

**Montreal Trust Company, Robert Jack Stampleman and Arthur Howard Stampleman**  
*ès qual. et al. (Plaintiffs) Appellants;*

and

**Canadian Pacific Airlines Ltd. (Defendant)**  
*Respondent;*

and

**Dora Eileen Hallam et al. Intervenants.**

1976: June 10 and 11; 1976: December 20.

Present: Laskin C. J. and Martland, Judson, Ritchie, Spence, Pigeon and Dickson JJ.

**ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR QUEBEC**

*Air law — Death of a passenger and loss of baggage — Clause limiting the liability of the carrier — Notice not in accordance with the requirements of the Hague Protocol — Carriage by Air Act, R.S.C. 1970, c. C-14, Schedule I (Warsaw Convention), Arts. 3 and 4 and Schedule III (Hague Protocol), Arts. 3(1)(c), 3(2), 4(1)(c) and 22.*

As a result of the death of Joseph Irving Stampleman and the loss or destruction of his baggage in the crash of a Canadian Pacific Airlines Limited aircraft at Tokyo International Airport, appellants, the executor and the two sons of Stampleman, had commenced an action for damages. The *Hague Protocol* is recognized as the document governing the rights and liabilities of the parties since the round trip began and ended in Canada. The Superior Court held that the carrier was not entitled to limit its liability in case of death or loss of baggage. The Court of Appeal reversed this judgment, concluding that the ticket contained the notice required by Arts. 3 and 4 of the Protocol and that this notice was reasonably readable and comprehensible. Appellants therefore submit to the Court the following question of law: was defendant entitled to avail itself of the provisions of Art. 22 of the *Hague Protocol*, which limits its liability in case of death or loss of baggage?

*Held* (Judson, Martland and Pigeon JJ. dissenting): The appeal should be allowed.

**La compagnie Montreal Trust, Robert Jack Stampleman et Arthur Howard Stampleman**  
*ès qual. et autres (Demandeurs) Appelants;*

et

**Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Ltée**  
*(Défenderesse) Intimée;*

et

**Dora Eileen Hallam et autres Intervenants.**

1976: les 10 et 11 juin; 1976: le 20 décembre.

Présents: Le juge en chef Laskin et les juges Martland, Judson, Ritchie, Spence, Pigeon et Dickson.

**EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DU QUÉBEC**

*Droit aérien — Décès d'un passager et perte de bagages — Clause de limitation de responsabilité du transporteur — Avis non conforme aux exigences du protocole de la Haye — Loi sur le transport aérien, S.R.C. 1970, c. C-14, annexe I (Convention de Varsovie), art. 3, 4 et annexe III (Protocole de la Haye), art. 3(1)c, 3(2), 4(1)c, 22.*

A la suite du décès de Joseph Irving Stampleman dans l'écrasement au sol d'un avion des Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Limitée, à l'aéroport international de Tokyo et de la perte ou destruction de ses bagages, les appellants, l'exécuteur testamentaire et les deux fils de Stampleman avaient intenté une action en dommages-intérêts. Il est reconnu que ce sont les dispositions du *Protocole de la Haye* qui régissent les droits et obligations des parties puisque le voyage aller-retour commençait et se terminait au Canada. La Cour supérieure a statué que le transporteur n'était pas fondé à limiter sa responsabilité en cas de décès ou de perte de bagages. La Cour d'appel a infirmé ce jugement concluant que le billet contenait l'avis exigé par les art. 3 et 4 du Protocole et qu'il était raisonnablement lisible et compréhensible. Les appellants soumettent donc à la Cour la question de droit suivante: la défenderesse était-elle fondée à se prévaloir des dispositions de l'art. 22 du *Protocole de la Haye* qui limite sa responsabilité en cas de décès ou de perte de bagages?

*Arrêt* (les juges Judson, Martland et Pigeon étant dissidents): Le pourvoi doit être accueilli.

*Per* Laskin C.J. and Ritchie, Spence and Dickson JJ.: The Court of Appeal was not justified in applying to the *Hague Protocol* the interpretation it had given to Arts. 3 and 4 of the *Warsaw Convention* in *Ludecke v. Canadian Pacific Airlines Limited*, [1974] C.A. 363. In so far as they concern the limitation of the carrier's liability, the Hague amendments are notable. The Convention simply required that the ticket carry a "statement" regarding this subject, whereas the Protocol provides that such a statement should take the form of a "notice". Moreover, in the absence of such a "notice" the carrier cannot avail himself of the limitation provisions in respect of either death or loss of baggage, whereas the Convention contained no such sanction in case of death except in the case of no passenger ticket having been delivered to the claimant.

The limitation on the liability of the carrier must be strictly construed and can only be invoked when the requirements of the law have been complied with. The Court of Appeal held in the *Ludecke* case that the requirement for a "statement" contained in Art. 3(2) of the Convention was met even if the statement was printed in four and a half point type and inconspicuously placed. When the amendments were made by the *Hague Protocol*, an entirely new Article was promulgated in which the carrier was required to print on the passenger ticket a "notice" the terms of which are expressly provided for. We are therefore dealing with two different requirements. The four and one half point type reproduction of the material required to be inscribed by Art. 3.(1)(c) of the Protocol is not a "notice" within the meaning of that Article. The carrier was accordingly not entitled to avail itself of the provisions limiting its liability.

*Per* Judson, Martland and Pigeon JJ., dissenting: The Court of Appeal was justified in dismissing the action since the ticket complied with the requirements of the *Warsaw Convention* as amended by the *Hague Protocol* and the notice that it contained was reasonably legible and comprehensible.

*Ludecke v. Canadian Pacific Airlines Limited*, [1974] C.A. 363; 53 D.L.R. (3d) 636, distinguished; *Mertens v. Flying Tiger Line Inc.* (1965), 341 Fed. Rep. (2d) 851; *Lisi v. Alitalia-Linee Aeree Italiane* (1966), 370 Fed. Rep. (2d) 508, referred to.

*Le juge en chef Laskin et les juges Ritchie, Spence et Dickson:* La Cour d'appel n'était pas justifiée à appliquer au *Protocole de la Haye* l'interprétation qu'elle avait donnée aux art. 3 et 4 de la *Convention de Varsovie* dans l'arrêt *Ludecke c. Canadian Pacific Airlines Limited*, [1974] C.A. 363. Dans la mesure où elles concernent la limitation de responsabilité du transporteur, les modifications de la Haye sont importantes. La Convention exigeait seulement l'inscription sur le billet d'une «indication» à cet égard tandis que le Protocole stipule que cette indication doit prendre la forme d'un «avis». De plus, en l'absence d'un tel «avis», le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions limitatives en cas de décès ou de perte de bagages, alors que la Convention ne prévoyait pas de telles sanctions en cas de décès, sauf si aucun billet de passage n'avait été remis à l'auteur de la réclamation.

La limitation de responsabilité du transporteur doit s'interpréter restrictivement et elle ne peut être invoquée que si on s'est conformé aux exigences de la loi. La Cour d'appel a statué dans l'arrêt *Ludecke* que l'exigence d'une «indication», tel que requise par l'art 3(2) de la Convention, était satisfaite même si elle était imprimée en caractères de quatre points et demi et qu'elle était présentée de façon à ne pas attirer l'attention. Le *Protocole de la Haye* a complètement modifié cet article en obligeant le transporteur à inscrire sur le billet de passage un «avis» dont le texte lui est expressément fourni. Il s'agit donc de deux exigences distinctes. La reproduction en caractères de quatre points et demi du texte dont l'art. 3.(1)c) du Protocole exige l'inclusion n'est pas un «avis» au sens de cet article. Par conséquent, le transporteur n'était pas fondé à se prévaloir des dispositions limitatives de responsabilité.

*Les juges Judson, Martland et Pigeon dissidents:* La Cour d'appel était justifiée de rejeter l'action car le billet était conforme aux exigences de la *Convention de Varsovie*, modifiée par le *Protocole de la Haye* et l'avis qu'il contenait était raisonnablement lisible et compréhensible.

Distinction faite avec l'arrêt: *Ludecke c. Canadian Pacific Airlines Limited*, [1974] C.A. 363; 53 D.L.R. (3d) 636; arrêts mentionnés: *Mertens v. Flying Tiger Line Inc.* (1965), 341 Fed. Rep. (2d) 851; *Lisi v. Alitalia-Linee Aeree Italiane* (1966), 370 Fed. Rep. (2d) 508.

APPEAL from a judgment of the Court of Appeal of Quebec reversing the judgment of Challies J. of the Superior Court. Appeal allowed.

*Peter Lack*, for the appellants.

W. S. Tyndaken, Q.C., and Alastair Paterson, Q.C., for the respondent.

*D. H. Jack*, for the intervenor Dora Hallam.

The judgment of Laskin C.J. and Ritchie, Spence and Dickson JJ. was delivered by

RITCHIE J.—This is an appeal from a judgment of the Court of Appeal of the Province of Quebec allowing an appeal from the judgment rendered at trial by Challies A.C.J., and declaring that Canadian Pacific Airlines Limited was entitled to limit its liability in accordance with the provisions of Art. 22 of the First Schedule of the *Act to Amend the Carriage by Air Act* (The Hague Protocol), 1963 (Can.) c. 33 with respect both to the death of the late Irving Joseph Stampleman and to the loss of his baggage as a result of the crash of one of the respondent's aircraft at Tokyo on March 4, 1966.

The appellants being the executor and the two surviving sons of the late Stampleman, commenced this action by writ of Summons and Declaration dated February 24, 1967 and submitted the following question of law for the decision of the Court in accordance with a joint statement of law and fact filed pursuant to art. 448 of the *Code of Civil Procedure*:

#### *Question of Law*

That this submission relates and applies solely and exclusively to the question of law as to whether, based upon the facts hereinabove set forth and the contents of the Exhibits forming part of the said facts, the Defendant is entitled to avail itself of the provisions of Art. 22 of the First Schedule of the aforesaid "Act to amend the Carriage by Air Act" (the Hague Protocol) which limits the liability of the Defendant

POURVOI à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel du Québec infirmant le jugement du juge Challies de la Cour supérieure. Pourvoi accueilli.

*Peter Lack*, pour les appellants.

W. S. Tyndaken, c.r., et Alastair Paterson, c.r., pour l'intimée.

*D. H. Jack*, pour l'intervenante Dora Hallam.

Le jugement du juge en chef Laskin et des juges Ritchie, Spence et Dickson a été rendu par

LE JUGE RITCHIE—Ce pourvoi attaque un arrêt de la Cour d'appel de la province de Québec accueillant un appel d'un jugement rendu en première instance par le juge en chef adjoint Challies, et portant que la Compagnie Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Limitée était fondée à limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de l'art. 22 de la première annexe à la *Loi modifiant la Loi sur le transport aérien* (Protocole de la Haye), 1963 (Can.) c. 33, relativement au décès de Irving Joseph Stampleman et à la perte de ses bagages à la suite de l'écrasement d'un des avions de l'intimée, à Tokyo, le 4 mars 1966.

Les appelants sont l'exécuteur testamentaire et les deux fils de feu Stampleman. Ils ont intenté cette action par bref d'assignation et déclaration en date du 24 février 1967 et ont demandé à la Cour de trancher la question de droit suivante, conformément à un exposé conjoint du droit et des faits déposé en conformité de l'art. 448 du *Code de procédure civile*:

#### *Question de droit*

[TRADUCTION] Nous saisissons uniquement la Cour de la question de droit suivante: compte tenu des faits précités et de la teneur des pièces faisant partie desdits faits, la défenderesse est-elle fondée à se prévaloir des dispositions de l'art. 22 de la première annexe à la «*Loi modifiant la Loi sur le transport aérien* (Protocole de la Haye)», qui limite sa responsabilité à l'égard des demandeurs, relativement au montant des

towards Plaintiffs as to the amount of damages payable by Defendant to Plaintiffs as a result of the death of Joseph Irving Stampleman in the crash of Defendant's aircraft at Tokyo International Airport, Tokyo, Japan on March 4, 1966 and as a result of the loss or destruction of the registered baggage of the late Mr. Stampleman.

The rights and liabilities of the parties are governed by the *Carriage by Air Act*, R.S.C. 1970, c. C-14 which incorporates in the law of Canada the French text of the Warsaw Convention as amended at the Hague in 1955 (hereinafter referred to as "The Hague Protocol").

At the time of the crash Joseph Stampleman was travelling under a ticket issued by Air Canada on its own behalf and on behalf of successive carriers including the respondent. The ticket served as both passenger ticket and baggage check and the contemplated voyage was from Montreal to Vancouver to Hong Kong to Tokyo and return to Montreal. At the relevant time Canada, unlike the United Kingdom and Japan, was one of the high contracting parties to the Hague Protocol and it is the fact that the round trip began and ended in Canada which makes that the governing document.

The air ticket and baggage check in question are attached as exhibits to the agreed statement of facts and their contents are well summarized in the reasons for judgment of Mr. Justice Challies where he says:

The ticket and baggage check Exhibits P-1 and P-2 (ticket No. 014491120008) issued to the deceased by Air Canada contains near the top "Subject to conditions of contract on page 2" which is readable with the naked eye and also in four and a half point type across the bottom the following reference to the Warsaw Convention: 'If the passenger's journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in

dommages-intérêts payables par elle à ces derniers à la suite du décès de Joseph Irving Stampleman dans l'écrasement au sol d'un de ses avions, à l'aéroport international de Tokyo (Japon), le 4 mars 1966, et de la perte ou de la destruction des bagages enregistrés de feu M. Stampleman?

Les droits et obligations des parties sont régis par la *Loi sur le transport aérien*, S.R.C. 1970, c. C-14 qui incorpore dans le droit canadien le texte français de la Convention de Varsovie modifiée à la Haye en 1955 (ci-après appelé «Protocole de la Haye»).

Au moment de l'accident, Joseph Stampleman était muni d'un billet délivré par Air Canada pour son propre compte et pour celui des transporteurs successifs, y compris l'intimée. Le billet servait à la fois de billet de passage et de bulletin de bagages pour le voyage projeté de M. Stampleman, de Montréal à Tokyo, via Vancouver et Hong Kong, et retour. A l'époque en question, le Canada était l'une des hautes parties contractantes du Protocole de la Haye, ce qui n'était pas le cas du Royaume-Uni ni du Japon. Il est reconnu que les dispositions du Protocole s'appliquent en l'espèce parce que le voyage aller-retour commençait et se terminait au Canada.

Le billet de passage et le bulletin de bagages en question sont joints à titre de pièces à l'exposé conjoint des faits et leur teneur est bien décrite dans l'extrait suivant des motifs du juge Challies:

[TRADUCTION] Au haut du billet de passage et bulletin de bagages, soit les pièces P-1 et P-2 (billet n° 014491120008), délivré au de cujus par Air Canada, on trouve la clause suivante «Soumis aux Conditions de Transport (Page 5)», qui se lit à l'œil nu, et au bas du billet en caractères de quatre points et demi, le renvoi suivant: «la Convention de Varsovie peut être applicable si le voyage du passager comporte une destination finale ou une escale dans un autre pays que le pays de départ. La Convention de Varsovie régit et, dans la plupart des cas, limite la responsabilité du transporteur en cas de

respect of loss of or damage to baggage'.

Less than a month before rendering judgment in the present case (i.e. December 31, 1971) Challies A.C.J., had decided the case of *Ludecke v. Canadian Pacific Airlines Limited*, S.C.M. 746 832, in the Superior Court. That case arose out of the death of a passenger in the same air crash as Stampleman and the agreed question of law there posed under art. 448 C.C.P. was similar in all respects to the question here at issue except that in the case of *Ludecke* it related to the defendant's right to limit its liability in accordance with the provisions of the Warsaw Convention whereas the present question is directed to the rights under the Hague Protocol amending that Convention.

In the *Ludecke* case Challies A.C.J. held that the statement in the air ticket in question that "carriage is subject to the rules and limitation in relation to liability established by the Convention" printed as it was in four and a half point type was not a "Statement" as required by Art. 4 of the Convention and that the carrier was therefore not entitled to limit its liability as to baggage but that it was covered by the limitation provision with respect to the limitation provision for loss of life because of the wording of Art. 3 of the Convention.

In the same case, Casey J.A., speaking for the Court of Appeal<sup>1</sup>, found that the "statements" in four and a half point type in the ticket were reasonably readable and constituted compliance with the requirements of Arts. 3 and 4 of the Convention so as to entitle the carrier to limit its liability as to any baggage claim and the claim for loss of life.

This judgment was not rendered until 23 December, 1974. In the meantime, (i.e. 31 Decem-

mort ou de lésions corporelles, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie de bagages».

Moins d'un mois avant de prononcer son jugement dans la présente affaire (c.-à-d. le 31 décembre 1971), le juge en chef adjoint Challies avait statué dans l'affaire *Ludecke c. Canadian Pacific Airlines Limited*, C.S.M. 746 832, en Cour supérieure. Cette affaire faisait suite au décès d'un voyageur dans le même accident que celui où a péri Stampleman et la question de droit posée d'un commun accord, en vertu de l'art. 448 du *Code de procédure civile*, était similaire à tous égards à celle posée dans la présente affaire, sauf que dans l'affaire *Ludecke*, la question portait sur le droit de la défenderesse de limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de la Convention de Varsovie, alors que la présente question vise les droits en vertu du Protocole de la Haye modifiant cette Convention.

Dans l'affaire *Ludecke*, le juge en chef adjoint Challies a statué que la mention, dans le billet de passage, que «le transport est soumis aux règles et limitations de responsabilité édictées par la Convention», imprimée en caractères de quatre points et demi, n'était pas une «indication» au sens de l'art. 4 de la Convention et que le transporteur n'était donc pas fondé à limiter sa responsabilité relative aux bagages, mais qu'il était couvert par la disposition limitative de responsabilité en cas de décès, en raison du libellé de l'Art. 3 de la Convention.

Dans la même affaire, le juge d'appel Casey, porte-parole de la Cour d'appel<sup>1</sup>, a statué que les «indications» en caractères de quatre points et demi figurant sur le billet étaient raisonnablement lisibles et conformes aux exigences des art. 3 et 4 de la Convention, et que le transporteur était fondé à limiter sa responsabilité en cas de perte de bagages et de décès.

Ce jugement n'a été prononcé que le 23 décembre 1974. Entre-temps (c.-à-d. le 31 décembre

<sup>1</sup> [1974] C.A. 363, 53 D.L.R. (3d) 636.

<sup>1</sup> [1974] C.A. 363, 53 D.L.R. (3d) 636.

ber 1971) Challies C.J.A., rendered a judgment for the Superior Court in the present case in which he recognized the difference in wording between Arts. 3 and 4 of the Convention which governed the *Ludecke* case and those articles as they had been amended by the Hague Protocol which governed here, but nevertheless stated that "for the reasons given by the undersigned in *Ludecke v. C.P.A.*", the carrier was not entitled to limit its liability as to either loss of life or loss of baggage.

In reversing this judgment, Casey J.A. speaking on behalf of the Court of Appeal, concluded by saying of the Hague Protocol:

There are only two questions involved—did the ticket include the notice required by articles 3.1(c) and 4.1(c) and was this notice reasonably legible and comprehensible. As in the case of *Ludecke* my answer to both questions is yes and for this reason I would maintain this appeal.

In my view the answer to the question raised by this appeal must depend upon whether or not the Court of Appeal was justified in relying upon its own interpretation of Art. 3 and 4 of the Convention in deciding a case which is governed by the same articles as amended by the Hague Protocol. The determination of this issue requires a consideration of the terms of these articles which provide:

#### WARSAW CONVENTION

##### Article 3

(1) For the carriage of passengers the carrier must deliver a passenger ticket which shall contain the following particulars:

(e) a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

#### HAGUE PROTOCOL

##### Article 3

(1) In respect of the carriage of passengers a ticket shall be delivered containing:

(c) a notice to the effect that, if the passenger's journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the

1971) le juge en chef adjoint Challies a rendu dans la présente affaire le jugement de la Cour supérieure. Il y note la différence entre la rédaction des Art. 3 et 4 de la Convention, qui régissent l'affaire *Ludecke*, et celle des articles modifiés par le Protocole de la Haye, qui s'appliquent en l'espèce. Il déclare toutefois que [TRADUCTION] «pour les motifs donnés par le soussigné dans *Ludecke v. C.P.A.*», le transporteur n'est pas fondé à limiter sa responsabilité en cas de mort ou de perte de bagages.

Le juge Casey a infirmé ce jugement. Parlant au nom de la Cour d'appel, il a conclu par les remarques suivantes sur le Protocole de la Haye:

[TRADUCTION] Deux questions seulement se posent—le billet contenait-il l'avis exigé par les art. 3.1c) et 4.1c) et cet avis était-il raisonnablement lisible et compréhensible? Comme dans l'affaire *Ludecke*, ma réponse à ces deux questions est affirmative et, pour cette raison, je suis d'avis de faire droit à l'appel.

A mon avis, la réponse à la question soulevée par le présent pourvoi sera affirmative ou négative selon que la Cour d'appel est ou non justifiée à se fonder sur sa propre interprétation des art. 3 et 4 de la Convention pour trancher une affaire où s'appliquent ces mêmes articles, mais modifiés par le Protocole de la Haye. Pour trancher cette question, il y a lieu d'examiner le texte de ces articles, que voici:

#### CONVENTION DE VARSOVIE

##### Article 3

(1) Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes:

e) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

#### PROTOCOLE DE LA HAYE

##### Article 3

(1) Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant:

c) un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur

(2) The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall none the less be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier accepts a passenger without a passenger ticket having been delivered he shall not be entitled to avail himself of those provisions of this Convention which exclude or limit his liability.

#### Article 4

(1) For the carriage of baggage, other than small personal objects of which the passenger takes charge himself, the carrier must deliver a baggage check.

(3) The baggage check shall contain the following particulars:

(h) a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

(4) The absence, irregularity or loss of the baggage does not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall nonetheless be subject to the rules of the Convention. Nevertheless if the carrier accepts baggage without a baggage check having been delivered, or if the check does not contain the particulars set out in . . . and (h) above, the carrier shall not be entitled to avail itself

Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in respect of loss of or damage to baggage.

(2) The passenger ticket shall constitute prima facie evidence of the Conclusion and conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if, with the consent of the carrier, the passenger embarks without a passenger ticket having been delivered, or if the ticket does not include the notice required by paragraph (c) of this article, the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22.

#### Article 4 (the relevant portions of which read):

(1) In respect of the carriage of registered baggage, a baggage check shall be delivered, which, unless combined with or incorporated in a passenger ticket which complies with the provisions of Article 3, paragraph (1) shall contain:

(c) a notice to the effect that if the carriage involves an ultimate destination or

(2) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

#### Article 4

(1) Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

(3) Il doit contenir les mentions suivantes:

h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

(4) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d), f), h), le transporteur n'aura pas le droit de se pré-

transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarié des bagages.

(2) Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22.

#### Article 4 (extraits pertinents):

(1) Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir: . . .

c) un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une

of those provisions of the Convention which exclude or limit its liability.

stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage to baggage.

(The underlined is my own).

The Hague amendments, insofar as they affect the present issue, are notable for the fact that (1) the Convention simply required the inclusion in the ticket of "a statement" relating to the limitation of the liability of the carrier as established by the Convention, whereas the amendment provided that such a statement should take the form of a "notice" and (2) that the amendment provided that in the absence of a "notice" the carrier is not entitled to avail himself of the limitation provisions in respect either of death or loss of baggage, whereas the Convention contains no such sanction with respect to claims for loss of life except in the case of no passenger ticket "having been delivered" to the claimant.

In holding that the company was not entitled to limit its liability for loss of the baggage in the *Ludecke* case, Challies A.C.J. relied heavily on a number of American authorities to the effect that the "statement" in the ticket required by the Convention must be in such form as to afford the passenger "a reasonable opportunity to take self-protective" measures to compensate himself for the limitation on his rights which Art. 22 creates in favour of the carrier.

The cases of *Mertens v. Flying Tiger Line Inc.*<sup>2</sup>, and *Lisi v. Alitalia-Linee Aeree Italiane*<sup>3</sup> are cited with approval by Mr. Justice Challies. In the latter case, McMahon D.J., speaking of a ticket containing the required "statement" in the same print as that in the present case, described it as "virtually

valoir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages.

(C'est moi qui souligne).

Dans la mesure où elles ont trait à la présente affaire, les modifications de la Haye sont importantes: (1) la Convention, qui établit la limitation de la responsabilité du transporteur, exige seulement l'inclusion dans le billet d'une «indication» à cet égard alors qu'aux termes de la modification, cette indication doit prendre la forme d'un «avis»; (2) la modification porte qu'en l'absence d'un «avis», le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions limitatives en cas de décès ou de perte de bagages, alors que la Convention ne prévoit pas de telles sanctions pour les réclamations faisant suite à un décès, sauf dans le cas où aucun billet de passage n'a été délivré à l'auteur de la réclamation.

Dans l'arrêt *Ludecke*, pour arriver à la conclusion que la compagnie ne pouvait pas limiter sa responsabilité en cas de perte de bagages, le juge Challies s'est fortement appuyé sur plusieurs arrêts américains où il a été décidé que «l'indication» dans le billet, exigée par la Convention, devait y figurer sous une forme telle que le voyageur ait [TRADUCTION] «une occasion raisonnable de prendre les mesures nécessaires pour se protéger» des effets de la limitation de ses droits au profit du transporteur, prévue par l'art. 22.

Le juge Challies cite, en les approuvant, les arrêts *Mertens v. Flying Tiger Line Inc.*<sup>2</sup> et *Lisi v. Alitalia-Linee Aeree Italiane*<sup>3</sup>. Dans cette dernière affaire, le juge de district McMahon, qui parlait d'un billet contenant «l'indication» exigée, imprimée dans les mêmes caractères qu'en l'espèce, la

<sup>2</sup> (1965), 341 Fed. Rep. (2d) 851.

<sup>3</sup> (1966), 370 Fed. Rep. (2d) 508.

<sup>2</sup> (1965), 341 Fed. Rep. (2d) 851.

<sup>3</sup> (1966), 370 Fed. Rep. (2d) 508.

"invisible" and also as "diminutively sized and unemphasized by bold face type, contrasting colour, or anything else".

In allowing the appeal in the *Ludecke* case, Casey J.A., declined to follow the American authorities, saying:

What I cannot concede is that we must accept the decisions cited by Appellant as establishing the standards by which the legibility of this 'statement' must be judged. My view is that on this matter of fact the Convention should contain its own criteria. Since it doesn't I see no reason why we should treat this case differently from the others that come before this Court. Proceeding from this premise and having examined the relevant documents I conclude that the Carrier did print these 'statements' in reasonably readable type.

I think it must be understood that limitation on the liability of the carrier created by Art. 22 of the Convention in both its original and its amended form constitutes an encroachment on the rights of the individual passenger and as such it is to be strictly construed and can only be invoked when the requirements of the Article have been exactly complied with.

The effect of Art. 3(2) of the Convention was to empower carriers to limit their liability to passengers by the simple process of delivering a ticket containing a "statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by the Convention" and the Court of Appeal has held in the *Ludecke* case that this requirement is met even when the "statement" is inconspicuously placed and in four and a half point type. When the amendments were made by the Hague Protocol of 1955, an entirely new Art. 3(2) was promulgated in which the requirement of a mere "statement" was deleted and the more elaborate provisions of the Protocol were substituted therefor. Under the amended Art. 3(1)(c), the carrier is not only required to insert a "notice" but the terms of the notice are expressly provided for.

I do not think it can be assumed that the draftsmen of the Hague Protocol made the extensive changes which they did in Art. 3 without

décrivait comme [TRADUCTION] «pratiquement invisible» et «imprimée en caractères minuscules, sans rien pour attirer l'attention, comme par exemple des caractères gras ou une couleur contrastante».

Le juge Casey a refusé de suivre la jurisprudence américaine et a fait droit à l'appel dans l'affaire *Ludecke*. Il a déclaré ce qui suit:

[TRADUCTION] Je ne peux admettre que les décisions citées par l'appelante nous imposent les normes selon lesquelles il faut juger la lisibilité de «l'indication». Selon moi, sur cette question de fait, la Convention devrait énoncer ses propres critères. Comme elle ne le fait pas, je ne vois pas pourquoi il faudrait traiter cette affaire de façon différente de celles dont est saisie la Cour. Partant de ce principe et après avoir examiné les documents pertinents, je conclus que le transporteur a fait imprimer ces «indications» en caractères raisonnablement lisibles.

Il faut bien comprendre que la limitation de la responsabilité du transporteur prévue à l'art. 22 de la Convention, tant dans son texte original que dans sa forme modifiée, constitue un empiétement sur les droits du voyageur. A ce titre, elle doit s'interpréter strictement et ne peut être invoquée que si l'on s'est scrupuleusement conformé aux exigences de l'article.

L'effet du par. (2) de l'art. 3 de la Convention était de permettre aux transporteurs de limiter leur responsabilité envers les voyageurs en émettant simplement un billet où figurait «l'indication que le transport [était] soumis au régime de la responsabilité établi par la Convention» et la Cour d'appel a statué dans l'arrêt *Ludecke* que cette exigence était satisfaite même si «l'indication» était placée de façon à ne pas attirer l'attention et imprimée en caractères de quatre points et demi. Le Protocole de la Haye en 1955 a totalement changé le par. (2) de l'art. 3, en remplaçant l'exigence d'une simple «indication» par des dispositions plus complètes. Aux termes du nouvel al. c) du par. (1) de l'art. 3, le transporteur est tenu d'insérer un «avis» dont le texte lui est expressément fourni.

Je ne pense pas qu'on puisse supposer que les rédacteurs du Protocole de la Haye ont apporté ces modifications importantes à l'art. 3 sans d'abord

weighing the words which they employed with some care and I cannot accept the suggestion that the substitution of the word "notice" for "statement" in Arts. 3 and 4 was meaningless or ineffective. The French text of the Protocol governs its construction in case of any doubt and it was argued that the word "*avis*" bears a somewhat stronger meaning than "notice", but I do not need to base any conclusion on that argument as I am satisfied that both "a notice" or "*un avis*" mean at least something which is in a form calculated to attract attention.

As I have pointed out, Mr. Justice Casey in the course of his reasons for judgment in the *Ludecke* case, indicated his view "that on the matters of fact as to whether the 'statement' was sufficiently legible the Convention should contain its own criteria" and he considered that it did not do so. Had he been considering Art. 3(1)(c) of the Protocol, the learned judge might have reached a different conclusion as it appears to me that that Article does contain its own criteria, namely that the statement shall be in such form as to constitute a "notice". Even if it were accepted that the four and one half point type in which the requisite notice is reproduced at the foot of the first page of the ticket is reasonably readable it cannot, in my view, be described as noticeable and it is not in a form which would attract the attention of the passenger in contradistinction to all the other material printed in the same type on the ticket. In relation to a claim for loss of life, Art. 3(1) of the Convention, as I have said, merely required "a statement" and furthermore under that Article the absence of that "statement" did not preclude the carrier from limiting its liability provided that the ticket was "delivered". The amended Article as contained in the Protocol not only requires a "notice" but the absence of such "notice" denies the carrier the benefit of Art. 22. The "notice" required by the Protocol and the statement required by the Convention are therefore two completely different requirements with radically different effect and with the greatest respect I think that the Court of Appeal erred in applying the reasoning which had been used in the *Ludecke* case in interpreting the Convention to the interpretation of the Protocol in the present case.

peser avec soin les mots qu'ils employaient et je ne puis admettre que la substitution du mot «*avis*» au mot «*indication*» aux art. 3 et 4 soit dénuée de sens ou inutile. En cas de problème d'interprétation, c'est le texte français du Protocole qui fait foi et l'on a prétendu que le mot «*avis*» a un sens plus fort que le mot «*notice*». Toutefois je ne fonde pas ma conclusion sur cet argument, car je suis convaincu que les expressions «*a notice*» et «*un avis*» désignent une mention présentée de manière à attirer l'attention.

Comme je l'ai signalé, M. le juge Casey, dans ses motifs de jugement dans *Ludecke*, s'est dit d'avis que [TRADUCTION] «sur cette question de fait [la lisibilité de l'indication], la Convention devrait énoncer ses propres critères» et il s'est dit d'avis qu'elle ne le fait pas. S'il avait examiné l'al. c) du par. (1) de l'art. 3 du Protocole, le savant juge serait peut-être arrivé à une conclusion différente, car il me semble que l'article énonce effectivement ses propres critères, à savoir, que l'indication doit prendre la forme d'un «*avis*». En admettant que les caractères de quatre points et demi dans lesquels est reproduit l'avis exigé au bas de la première page du billet sont raisonnablement lisibles, on ne peut dire, à mon avis, qu'ils attirent l'attention et se distinguent du reste du texte imprimé dans ces mêmes caractères. Pour une réclamation faisant suite à un décès, le par. (1) de l'art. 3 de la Convention, comme je l'ai dit, exige seulement une «*indication*» et cet article prévoit en outre que l'absence de cette «*indication*» n'empêche pas le transporteur de limiter sa responsabilité, dès lors qu'un billet a été «*délivré*». L'article modifié figurant au Protocole exige non seulement un «*avis*», mais prévoit aussi qu'en l'absence de cet «*avis*», le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions de l'art. 22. L'«*avis*» requis par le Protocole et l'indication requise par la Convention sont donc deux exigences distinctes dont l'effet est radicalement différent et, avec égards, je suis d'avis que la Cour d'appel s'est trompée en appliquant à l'interprétation du Protocole dans la présente affaire, l'argumentation qui avait été employée dans l'arrêt *Ludecke* pour interpréter la Convention.

As I have indicated, I am of opinion that the four and one half point type reproduction of the material required to be inscribed by Art. 3(1)(c) of the Protocol was not a "notice" within the meaning of the Article and accordingly the carrier is not entitled to avail itself of the provisions of Art. 22.

For all these reasons I would allow this appeal, set aside the judgment of the Court of Appeal and direct that the question here submitted for determination be answered in the negative and that the respondent is not entitled to avail itself of the provisions of Art. 22 of the First Schedule to the Hague Protocol so as to limit its liability to the appellants as to the amount of damages payable as a result of the death of the late Joseph Irving Stampleman at Tokyo International Airport on March 4th, 1966, and as a result of the loss or destruction of the registered baggage of the said Mr. Stampleman, the check for which was incorporated in his ticket.

The appellants will have their costs both here and in the Court of Appeal.

The judgment of Martland, Judson and Pigeon JJ. was delivered by

JUDSON J. (*dissenting*)—The Quebec Court of Appeal has stated the issues in this appeal in clear and simple terms. First, did the ticket which was issued to the deceased passenger comply with the requirements of the Warsaw Convention, as amended by the Hague Protocol, so as to limit the carrier's liability? Second, was this notice reasonably legible and comprehensible? Their answer to both questions was "Yes" and they allowed the appeal and dismissed the action.

I agree entirely with their reasons for judgment and I would dismiss this appeal.

*Appeal allowed with costs.*

Solicitor for the appellants: David M. Lack,  
Montreal.

Comme je l'ai indiqué, je suis d'avis que la reproduction en caractères de quatre points et demi du texte dont l'al. c) du par. (1) de l'art. 3 du Protocole exige l'inclusion n'est pas un «avis» au sens de cet article et que, en conséquence, le transporteur n'est pas fondé à se prévaloir des dispositions de l'art. 22.

Pour tous ces motifs, je suis d'avis de faire droit au pourvoi, d'infirmer l'arrêt de la Cour d'appel et de répondre par la négative à la question qu'on nous a demandé de trancher de sorte que l'intimée n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'art. 22 de la première annexe au Protocole de la Haye pour limiter sa responsabilité envers les appellants quant au montant des dommages-intérêts payables par suite du décès de Joseph Irving Stampleman à l'aéroport international de Tokyo, le 4 mars 1966, et par suite de la perte ou de la destruction des bagages enregistrés dudit M. Stampleman, dont le bulletin de bagages faisait partie de son billet.

Les appellants ont droit à leurs dépens dans cette Cour et en Cour d'appel.

Le jugement des juges Martland, Judson et Pigeon a été rendu par

LE JUGE JUDSON (dissident)—La Cour d'appel du Québec a exposé les questions soulevées dans le présent pourvoi en termes clairs et simples. En premier lieu, le billet délivré au voyageur était-il conforme aux exigences de la Convention de Varsovie, modifiée par le Protocole de la Haye, de façon à limiter la responsabilité du transporteur? En second lieu, cet avis était-il raisonnablement lisible et compréhensible? La Cour d'appel du Québec a répondu par l'affirmative à ces deux questions, elle a fait droit à l'appel et a rejeté l'action.

Je suis entièrement d'accord avec les motifs de jugement de la Cour d'appel du Québec et je suis d'avis de rejeter le pourvoi.

*Pourvoi accueilli avec dépens.*

Procureur des appellants: David M. Lack,  
Montréal.

*Solicitors for the respondent: Ogilvy, Cope, Porteous, Hansard, Montgomery, Renault, Clarke & Kirkpatrick, Montreal.*

*Solicitors for the intervenant Dora Eileen Hallam: Fraser & Beatty, Toronto.*

*Procureurs de l'intimée: Ogilvy, Cope, Porteous, Hansard, Montgomery, Renault, Clarke & Kirkpatrick, Montréal.*

*Procureurs de l'intervenante Dora Eileen Hallam: Fraser & Beatty, Toronto.*