

T-251-79

T-251-79

Suomen Hoyrylaiva Osakeyhtio Finska Angfartigs Aktiobolaget (Plaintiff)

v.

Chase International (Holdings) Ltd., the cargo of the ship *Chase Two*, the freight and subfreight of the ship *Chase Two*, the freight and subfreight of the ship *Chase One* (Defendants)

Trial Division, Marceau J.—Montreal, September 3; Ottawa, September 26, 1980.

Maritime law — Charterparty — Contract of carriage — Chase Ltd. hired vessel from plaintiff-shipowner for carriage of goods — Seizure by plaintiff of cargo, freight and subfreight on ship with respect to its claim against Chase Ltd. — Cargo arrested covered by freight prepaid bills of lading and freight collect bills of lading — Whether defendant in rem indebted to plaintiff — Plaintiff's right either contractual or strictly legal — Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 667.

The plaintiff, the owner of the *Chase Two*, let its vessel by a time charterparty to the defendant Chase Ltd. for the carriage of containerized cargo from Europe to Canada. In January 1979, when the ship arrived in Montreal, the plaintiff who held a claim against Chase Ltd. proceeded to arrest the cargo, freight and subfreight on the ship. The cargo arrested was of two categories: some was covered by freight prepaid bills of lading, others by freight collect bills of lading. The question is whether the *in rem* defendant, the cargo covered by freight prepaid bills of lading, is indebted to the plaintiff. In order to succeed, plaintiff has to rely on a right that is either contractual—created by the charterparty and the contract of carriage—or strictly legal flowing from the law of bailment which, as plaintiff asserts, is included in Canadian maritime law and which entitles plaintiff, as sub-bailee, to sue the owner of the goods for the increase in value its services brought to those goods.

Held, the question for determination must be answered in the negative. Firstly, the plaintiff cannot rely on a right of a contractual nature since it never had any direct or indirect dealings with the owners of the cargo. The charterparty was to be kept "strictly private and confidential": it was the clear intention of the shipowner and the charterer that the eventual shippers would be left outside and in the dark as to the business relations existing between them. As for the contract of carriage, it was exceptional in that it was not made with the shipowner—as is usual in a charterparty which does not amount to a demise of the ship—but with the charterer itself and it alone; the bill of

Suomen Hoyrylaiva Osakeyhtio Finska Angfartigs Aktiobolaget (Demanderesse)

^a c.

Chase International (Holdings) Ltd., la cargaison du navire *Chase Two*, le fret et le fret résultant du sous-affrètement du navire *Chase Two*, le fret et le fret résultant du sous-affrètement du navire *Chase One* (Défendeurs)

Division de première instance, le juge Marceau—Montréal, 3 septembre; Ottawa, 26 septembre 1980.

^c

Droit maritime — Charte-partie — Contrat de transport — Chase Ltd. affréta un navire de la demanderesse-propriétaire pour le transport de marchandises — Saisie par la demanderesse, relativement à sa créance contre Chase Ltd., de la cargaison, du fret et du fret résultant du sous-affrètement se trouvant à bord du navire — La cargaison saisie faisait l'objet de connaissements avec fret payable d'avance et de connaissements avec fret payable à destination — Il échet de déterminer si la défenderesse in rem est endettée envers la demanderesse — Le droit de la demanderesse doit lui venir soit d'un contrat, soit de la loi elle-même — Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 667.

^e

La demanderesse, propriétaire du *Chase Two*, loua son navire à la défenderesse Chase Ltd. sous charte-partie à temps pour le transport de cargaisons conteneurisées de l'Europe au Canada. En janvier 1979, à l'arrivée du navire à Montréal, la demanderesse, envers laquelle Chase Ltd. était endettée, fit saisir la cargaison, le fret et le fret résultant d'un sous-affrètement se trouvant à bord du navire. La cargaison saisie était de deux catégories: une partie faisait l'objet de connaissements avec fret payable d'avance, l'autre de connaissements avec fret payable à destination. Il échet de déterminer si la défenderesse *in rem*, la cargaison faisant l'objet de connaissements avec fret payable d'avance, est endettée envers la demanderesse. Pour obtenir gain de cause, la demanderesse doit se fonder sur un droit qui lui vient d'un contrat—créé par la charte-partie et le contrat de transport—ou qui découle de la stricte opération de la loi, le droit du *bailment* (dépôt), qui, selon la demanderesse, fait partie du droit maritime canadien et autorise la demanderesse, en sa qualité de *sub-bailee* ou sous-dépositaire, à poursuivre le propriétaire des marchandises pour la plus-value que ses services ont apportée à ces marchandises.

Arrêt: la réponse à la question posée est non. Premièrement, la demanderesse ne peut se fonder sur un droit de nature contractuelle puisqu'elle n'a jamais eu de rapports directs ou indirects avec les propriétaires de la cargaison. La charte-partie devait demeurer «strictement confidentielle»: il est clair que le propriétaire du navire et l'affrèteur avaient l'intention de ne pas divulguer aux chargeurs éventuels les relations d'affaires qui existaient entre eux. Pour ce qui concerne le contrat de transport, il était exceptionnel en ce qu'il n'était pas conclu avec le propriétaire du navire—comme c'est normalement le cas lorsqu'il s'agit d'une charte-partie qui n'équivaut pas à un transfert

lading leaves no doubt about that. Secondly, plaintiff's claim to a right which flows from the strict operation of the law cannot be upheld. Counsel did not explain the contents of the so-called "common law of bailment" nor did he explain how it could become an integral part of the maritime law of Canada. Furthermore, there is no need to introduce a concept of sub-bailment. If the shipowner was in legal possession of the goods, it was not in possession as a bailee, but as the agent of the charterer. As for the increase in value of the goods, it is only in special well established cases that a custodian has, in the absence of some special agreement, a lien for his charges upon the chattel entrusted to him for safe custody alone.

The "Mihalios Xilas" [1976] 2 Lloyd's Rep. (Com. Ct.) 697, referred to. *Aris Steamship Co. Inc. v. Associated Metals & Minerals Corp.* [1980] 2 S.C.R. 322, referred to. *Paterson Zochonis and Co. Ltd. v. Elder Dempster and Co. Ltd.* 16 Asp. Mar. Law Cas. 68, referred to.

APPLICATION.

COUNSEL:

Sean J. Harrington for plaintiff.
Marc de Man for Logistec Corporation.
Marc Nadon for S.B.C. Financial Ltd.

SOLICITORS:

McMaster Meighen, Montreal, for plaintiff.
Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, Montreal, for Logistec Corp.
Martineau Walker, Montreal, for S.B.C. Financial Ltd.
Ogilvy, Renault, Montreal, for Maritime Employees Assoc.
Lette Marcotte Biron Sutto & Associates, Montreal, for Mobay Chemical Corp. and Bayer (Canada) Inc.
Sergio Tucci, Montreal, for Avandero Canada Ltd.
Wood & Aaron, Montreal, for Interpool Ltd. and Steadman Containers Ltd.
Langlois, Drouin & Associates, Montreal, for International Logistec Transportation Ltd. and Melvin Zwaig.

The following are the reasons for determination and the determination rendered in English by

MARCEAU J.: Pursuant to a joint application of all the interested parties, the Court has consented

de la gestion technique et nautique du navire—mais avec l'affrètement et avec lui exclusivement. Le connaissance ne laisse aucun doute à ce sujet. Deuxièmement, la prétention de la demanderesse qu'elle aurait un droit découlant de la stricte opération de la loi ne peut être retenue. Le procureur n'a pas dit quel était le contenu de ces prétendues «règles de la *common law* relatives au *bailment*», ni a-t-il expliqué comment elles auraient pu devenir partie intégrante du droit maritime canadien. En outre, il n'est pas nécessaire d'introduire le concept de *sub-bailment*. Si le propriétaire du navire était en possession légale des marchandises, ce n'était pas en qualité de *bailee* mais en qualité d'agent de l'affrètement. Pour ce qui a trait à l'augmentation de la valeur des marchandises, ce n'est que dans des cas particuliers bien établis qu'un gardien a, en l'absence d'une entente spéciale, un privilège sur les biens meubles qui lui sont confiés pour garantir les frais encourus pour leur garde seulement.

Arrêts mentionnés: *Le "Mihalios Xilas"* [1976] 2 Lloyd's Rep. (Com. Ct.) 697; *Aris Steamship Co. Inc. c. Associated Metals & Minerals Corp.* [1980] 2 R.C.S. 322; *Paterson Zochonis and Co. Ltd. c. Elder Dempster and Co. Ltd.* 16 Asp. Mar. Law Cas. 68.

REQUÊTE.

AVOCATS:

Sean J. Harrington pour la demanderesse.
Marc de Man pour Logistec Corporation.
Marc Nadon pour S.B.C. Financial Ltd.

PROCUREURS:

McMaster Meighen, Montréal, pour la demanderesse.
Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, Montréal, pour Logistec Corp.
Martineau Walker, Montréal, pour S.B.C. Financial Ltd.
Ogilvy, Renault, Montréal, pour Maritime Employees Assoc.
Lette Marcotte Biron Sutto & Associates, Montréal, pour Mobay Chemical Corp. et Bayer (Canada) Inc.
Sergio Tucci, Montréal, pour Avandero Canada Ltd.
Wood & Aaron, Montréal, pour Interpool Ltd. et Steadman Containers Ltd.
Langlois, Drouin & Associates, Montréal, pour International Logistec Transportation Ltd. et Melvin Zwaig.

Ce qui suit est la version française des motifs de la décision et la décision rendus par

LE JUGE MARCEAU: Par suite d'une demande conjointe de toutes les parties intéressées, la Cour

by its order of May 12, 1980, to predetermine a question of law raised by the proceedings herein. The question was formulated thus:

Is the *in rem* defendant, the cargo covered by freight pre-paid Bills of Lading, indebted to the Plaintiff?

For the purposes of the determination, the parties submitted an agreed statement of facts, from which I extract the following summary.

The plaintiff is the owner of the Finnish flag ship, known, at relevant times, as the *Chase Two*. By a time charterparty in the Baltime, 1939 Form, dated October 6, 1977, the plaintiff let its vessel (then still under construction) to the defendant Chase International (Holdings) Ltd. ("Chase Ltd."). The vessel became ready to be used on March 26, 1978 and went on hire immediately; it was to be employed by Chase Ltd., in a liner service between Europe and Canada to carry, *inter alia*, containerized cargo from various European ports to Montreal.

On January 12, 1979, the *Chase Two* arrived at Montreal on her liner voyage No. 78255. She had on board various cargo contained in approximately 236 twenty-foot containers and 125 forty-foot containers, which had been delivered to Chase Ltd. by several shippers, at different inland points in Europe. At the time, the plaintiff held a claim against Chase Ltd. for an amount exceeding \$3,000,000 made out in part by the daily charter hire long overdue and various expenses incurred (fuel, port charges, harbour dues, stevedoring) for the voyage the vessel was then completing. The plaintiff decided that the situation could not be tolerated any longer: it retained a stevedoring company to discharge the cargo, gave the latter a notice of lien in accordance with section 667 of the

a consenti, aux termes de son ordonnance du 12 mai 1980, à statuer, avant l'instruction, sur un point de droit soulevé par les présentes procédures. La question est ainsi formulée:

[TRADUCTION] - La défenderesse *in rem*, la cargaison faisant l'objet de connaissements avec fret payable d'avance, est-elle endettée envers la demanderesse?

Pour permettre de trancher cette question, les parties ont soumis un exposé conjoint des faits dont j'extrais le résumé suivant.

La demanderesse est propriétaire d'un bateau battant pavillon finlandais appelé, pendant toute la période pertinente, le *Chase Two*. En vertu d'une charte-partie à temps, sur une formule Baltime 1939, datée du 6 octobre 1977, la demanderesse loua son navire (encore en construction à l'époque) à la défenderesse Chase International (Holdings) Ltd. («Chase Ltd.»). Le navire fut prêt à être utilisé le 26 mars 1978 et fut mis à louage immédiatement; il devait être employé par Chase Ltd. comme navire de ligne régulière entre l'Europe et le Canada, pour transporter notamment des cargaisons conteneurisées depuis divers ports européens jusqu'à Montréal.

Le 12 janvier 1979, le *Chase Two* arrivait à Montréal au terme de sa traversée n° 78255. Il avait à son bord une cargaison de marchandises variées placées dans environ 236 conteneurs de 20 pieds et 125 conteneurs de 40 pieds, qui avaient été livrées à Chase Ltd. par plusieurs chargeurs à divers points intérieurs en Europe. Chase Ltd. devait alors à la demanderesse une somme de plus de \$3,000,000, dette composée en partie du prix d'affrètement journalier échü depuis longtemps et de diverses dépenses faites (carburant, droits de port, frais de navigation, manutention) pour le voyage que le navire venait de terminer. La demanderesse décida que la situation était devenue intolérable: elle retint les services d'une compagnie de manutention pour décharger la cargaison, lui

*Canada Shipping Act*¹, R.S.C. 1970, c. S-9, and obtained a warrant to arrest the cargo, freight and subfreight on the ship. Already burdened with difficult financial problems, Chase Ltd. caved in: shortly thereafter a receiving order against it was issued by the bankruptcy Court in Montreal.

The cargo arrested pursuant to the warrant secured by the plaintiff was of two categories: some was covered by freight prepaid bills of lading, others by freight collect bills of lading. Those interested in the freight prepaid cargo naturally objected to the seizure, but the plaintiff refused to release their goods unless security of \$1,000 for the contents of each twenty-foot container and \$2,000 for the contents of each forty-foot container, was paid. The requested security was placed under protest and without prejudice to any right to recover the amounts so paid. The plaintiff and the cargo owners then reached an agreement to move the Court for a preliminary determination of the question of law on which rested their controversy.

It is, of course, through a correct analysis of the legal relationship of the parties that the answer to the question raised must be found. That legal relationship between the parties depends in turn upon the effects of any contract validly passed between them or those resulting from the strict operation of the law governing the situation in which they were. The right asserted by the plaintiff must either be contractual, or strictly legal.

¹ Which provides as follows:

667. Where at the time when any goods are landed from any ship, and placed in the custody of any person as a wharfinger or warehouseman, the shipowner gives to the wharfinger or warehouseman notice in writing that the goods are to remain subject to a lien for freight or other charges payable to the shipowner to an amount mentioned in the notice, the goods so landed shall, in the hands of the wharfinger or warehouseman, continue subject to the same lien, if any, for such charges as they were subject to before the landing thereof; and the wharfinger or warehouseman receiving those goods shall retain them until the lien is discharged as hereinafter mentioned, and shall, if he fails to do so, make good to the shipowner any loss thereby occasioned to him.

donna l'avis de privilège prévu à l'article 667 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*¹, S.R.C. 1970, c. S-9, et obtint un ordre de saisie de la cargaison, du fret et du fret résultant du sous-affrètement du navire. Déjà en proie à de sérieux problèmes financiers, Chase Ltd. s'effondra: peu de temps après, le tribunal compétent en matière de faillite à Montréal rendit une ordonnance de séquestre contre elle.

La cargaison saisie en vertu du mandat obtenu par la demanderesse était de deux catégories: une partie faisait l'objet de connaissements avec fret payable d'avance, l'autre de connaissements avec fret payable à destination. Les personnes intéressées dans la cargaison faisant l'objet de connaissements avec fret payable d'avance s'opposèrent naturellement à la saisie de leurs biens mais la demanderesse ne consentit à accorder mainlevée que moyennant le dépôt en garantie d'une somme de \$1,000 pour le contenu de chaque conteneur de 20 pieds et de \$2,000 pour le contenu de chaque conteneur de 40 pieds. La garantie requise fut déposée sous réserve et sans préjudice du droit de recouvrer éventuellement les sommes ainsi versées. La demanderesse et les propriétaires de la cargaison convinrent ensuite de demander à la Cour de statuer avant l'instruction sur le point de droit à la base de leur controverse.

C'est évidemment l'analyse du lien juridique entre les parties qui donnera la réponse à la question posée. Ce lien juridique entre les parties dépend à son tour des effets de tout contrat valablement conclu entre elles et de ceux qui résultent de l'opération stricte de la loi régissant la situation dans laquelle elles se trouvaient. Le droit que fait valoir la demanderesse doit lui venir soit d'un contrat soit de la loi elle-même.

¹ Cet article prévoit ce qui suit:

667. Lorsque, au moment où les marchandises sont débarquées d'un navire et confiées à la garde d'une personne telle qu'un gardien de quai ou un entrepositaire, l'armateur donne au gardien de quai ou à l'entrepositaire avis par écrit que les marchandises doivent rester soumises à un droit de rétention pour fret ou autres frais dus à l'armateur jusqu'à concurrence du montant mentionné dans l'avis, les marchandises ainsi débarquées doivent rester, entre les mains du gardien de quai ou de l'entrepositaire, soumises pour ces frais au même droit de rétention, s'il en est, qu'avant leur débarquement; et le gardien de quai ou l'entrepositaire qui reçoit ces marchandises doit les retenir jusqu'à ce que mainlevée du droit de rétention soit donnée comme il est dit ci-après, et, faute par lui de ce faire, il est responsable envers l'armateur de toute perte qu'il lui a ainsi occasionnée.

If there were any contractual relationship between the shipowner and the cargo owners giving the former a claim against the latter and a lien on the goods to secure the debt, it must necessarily have been created by the only two contracts by virtue of which the goods were on board the ship, i.e. the charterparty and the contract of carriage.

It seems obvious to me that the charterparty entered into between the plaintiff and Chase Ltd. could have no effect whatever, contractually speaking, on the shippers that could eventually use the services of the *Chase Two*. It was the clear intention of the shipowner and the charterer that the eventual shippers would be left outside and in the dark as to the business relations existing between them. "This Charterparty is to be kept strictly private and confidential", provided one of the clauses of the contract, clause 26, which was in fact strictly respected since it is common ground that, in dealing with the shippers, the charterer never referred to the charterparty and never even mentioned not being the owner of the ship it was operating. No wonder that no provision can be found in that time charter that may have been meant to reach somehow the eventual shippers. As in all charterparties in the *Baltimé, 1939 Form*, there is a lien clause, clause 18, which reads: "The owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the time charterers and any bill of lading freight for all claims under this charter, and the charterers to have a lien on the vessel for all monies paid in advance and not earned"; but, as it has long ago been decided, the cargo referred to therein is that "belonging to the Time Charterers" and no other (see *Tagart, Beaton & Co. v. James Fisher & Sons* [1903] 1 K.B. 391; *The "Mihaios Xilas"* [1976] 2 Lloyd's Rep. (Com. Ct.) 697; see also the remarks of Lord Fraser of Tullybelton in the recent case of *Federal Commerce and Navigation Ltd. v. Molena Alpha Inc.* [1979] 1 All E.R. 307 at page 316).

S'il y avait des liens contractuels entre le propriétaire du navire et les propriétaires de la cargaison donnant au premier un droit de recours contre ces derniers et un droit de rétention des biens pour garantir la dette, ils doivent nécessairement avoir été créés par les deux seuls contrats en vertu desquels les biens se trouvaient à bord du navire, soit: la charte-partie et le contrat de transport.

b

Il me semble évident que la charte-partie conclue entre la demanderesse et Chase Ltd. ne pouvait aucunement lier, sur le plan contractuel, les chargeurs qui pourraient éventuellement avoir recours aux services du *Chase Two*. Il est clair que le propriétaire du navire et l'affrèteur avaient l'intention de ne pas divulguer aux chargeurs éventuels les relations d'affaires qui existaient entre eux. La clause 26 du contrat prévoyait comme suit: [TRADUCTION] «La présente charte-partie est strictement confidentielle et ne doit pas être divulguée à des tiers», et cette clause fut strictement respectée puisqu'il est reconnu que, dans ses relations avec les chargeurs, l'affrèteur ne s'était jamais référé à la charte-partie ni n'avait même mentionné qu'il n'était pas le propriétaire du navire qu'il exploitait. Il ne faut donc pas s'étonner du fait qu'il ne se trouve dans la charte à temps aucune disposition qui ait pu avoir été conçue pour rejoindre d'une façon ou d'une autre les chargeurs éventuels. Comme dans toutes les chartes-parties modèle *Baltimé 1939*, il y a une clause de privilège, la clause 18 qui est ainsi rédigée: [TRADUCTION] «Les armateurs auront le droit de rétention sur toutes cargaisons et frets résultant de sous-affrètements appartenant aux affrèteurs à temps, et sur le fret de tous connaissements pour toutes réclamations sous la présente charte, et les affrèteurs auront le droit de rétention sur le navire pour toutes sommes payées d'avance et non acquises»; mais il a été décidé il y a longtemps que la cargaison mentionnée dans cette clause est celle «appartenant aux affrèteurs à temps» et aucune autre (voir *Tagart, Beaton & Co. c. James Fisher & Sons* [1903] 1 K.B. 391; *Le «Mihaios Xilas»* [1976] 2 Lloyd's Rep. (Com. Ct.) 697; voir également les observations de lord Fraser of Tullybelton dans l'affaire récente *Federal Commerce and Navigation Ltd. c. Molena Alpha Inc.* [1979] 1 All E.R. 307 à la p. 316).

It is clear to me as well that the contract of carriage entered into by the shippers, as evidenced by the bills of lading, could not have the effect of creating a contractual relationship of some sort between them and the plaintiff shipowner. Indeed this contract of carriage was exceptional in that it was not made with the shipowner—as it is normally the case when there is a charterparty which does not amount to a demise of the ship (see on this point *The "Mihalios Xilas"* case (*supra*) and *Aris Steamship Co. Inc. v. Associated Metals & Minerals Corp.*, dated April 22, 1980 ([1980] 2 S.C.R. 322)—it was made with the charterer itself and it alone. The bill of lading, whose terms and conditions incidentally were well known to the plaintiff, leaves no doubt about that. It provides right at the outset as follows:

Bill of Lading

Definitions. In the Bill of Lading the term "Merchant" means and includes the Shipper, the consignor, the consignee, the receiver, the holder of this Bill of Lading and the Owner of the Goods, the term "goods" means the cargo received from the Merchant and in the absence of contrary indication includes the contents of containers themselves if not supplied by or on behalf of Chase International (Holdings) Limited; the term "container" means and includes container transportable tank, flat, pallet, trailer and any other vehicle; the term "freight" includes advance freight, and all charges payable to the Carrier under the terms of the tariff applicable. The contract contained in or evidence by the bill of lading is between the Merchant and Chase International (Holdings) Limited thereafter called "the Carrier" whom it is agreed shall alone be liable as carrier under this contract. The Merchant agrees to be bound by all the terms and conditions of the Bill of Lading on his own behalf and of all other persons who are or may become interested in the goods, and warrants that he has authority so to agree on their behalf. (My underlining.)

The plaintiff, whose very existence was not even alluded to in the bills of lading, was certainly not a party to the contract of carriage.

In order to claim that those interested in the cargo carried on board the *Chase Two* were indebted to it, the plaintiff cannot therefore rely on any right of a contractual nature, since it never had any direct or indirect dealings with them.

If not of a contractual nature, the right asserted by the plaintiff would have to be flowing from the

Il est tout aussi clair quant à moi que le contrat de transport conclu par les chargeurs, tel qu'en font foi les connaissements, ne pouvait avoir pour effet de créer un quelconque lien contractuel entre eux et la demanderesse propriétaire du navire. En fait ce contrat de transport était exceptionnel en ce qu'il n'était pas conclu avec le propriétaire du navire—comme c'est normalement le cas lorsqu'il s'agit d'une charte-partie qui n'équivaut pas à un transfert de la gestion technique et nautique du navire (voir sur cette question les affaires *Le "Mihalios Xilas"* (précitée) et *Aris Steamship Co. Inc. v. Associated Metals & Minerals Corp.* datée du 22 avril 1980 ([1980] 2 R.C.S. 322)—il était conclu avec l'affrèteur et avec lui exclusivement. Le connaissement dont la demanderesse, soit dit en passant, connaissait bien les termes et conditions ne laisse aucun doute à ce sujet. Il prévoit dès le début ce qui suit:

[TRANSLATION] Connaissement

Définitions. Dans le présent connaissement, le terme «marchand» comprend le chargeur, le consignateur, le consignataire, le réceptionnaire, le porteur du présent connaissement et le propriétaire des marchandises, le terme «marchandises» désigne la cargaison reçue du marchand et, sauf indication contraire, comprend le contenu des conteneurs s'il n'est pas fourni par Chase International (Holdings) Limited ou en son nom; le terme «conteneur» comprend les citernes transportables dans un conteneur, les conteneurs en plate-forme, les palettes, les porte-conteneurs et tout autre véhicule; le terme «fret» comprend le fret payable d'avance ainsi que toutes les charges payables au transporteur en vertu des termes du tarif applicable. Les parties au contrat dont fait foi le connaissement sont le marchand et Chase International (Holdings) Limited ci-après appelée le «transporteur» qui, il est convenu, sera seul responsable en tant que transporteur en vertu du présent contrat. Le marchand consent à être lié par tous les termes et toutes les conditions du connaissement, pour lui-même et pour toute autre personne qui est ou peut devenir intéressée dans les marchandises, et il garantit avoir l'autorisation de consentir en leur nom. (C'est moi qui souligne.)

La demanderesse, dont il n'est même pas fait allusion dans les connaissements, n'était certainement pas une partie au contrat de transport.

La demanderesse ne peut donc pas se fonder sur un droit de nature contractuelle pour faire valoir que les personnes ayant un intérêt dans la cargaison transportée à bord du *Chase Two* sont endettées envers elle, puisqu'elle n'a jamais eu de rapports directs ou indirects avec elles.

S'il n'est pas de nature contractuelle, le droit allégué par la demanderesse devrait découler de la

strict operation of the law. This was in fact the proposition on which counsel for the plaintiff insisted. His submissions, so far as I understood them correctly, can be summarized as follows. Counsel starts with a general proposition: Canadian maritime law, irrespective of whether it is uniform throughout the country, or varies from province to province, includes the law of bailment, that is the English common law of bailment in case of uniformity, or the Quebec civil law governing deposit if provincial law is applicable. He then goes on to suggest: it is as a sub-bailee or as a sub-depository that the plaintiff carried the goods from Europe to Canada, since there was no contract of affreightment between it and the owners of the goods. The possibility of such sub-bailment or sub-depository was indeed foreseen by the contract of carriage, since the bills of lading, when used as through bills of lading, contemplated inter-model pre-carriage and on carriage by road, rail, air or water, and in any event such sub-bailment or depository was a necessary result of the situation of fact. And from there, counsel purports to conclude: as sub-bailee or sub-depository, the plaintiff is entitled to sue directly the owners of the goods for the increase in value its services brought to those goods, and it has a lien of a possessory nature to secure its claim.

I have difficulty in following the logic of the reasoning taken as a whole but in any event I am unable to agree with the propositions put forward therein. As to the first of these propositions, counsel did not explain the contents of this so-called "common law of bailment" he was referring to and the cases he cited were all concerned with defining the duties of a custodian of a thing belonging to another and were of quite limited assistance in that regard. Besides, counsel did not explain how this so-called "law of bailment" could become an integral part of the maritime law of Canada, so as to affect and even supersede and override the normal effects of well known and perfectly legal maritime contracts. In the Quebec *Civil Code*, deposit is viewed as the result of a contract, whether express or implied, and is not regulated otherwise. As to the second proposition, there was indeed no contract of affreightment between the

stricte opération de la loi. C'est effectivement sur une telle suggestion que l'avocat de la demanderesse a insisté. Si j'ai bien compris, ses arguments peuvent se résumer comme suit. Le procureur commence par une proposition générale: le droit maritime canadien, qu'il soit uniforme à travers le pays ou qu'il varie d'une province à l'autre, comprend le droit du *bailment* (dépôt), c'est-à-dire les règles de la *common law* anglaise relatives au *bailment* au cas d'uniformité, ou le droit civil québécois relatif au dépôt au cas où la loi provinciale serait applicable. Le procureur poursuit: c'est à titre de *sub-bailee* ou de sous-dépositaire que la demanderesse a transporté les marchandises de l'Europe au Canada, puisqu'il n'y avait aucun contrat d'affrètement entre la demanderesse et les propriétaires des marchandises. La possibilité d'un tel *sub-bailment* ou sous-dépôt était effectivement prévue au contrat de transport puisque les connaissements, lorsque utilisés comme connaissements directs, envisageaient un transport universel: par route, par rail, par air ou sur l'eau, et de toute façon, ce *sub-bailment* ou sous-dépôt découlait nécessairement de la situation de fait. Partant de là, le procureur prétend pouvoir conclure qu'en sa qualité de *sub-bailee* ou de sous-dépositaire, la demanderesse a le droit de poursuivre directement les propriétaires des marchandises pour la plus-value que ses services ont apportée à ces marchandises, et qu'elle a un privilège de nature possessoire pour garantir son droit.

Il m'est difficile de suivre la logique d'un tel raisonnement pris dans son ensemble mais de toute façon je ne suis pas d'accord avec les propositions qu'il comprend. En ce qui concerne la première de ces propositions, le procureur n'a pas dit quel était le contenu de ces prétendues «règles de la *common law* relatives au *bailment*» dont il parlait et les causes qu'il a citées, qui toutes portaient sur les devoirs du gardien d'une chose appartenant à un autre, étaient peu éclairantes à cet égard. Par ailleurs, le procureur n'a pas expliqué comment ce prétendu «droit du *bailment*» pouvait devenir partie intégrante du droit maritime canadien de façon à influencer sur des contrats maritimes reconnus et parfaitement légaux et même à remplacer et à annuler leurs effets normaux. Dans le *Code civil* québécois, le dépôt est considéré comme étant le résultat d'un contrat, exprès ou implicite, et n'est pas réglementé autrement. Pour ce qui concerne la

shipowner and the shippers, but the ship had been put at the exclusive and complete disposal of the charterer for it to act as a carrier. I do not see the need to go any further and introduce a concept of sub-bailment, be it the result of an implied contract or of the mere situation of fact, to explain the presence of the goods aboard the ship. If the shipowner was in legal possession of the goods, which is not at all certain, it was not in possession as a bailee, but as the agent of the charterer. (Compare the analysis of Scrutton L.J. in *Paterson Zochonis and Co. Ltd. v. Elder Dempster and Co. Ltd.* 16 Asp. Mar. Law Cas. 68.) As to the third proposition, if it may be said that the carriage of the goods could have enhanced their value, the mere custody thereof could not have done so; besides it is only in special well established cases (the wharfingers, the packers, the warehousemen are examples) that a custodian has, in the absence of some special agreement, a lien for his charges upon the chattel entrusted to him for safe custody alone (see *Halsbury's Laws of England*, 4th ed., Vol. 2, p. 719, par. 1549).

In my view, the plaintiff can no more rely on a principle or rule of law to support his claim against the freight prepaid cargo and/or its owners than he can rely on any provision of the contracts pursuant to which the goods were put on board the *Chase Two* and carried over to Montreal. It follows that the question as formulated must be answered in the negative.

The parties asked the Court not to deal with the consequences of this determination in regard of the action. I accept their request.

DETERMINATION

To the question:

Is the *in rem* defendant, the cargo covered by freight pre-paid Bills of Lading, indebted to the Plaintiff?

The answer of the Court is: No.

deuxième proposition, il n'y avait effectivement aucun contrat d'affrètement entre le propriétaire du navire et les chargeurs, mais le navire avait été mis à la disposition exclusive et complète de l'affréteur pour agir à titre de transporteur. Je ne vois pas la nécessité d'aller plus loin et d'introduire le concept de *sub-bailment*, que ce soit en conséquence d'un contrat implicite ou de la simple situation de fait, pour expliquer la présence des marchandises à bord du navire. Si le propriétaire du navire était en possession légale des marchandises, ce qui n'est pas du tout certain, il n'était pas en possession en qualité de *bailee* mais en qualité d'agent de l'affréteur. (Comparer avec l'analyse du lord juge Scrutton dans *Paterson Zochonis and Co. Ltd. c. Elder Dempster and Co. Ltd.* 16 Asp. Mar. Law Cas. 68.) Pour ce qui concerne la troisième proposition, si l'on peut dire que le transport des marchandises pourrait avoir fait accroître leur valeur, leur seule garde ne le pourrait pas; en outre ce n'est que dans des cas particuliers bien établis (les gardiens de quai, les emballeurs, les entrepositaires, par exemple) qu'un gardien a, en l'absence d'une entente spéciale, un privilège sur les biens meubles qui lui sont confiés pour garantir les frais encourus pour leur garde seulement (voir *Halsbury's Laws of England*, 4^e éd., Vol. 2, p. 719, par. 1549).

A mon avis, pour appuyer sa réclamation contre la cargaison dont le fret était payable d'avance et/ou contre ses propriétaires, la demanderesse ne peut pas plus invoquer un principe ou une règle de droit que les dispositions des contrats en vertu desquels les marchandises furent placées à bord du *Chase Two* et transportées à Montréal. Il s'ensuit que la réponse à la question formulée doit être négative.

Les parties ont demandé à la Cour de ne pas tirer les conséquences de cette décision pour ce qui concerne l'action. J'y consens.

DÉCISION

A la question:

La défenderesse *in rem*, la cargaison faisant l'objet de connaissements avec fret payable d'avance, est-elle endettée envers la demanderesse?

la réponse de la Cour est: Non.