pas plus élaborées. Le problème est de savoir si un hélicoptère au sol avec son rotor en action en vue du décollage relève de l'aéronautique. Je pense que oui. En effet, s'il était en vol, il en relèverait et, à mon avis, séparer les activités au sol essentielles à l'action de voler du vol lui-même reviendrait à une interprétation forcée et artificielle.

De plus, en l'absence de toute intention contraire manifeste dans la législation, la Cour doit conclure que le Parlement voulait que, dans l'exercice de sa compétence judiciaire, elle donne aux mots la même signification que le Parlement lui-même lui avait donnée dans l'exercice de sa compétence législative. Le Parlement a légiféré en ce qui concerne l'utilisation et la conduite d'un aéronef, les accidents impliquant un aéronef, et cette législation s'applique à l'utilisation, à la conduite ou aux accidents aussi bien au sol que dans l'air.

d (Cette décision a été partiellement infirmée par un arrêt de la Cour d'appel en date du 18 décembre 1974 [A-127-74], mais l'appel n'affecte pas le passage cité ci-dessus. En réalité, on n'avait pas soulevé la question de compétence, et la Cour d'appel a pris le soin de déclarer qu'elle s'abstenait de conclure en ce qui concerne la compétence.)

f A mon avis, rien dans le passage précité ne permet en aucune façon, soit directement ou indirectement, de conclure que le terme «aéronautique» vise une action relative au fret, intentée contre un transporteur aérien. Au contraire, j'estime que l'interprétation donnée au terme «aéronautique» g correspond bien à la définition normale qu'en donnent les dictionnaires et à l'acception courante de ce mot.

L'avocat a aussi cité un article de Colin H. McNairn publié en 1969 dans *La Revue du Bateau canadien*, Volume XLVII, page 355, à l'appui de la thèse selon laquelle on doit étendre la signification du terme «aéronautique» pour y inclure les droits de l'expéditeur et du transporteur i dans les contrats de transport aérien. J'ai lu l'article attentivement et je ne trouve pas qu'il corrobore une telle thèse. En tout cas, aux fins de la *Loi sur la Cour fédérale*, il semble certain que ce terme ne peut être pris dans une acception qui viserait les contrats de transport aérien de mar-

<sup>2</sup> [1974] 1 F.C. 465.

<sup>2</sup> [1974] 1 C.F. 465.

section 22(2)(f), jurisdiction over such contracts, in so far as carriage by air is concerned, is carefully excluded by reason of the wording of section 22(3)(b), it seems clear that the word cannot be taken to include contracts of carriage of goods by air. Section 22(3)(b) reads as follows:

22. (3) For greater certainty it is hereby declared that the jurisdiction conferred on the Court by this section is applicable

(b) in relation to all aircraft where the cause of action arises out of paragraphs (2)(j), (k) and (l) whether those aircraft are Canadian or not and wherever the residence or domicile of the owners may be; [The underlining is mine.]

Finally, it was argued that the Federal Court has been granted jurisdiction pursuant to section 23 of the *Federal Court Act* on the grounds that the right of action is founded on an act of the Parliament of Canada, namely, the *Carriage by Air Act* and, more specifically, Article 30 of the Warsaw Convention annexed as Schedule I of the Act, and that such carriage constitutes: "... works and undertakings ... extending beyond the limits of a province ...". Although the right of recovery against Air Canada may well be founded on Article 30 of Schedule I of the *Carriage by Air Act*, I do not hesitate in coming to the conclusion that the carriage of air freight does not constitute a work or undertaking of the Crown; it is the work and undertaking of Air Canada, a corporation created by the Crown.

I therefore conclude that this Court has not been granted jurisdiction to entertain the present action against Air Canada. The motion of the applicant Air Canada will be granted with costs and the action against it shall be dismissed with costs to be paid by the plaintiff forthwith after taxation thereof.

In so far as the other defendant Swissair and Swiss Air Transport Co. Ltd. is concerned, although it did have a representative at the hearing of the motion, it was not a party to the application nor did it participate in any way in the application. However, since it will be obviously entitled to the dismissal of the action on the same grounds as Air Canada, in order to avoid further proceedings and unnecessary expense, this Court *ex proprio motu* will be dismissing the action as against that defendant with costs.

chandises en raison du fait que, si l'article 22(2)f) donne à cette cour la compétence en matière de contrats de transport de marchandises par bateau, la compétence à l'égard des contrats portant sur le transport aérien est soigneusement écartée par les dispositions de l'article 22(3)b). L'article 22(3)b) est ainsi libellé:

22. (3) Pour plus de certitude il est déclaré que la compétence conférée à la Cour par le présent article s'étend

b) lorsque le droit d'action découle des alinéas j), k) et l) du paragraphe (2), à tous les aéronefs, canadiens ou non, quel que puisse être le lieu de résidence ou le domicile des propriétaires; [C'est moi qui souligne.]

Enfin, on a soutenu que la Cour fédérale était compétente en vertu de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*, aux motifs que le droit d'action se fonde sur une loi du Parlement du Canada, c'est-à-dire la *Loi sur le transport aérien* et, plus précisément l'article 30 de la Convention de Varsovie constituant l'annexe I de la Loi, et qu'un tel transport constitue des: "... ouvrages ou entreprises ... s'étendant au-delà des limites d'une province ...". Le droit de demander réparation à Air Canada peut bien se fonder sur l'article 30 de l'annexe I de la *Loi sur le transport aérien*, mais je n'hésite pas à conclure que le transport de fret aérien ne constitue pas un ouvrage ou une entreprise de la Couronne; c'est un ouvrage et une entreprise d'Air Canada, compagnie créée par la Couronne.

Je conclus donc que cette cour n'a pas compétence pour entendre la présente action dirigée contre Air Canada. La requête d'Air Canada sera accueillie avec dépens et l'action contre elle sera rejetée avec dépens à payer par la demanderesse immédiatement après leur taxation.

En ce qui concerne l'autre défenderesse la Swissair and Swiss Air Transport Co. Ltd. quoiqu'elle ait été représentée à l'audition de la requête, elle n'était pas une partie à la requête et n'y a pris aucune part. Cependant, comme elle pourra manifestement obtenir le rejet de l'action pour les mêmes motifs qu'Air Canada, pour éviter d'autres procédures et des dépenses inutiles, cette cour rejettera d'office l'action dirigée contre cette demanderesse, avec dépens.