

T-9020-82

T-9020-82

Sio Export Trading Co. (Maskinfabriken "Sio" A.S.), a body politic and corporate of Odense, Denmark, and A. Lakin and Sons Ltd., a body politic and corporate of Chicago, Illinois, U.S.A. (Plaintiffs)

v.

The Vessel *Dart Europe* and Armement Deppe S.A., a body politic and corporate of Antwerp, Belgium, and Dart Containerline (Canada) N.V., a body politic and corporate of Antwerp, Belgium, and Godin Transport Inc., a body politic and corporate of Pointe-Claire, Quebec, Canada (Defendants)

Trial Division, Dubé J.—Montreal, January 17; Ottawa, January 20, 1983.

Maritime law — Jurisdiction — Application for dismissal of action as against defendant Godin for want of jurisdiction — During vessel's scheduled Montreal stopover, shipment conveyed from Port to inland shop for repacking — Shipment damaged during return in highway accident — Plaintiffs claiming Godin negligent — Godin's land transport not part and parcel of maritime activities essential to carriage by sea — Truck trip not connecting vessel and harbour directly — Neither truck trip nor associated repairs contemplated by terms governing sea carriage — Truck transportation over highway within province not a traditional maritime activity — That returning to vessel not making trip navigation and shipping matter — Claims against terminal operators and stevedores distinguished since their activities essential and closely, physically related to harbour facilities and sea — Desirable to keep as parties all those concerned with outcome and especially allegedly negligent party — But neither desirability nor expediency can confer jurisdiction — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 22 — The Admiralty Act, 1891, S.C. 1891, c. 29, s. 4.

Jurisdiction — Federal Court — Maritime law — Carriage by sea — Large machine in open container shipped from Denmark to Chicago via Montreal — Found in damaged condition at Montreal — Shipment removed inland for packing — Further damaged by collision in return to ship by highway transport — Negligence of land carrier alleged — Application to dismiss for want of jurisdiction — Indirect trip for repairs not contemplated in contract of carriage by sea — Trucking not traditional maritime activity — Desirability that land carrier be joined as party not clothing Court with jurisdiction — Application granted.

Sio Export Trading Co. (Maskinfabriken «Sio» A.S.), personne morale dont le siège est à Odense au Danemark, et A. Lakin and Sons Ltd., personne morale dont le siège est à Chicago dans l'État d'Illinois, aux É.-U. (demandereses)

c.

Navire *Dart Europe* et Armement Deppe S.A., personne morale dont le siège est à Anvers en Belgique, et Dart Containerline (Canada) N.V., personne morale dont le siège est à Anvers en Belgique, et Godin Transport Inc., personne morale dont le siège est à Pointe-Claire au Québec, Canada (défendeurs)

Division de première instance, juge Dubé—Montreal, 17 janvier; Ottawa, 20 janvier 1983.

Droit maritime — Compétence — Demande de rejet de l'action engagée contre la défenderesse Godin pour motif d'incompétence — Pendant l'escale prévue du navire à Montréal, la marchandise a été transportée du port à un atelier de réparation à l'intérieur du pays pour y être remballée — La marchandise a subi des dommages dans un accident de la route pendant qu'elle était ramenée au port — Les demandereses allèguent que Godin a commis une négligence — Le transport terrestre effectué par Godin ne fait pas partie intégrante des activités maritimes essentielles au transport par voie maritime — Le camionnage ne crée pas un lien direct entre le navire et le port — Ni le voyage en camion ni les réparations n'étaient prévus dans le contrat de transport par mer — Le camionnage sur les routes d'une province n'est pas considéré comme une activité maritime traditionnelle — Le fait de ramener de la marchandise à un navire ne fait pas de ce voyage une matière de navigation et de marine marchande — Les demandes intentées contre des transitaires ou des acconiers sont différentes car leurs activités sont essentielles et étroitement et matériellement liées à la mer et aux installations portuaires — Il est souhaitable que toutes les parties intéressées à une même instance soient parties à la même action et en particulier la partie dont on soutient qu'elle est en faute — Toutefois, si souhaitable que cela puisse être, cela ne saurait attribuer compétence à la Cour — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 2, 22 — Acte de l'Amirauté, 1891, S.C. 1891, chap. 29, art. 4.

Compétence — Cour fédérale — Droit maritime — Transport par mer — Grosse machine expédiée dans un conteneur ouvert du Danemark à Chicago via Montréal — On a constaté à Montréal que la marchandise avait subi des dommages — La marchandise a été transportée à des ateliers pour y être remballée — Elle a été endommagée de nouveau dans une collision au cours de son transport par route jusqu'au navire — Négligence du voiturier alléguée — Demande de rejet pour défaut de compétence — Il s'agissait d'un voyage indirect, concernant des réparations, non prévu par le contrat de transport par mer — Le camionnage n'est pas une activité maritime traditionnelle — Même s'il est souhaitable que le voiturier soit

According to its bill of lading, the *Dart Europe* was to carry an open-top container from Denmark to Chicago via Montreal. The container held a hydraulic press. On the ship's arrival at Montreal, the defendant Dart Containerline noted that the shipment had been damaged, advised the plaintiffs, and sent the shipment to a company in Dorval, Quebec, where it was repacked. The defendant Godin, allegedly a common carrier by road, was to transport the shipment from Dorval back to the Port of Montreal. On the way, the protruding press sustained damage when it struck a railway overpass. The plaintiffs sued, claiming that Godin had been negligent. Godin applied for a dismissal of the action as against it, on the ground that the Federal Court lacked jurisdiction. The plaintiffs argued that the cause of action was sufficiently connected with the shipment's carriage by sea to fall within the Court's maritime jurisdiction.

Held, the action against Godin should be dismissed. The land-transport operation was not so closely connected to the sea voyage as to be part and parcel of the maritime activities essential to the carriage of the container by sea. This case is distinguishable from those involving claims against terminal operators or stevedores. The activities engaged in by the latter two groups have a close practical relationship with the performance and completion of carriage by sea, and form an integral part of marine transport. Those activities not only are essential, but also are closely and physically related to the sea and to the harbour facilities. It is otherwise where, as in the instant case, a common carrier by road is travelling over a highway, from an inland repair shop to a port. The truck's journey did not serve to connect the vessel and the harbour directly. Instead, it was an indirect trip. Neither the land trip nor the repairs were contemplated by the terms governing the carriage of the container by sea. Transportation by truck over a highway within a province is not a traditional maritime activity, and the mere fact that the truck was returning a container to a vessel does not make the truck's journey a matter connected with navigation and shipping.

While it is desirable to keep as parties to an action all those concerned with its outcome and it would be particularly desirable to have the overland carrier joined in this litigation, neither desirability nor expediency can clothe a court with a jurisdiction which it does not otherwise possess.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

DISTINGUISHED:

The Robert Simpson Montreal Ltd. v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, et al., [1973] F.C. 1356 (C.A.), reversing [1973] F.C. 304 (T.D.); *Barberlines A/S Barber Steamship Lines, Inc., et al. v. Ceres Stevedoring Company Ltd. et al.*, [1974] 1 F.C. 332 (T.D.); *Miida Electronics, Inc. v. Mitsui O.S.K. Lines Ltd. et al.*, [1982] 1 F.C. 406 (C.A.).

CONSIDERED:

Executive Jet Aviation, Inc. v. City of Cleveland, Ohio, [1973] A.M.C. 1 (U.S.S.C.).

constitué partie, cela ne saurait rendre la Cour compétente — Requête accueillie.

En vertu de son connaissance, le *Dart Europe* devait transporter un conteneur ouvert du Danemark à Chicago via Montréal. Une presse hydraulique se trouvait dans le conteneur. Lorsque le navire est arrivé à Montréal, la défenderesse Dart Containerline a constaté que la marchandise était endommagée; elle en a informé les demanderesse et elle a expédié la marchandise à une compagnie de Dorval (Québec) où elle a été remballée. Le défendeur Godin, un voiturier, devait ramener la marchandise de Dorval jusqu'au port de Montréal. Pendant le trajet, la presse qui dépassait a subi des dommages lorsqu'elle a heurté un viaduc. Les demanderesse ont intenté une action au motif que Godin avait commis une négligence. Godin a demandé le rejet de l'action intentée contre lui au motif que la Cour fédérale n'était pas compétente pour en connaître. Les demanderesse ont soutenu pour leur part que la cause de la demande était suffisamment reliée au transport maritime de la marchandise pour être de la compétence d'amirauté de la Cour.

Jugement: l'action intentée contre Godin devrait être rejetée. Le transport terrestre effectué par Godin ne se rattachait pas d'assez près au transport par mer pour former partie intégrante des activités maritimes essentielles au transport du conteneur par mer. Ce cas est différent de ceux des actions intentées contre des transitaires maritimes ou contre des acconiers. Il existe un rapport étroit en pratique entre les activités de ces deux groupes et un transport maritime; elles en font partie intégrante. Ces activités sont non seulement essentielles mais aussi étroitement et matériellement liées à la mer et aux installations portuaires. Toutefois, il s'agit d'un tout autre cas lorsque, comme en l'espèce, un voiturier se rend, par la route, d'un atelier de réparation situé à l'intérieur du pays, à un port. Le voyage en camion ne créait pas de lien direct entre le navire et le port. Il s'agissait plutôt d'un voyage indirect. Ni le transport terrestre ni les réparations n'étaient prévus dans le contrat de transport du conteneur par mer. Le camionnage sur les routes d'une province n'est pas une activité maritime traditionnelle et le simple fait que le camion ramenait un conteneur à son navire ne fait pas de ce voyage une matière de navigation ou de marine marchande.

Même s'il est souhaitable que toutes les parties intéressées à une instance soient parties à la même action et qu'il serait tout particulièrement préférable de constituer le voiturier partie à cette action, cela ne saurait attribuer à la Cour une compétence qu'elle n'a pas.

JURISPRUDENCE

DISTINCTION FAITE AVEC:

La Compagnie Robert Simpson Montréal Limitée c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, et autres, [1973] C.F. 1356 (C.A.), infirmant [1973] C.F. 304 (1^{re} inst.); *Barberlines A/S Barber Steamship Lines, Inc., et autres c. Ceres Stevedoring Company Ltd. et autre*, [1974] 1 C.F. 332 (1^{re} inst.); *Miida Electronics, Inc. c. Mitsui O.S.K. Lines Ltd. et autre*, [1982] 1 C.F. 406 (C.A.).

DÉCISION EXAMINÉE:

Executive Jet Aviation, Inc. v. City of Cleveland, Ohio, [1973] A.M.C. 1 (U.S.S.C.).

REFERRED TO:

Domestic Converters Corporation, et al. v. Arctic Steamship Line, et al., [1984] 1 F.C. 211 (C.A.).

DÉCISION CITÉE:

Domestic Converters Corporation, et autres c. Arctic Steamship Line, et autres, [1984] 1 C.F. 211 (C.A.).

COUNSEL:

Peter J. Cullen for plaintiffs.
Edouard Baudry for defendants.

AVOCATS:

^a *Peter J. Cullen* pour les demandereses.
Edouard Baudry pour les défendeurs.

SOLICITORS:

Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb,
Montreal, for plaintiffs. ^b
Lavery, O'Brien, Montreal, for defendants.

PROCUREURS:

Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb,
Montréal, pour les demandereses.
Lavery, O'Brien, Montréal, pour les défendeurs.

The following are the reasons for order rendered in English by

^c *Ce qui suit est la version française des motifs de l'ordonnance rendus par*

DUBÉ J.: This application by the defendant Godin Transport Inc. ("Godin") is for the dismissal of the action against it for want of jurisdiction of the Federal Court.

^d LE JUGE DUBÉ: La défenderesse Godin Transport Inc. («Godin») demande le rejet de l'action engagée contre elle pour motif d'incompétence de la Cour fédérale.

The statement of claim alleges that Godin, a common carrier by road for hire, carried the plaintiffs' shipment, an open-top container stuffed with an hydraulic curing press, from the premises of Pack-All Industries Limited at Dorval, P.Q. to the Port of Montreal. It is further alleged that during the carriage by truck over the highway the protruding press struck a railway overpass causing considerable damage to the package. The plaintiffs claim that Godin was negligent and the action against it is in damages.

^e La déclaration soutient que Godin, un voiturier, a transporté la marchandise des demandereses, en l'occurrence un conteneur ouvert chargé d'une presse à vulcaniser hydraulique, de Dorval (Québec) où se trouve Pack-All Industries Limited, au port de Montréal. D'après la déclaration, la presse qui dépassait a heurté un viaduc et a subi des dommages considérables pendant le transport en camion. Estimant que Godin a commis une négligence, les demandereses ont intenté contre cette société une action en dommages-intérêts.

The container had arrived at the Port of Montreal on board the defendant vessel *Dart Europe* from which a bill of lading was issued on December 11, 1981, at Arhus, Denmark. The through bill of lading provides for the container to be shipped from Denmark to Chicago, Illinois, U.S.A., by way of Antwerp, Belgium, and Montreal.

^g Le conteneur était arrivé au port de Montréal à bord du navire défendeur *Dart Europe* qui a émis un connaissement, en date du 11 décembre 1981, à Arhus au Danemark. Le connaissement direct stipulait que le conteneur serait expédié du Danemark à Chicago en Illinois (États-Unis) via Anvers (Belgique) et Montréal.

When the vessel arrived in Montreal the defendant Dart Containerline (Canada) N.V. noted some damage to the shipment, notified the plaintiffs, caused surveys to be held, removed the shipment from alongside the vessel and sent it to the premises of Pack-All Industries Limited to have the shipment reskidded, packed and properly secured for the on-carriage to the plaintiff A. Lakin and Sons Ltd. in Chicago. After those operations were completed, Godin took the shipment back by truck to the Port of Montreal and the aforementioned

ⁱ Lorsque le navire arriva à Montréal, la défenderesse Dart Containerline (Canada) N.V. constata la présence de certaines avaries à la marchandise; elle en avisa les demandereses et fit procéder à une inspection puis, la marchandise étant à quai, la fit transporter jusqu'aux locaux de Pack-All Industries Limited pour qu'elle soit remise sur palettes, remballée et arrimée convenablement pour la poursuite du voyage, à destination de la demanderesse, A. Lakin and Sons Ltd., à Chicago. Ces opérations terminées, Godin ramena la marchan-

collision with the overpass occurred on January 21, 1982.

Godin argues that this Court has no jurisdiction to hear an action in tort (delict) for damages caused by a common carrier on a Quebec highway. On the other hand, the plaintiffs submit that the cause of action is sufficiently connected to the carriage by sea of the shipment to bring it under this Court's maritime jurisdiction.

In *The Robert Simpson Montreal Ltd. v. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, et al.*,¹ this Court held that the Federal Court has no jurisdiction under section 22 of the *Federal Court Act* [R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10], to entertain a claim by a shipowner against the terminal operators. On appeal,² however, the Federal Court of Appeal reversed that decision and held that the removing of a shipment from a vessel, after completion of the ocean voyage and the delivery to a terminal operator, constituted activities "essential to the carriage of goods by sea" and therefore fell within the "navigation and shipping" provisions of subsection 22(1)³ of the Act, without it being necessary to consider whether any of the branches of subsection 22(2) apply. Jactett C.J. said (at page 1363) that the activities were "part and parcel of the activities essential to the carriage of goods by sea" [citing *Re Industrial Relations and Disputes Investigation Act*, [1955] S.C.R. 529, per Locke J. at page 578].

In *Barberlines A/S Barber Steamship Lines, Inc., et al. v. Ceres Stevedoring Company Ltd. et al.*,⁴ Mahoney J. followed that decision and held that this Court has jurisdiction to entertain an action in damages against a stevedore company

dise par camion jusqu'au port de Montréal. La collision avec le viaduc, mentionnée auparavant, eut lieu le 21 janvier 1982.

a Godin soutient que la Cour ne peut connaître d'une action en responsabilité délictuelle pour le dommage que cause un voiturier sur une route du Québec. En revanche, les demanderesse font valoir que la cause de la demande est suffisamment reliée au transport maritime de la marchandise pour être de la compétence d'amirauté de la Cour.

c Dans l'espèce *The Robert Simpson Montreal Ltd. c. Hamburg-Amerika Linie Norddeutscher, et autres*¹, notre juridiction a statué que la Cour fédérale n'était pas compétente en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale* [S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10] pour connaître de la demande d'un armateur contre des transitaires. Toutefois en appel², la Cour d'appel fédérale réforma ce jugement, disant que le déchargement d'un navire après un voyage océanique et la livraison à un transitaire étaient des activités «essentiels au transport des marchandises par voie maritime» et relevaient donc des dispositions concernant la «navigation ou de marine marchande» au paragraphe 22(1)³ de la Loi, sans qu'il soit nécessaire de se demander si les alinéas du paragraphe 22(2) seraient applicables. Le juge en chef Jactett dit (à la page 1363) que ces opérations faisaient «partie intégrante des activités essentielles au transport des marchandises par voie maritime» [traduction du jugement du juge Locke dans *Re la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail*, [1955] R.C.S. 529, à la page 578].

h Dans l'espèce *Barberlines A/S Barber Steamship Lines, Inc., et autres c. Ceres Stevedoring Company Ltd. et autre*⁴, le juge Mahoney a appliqué cette décision et jugé que notre juridiction pouvait connaître d'une action en dommages-inté-

¹ [1973] F.C. 304 (T.D.).

² [1973] F.C. 1356 (C.A.).

³ 22. (1) The Trial Division has concurrent original jurisdiction as well between subject and subject as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

⁴ [1974] 1 F.C. 332 (T.D.).

¹ [1973] C.F. 304 (1^{re} inst.).

² [1973] C.F. 1356 (C.A.).

³ 22. (1) La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

⁴ [1974] 1 C.F. 332 (1^{re} inst.).

with respect to damages to goods it had discharged from a vessel.

In *Miida Electronics, Inc. v. Mitsui O.S.K. Lines Ltd. et al.*,⁵ the Federal Court of Appeal again dealt with terminal operators. Goods had been stolen from a transit shed. One of the questions was whether the Court had jurisdiction to hear the claim. The majority of the Court held that it had. Le Dain J. reversed his previous stand in the *Domestic Converters*⁶ case and held [at page 417] that "because of the close practical relationship of the terminal operation to the performance of the contract of carriage, the law which governs it should be uniform throughout Canada". He adopted [at page 418] the following general observations of Mr. Justice Stewart of the U.S. Supreme Court in *Executive Jet Aviation, Inc. v. City of Cleveland, Ohio*⁷ that "In sum, there has existed over the years a judicial, legislative, and scholarly recognition that, in determining whether there is admiralty jurisdiction over a particular tort or class of torts, reliance on the relationship of the wrong to traditional maritime activity is often more sensible and more consonant with the purposes of maritime law than is a purely mechanical application of the locality test." For those reasons he held he was of the opinion that the claim of the cargo owner against the terminal operator was a maritime matter within the definition of "Canadian maritime law" under section 2⁸ of the *Federal Court Act*. Lalande D.J. [at pages 430-431] was also of the opinion that the Federal Court had jurisdiction to entertain the claim against the terminal operator "because it is a matter 'connected with' navigation and shipping in the words of section 4 of *The Admiralty Act, 1891*" [S.C. 1891, c. 29].

⁵ [1982] 1 F.C. 406 (C.A.).

⁶ [*Domestic Converters Corporation, et al. v. Arctic Steamship Line, et al.*] [1984] 1 F.C. 211 (C.A.).

⁷ [1973] A.M.C. 1 (U.S.S.C.) [at page 10].

⁸ 2. ...

"Canadian maritime law" means the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute, or that would have been so administered if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters, as that law has been altered by this or any other Act of the Parliament of Canada;

rêts engagée contre une compagnie d'acconiers pour les dommages causés aux marchandises qu'elle avait déchargées.

^a Dans l'arrêt *Miida Electronics, Inc. c. Mitsui O.S.K. Lines Ltd. et autre*,⁵ la Cour d'appel fédérale était de nouveau saisie de la question des transitaires. Des marchandises avaient été volées dans un entrepôt de transit. Il fallait décider si la Cour pouvait connaître de la demande. La majorité de la Cour jugea que oui. Le juge Le Dain modifia l'avis qu'il avait exprimé dans l'arrêt *Domestic Converters*⁶ et jugea [à la page 417] qu'"en raison du rapport étroit existant en pratique entre le transit et l'exécution du contrat de transport, le droit applicable devrait être uniforme partout au Canada". Il faisait siennes [à la page 418] les observations générales du juge Stewart de la Cour suprême des États-Unis dans l'arrêt *Executive Jet Aviation, Inc. v. City of Cleveland, Ohio*⁷: [TRADUCTION] «Bref, les tribunaux, le législateur et la doctrine ont, au cours des années, reconnu que pour déterminer s'il y a compétence maritime sur un délit ou une catégorie de délits donné, le recours au rapport du fait dommageable avec l'activité maritime classique est souvent plus sensé et s'accorde mieux avec les objectifs du droit maritime qu'une application automatique du critère de lieu.» Pour ces motifs, il jugea que la créance du propriétaire de la cargaison contre le transitaire était une question maritime aux termes de la définition que donne du «droit maritime canadien» l'article 2⁸ de la *Loi sur la Cour fédérale*. Le juge suppléant Lalande [aux pages 430 et 431] était aussi d'avis que la Cour fédérale pouvait connaître d'une demande formée contre un transitaire «parce qu'il s'agit d'une question "[se] rattachant" à la navigation et à la marine aux termes de l'article 4 de l'*Acte de l'Amirauté, 1891*» [S.C. 1891, chap. 29].

⁵ [1982] 1 C.F. 406 (C.A.).

⁶ [*Domestic Converters Corporation, et autres c. Arctic Steamship Line, et autres*] [1984] 1 C.F. 211 (C.A.).

⁷ [1973] A.M.C. 1 (U.S.S.C.) [à la page 10].

⁸ 2. ...

«droit maritime canadien» désigne le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi, ou qui en aurait relevé si cette Cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté, compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada;

In my view, the land transport operation undertaken by Godin from the Dorval repair shop to the Port of Montreal cannot be considered to be so "closely connected" to the voyage by sea as to be "part and parcel" of the maritime activities essential to the carriage of goods by sea.

I can very well see the close practical relationship of marine-terminal operators and ship stevedores to the performance and completion of carriage by sea. All those activities form an integral part of marine transportation. Not only are they essential, they are also closely and physically related to the sea and to the harbour facilities.

But such is not the situation with a highway common carrier, heading from a repair shop inland, over a highway towards a port. That route was not considered in the bill of lading. That was not a direct link connecting vessel and harbour, but an indirect voyage with respect to repairs not contemplated in the contract of carriage. Trucking over highways in a province has never been considered a "traditional maritime activity". The mere fact that the vehicle was returning a container to a vessel does not by itself constitute "a matter connected with navigation and shipping".

I am aware, of course, of the desirability of keeping all the parties concerned with the outcome of an action as parties to the action. But, however desirable it may be to have the land carrier joined with the cargo owner, the shipper, the ocean carrier, the vessel and the consignee, in the same action, especially where it is alleged that the land carrier is the negligent party, still desirability or expediency cannot clothe a court with a jurisdiction it does not otherwise possess. Both the imagination of this Court and the Constitution of this country would have to be stretched to the breaking point in order to consider a collision on a highway within a province to be an admiralty matter coming under federal jurisdiction.

For all those reasons the action against Godin is dismissed for want of jurisdiction.

ORDER

Application granted. The action against the defendant Godin Transport Inc. is dismissed with costs.

À mon avis, le transport terrestre effectué par Godin de l'atelier de réparation de Dorval au port de Montréal ne peut être considéré comme «se rattachant d'assez près» au transport par mer pour former «partie intégrante» des activités maritimes essentielles au transport des marchandises par mer.

Je peux parfaitement concevoir qu'il existe un rapport étroit en pratique entre les transitaires maritimes et les acconiers et le transport maritime. Toutes ces activités font partie intégrante du transport maritime. Elles sont non seulement essentielles, mais aussi étroitement et matériellement liées à la mer et aux installations portuaires.

Mais ce n'est pas le cas lorsqu'un voiturier se rend, par la route, d'un atelier de réparation situé à l'intérieur du pays, à un port. Ce voyage n'était pas prévu par le connaissement. Il n'y avait pas de lien direct comme il en existe entre le navire et le port; il s'agissait d'un voyage indirect, concernant des réparations, que le contrat de transport n'avait pas prévu. Le camionnage sur les routes d'une province n'a jamais été considéré comme «une activité maritime traditionnelle». Le simple fait que le véhicule ramenait un conteneur à son navire ne suffit pas pour faire de ce voyage «une matière de navigation ou de marine marchande».

Certes, il est souhaitable que toutes les parties intéressées à une même instance soient parties à la même action. Il est préférable de constituer parties à la même action le voiturier, le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le transporteur maritime, le navire et le consignataire, surtout lorsqu'on soutient que c'est le voiturier qui est en faute, mais, si souhaitable que cela puisse être, cela ne saurait attribuer à la Cour une compétence qu'elle n'a pas. Il faudrait mettre à rude épreuve l'imagination de la Cour et la Constitution de notre pays pour pouvoir affirmer qu'un accident de la route, à l'intérieur d'une province, est une affaire d'amirauté de compétence fédérale.

Par tous ces motifs, l'action contre Godin est rejetée, pour défaut de compétence.

ORDONNANCE

La requête est accueillie. L'action contre la défenderesse Godin Transport Inc. est rejetée avec dépens.