

Falconbridge Nickel Mines Ltd. et al.
(Plaintiffs) Appellants

and

Chimo Shipping Limited et al. (Defendants)
Respondents.

1972: October 26, 27; 1973: May 7.

Present: Fauteux C.J. and Abbott, Ritchie, Pigeon
and Laskin JJ.

ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT OF
CANADA

*Shipping—Carriage of goods—Unloading on
barges—Loss of cargo—Weather conditions—Negli-
gence of shipowner—Limitation of carrier's liability to
shipper—Value of goods not mentioned in bill of
lading—Meaning of the words "unit" and "pack-
age"—Carriage of Goods by Water Act, R.S.C. 1970
(Can.), c. C-15, s. 2—Rules in Schedule, Arts. I and
III and Art. IV, Rule 5.*

A tractor and a generator which had been carried
from Montreal to Deception Bay aboard a ship,
owned by respondent and subject to the provisions of
the applicable Rules under the *Carriage of Goods by
Water Act*, pursuant to a contract of carriage evi-
denced by a bill of lading entered into between
respondent and appellant, were lost after having been
loaded onto a barge belonging to respondent also,
which barge at the time of the loss was lying along-
side the ship.

The Exchequer Court limited the liability of the
ship to \$1000, on the basis that the tractor and
generating set should be treated as two shipping units
for each of which the liability of the respondent
should not exceed \$500 under the *Carriage of Goods
by Water Act* and its Schedule. Hence the appeal to
this Court by appellant, and the cross-appeal by
respondent denying any negligence on its part.

Held: The appeal and the cross-appeal should be
dismissed.

The agreement between Chimo and Falconbridge
for the transportation of cargo from Montreal to
Deception Bay was from its inception a contract of
carriage within the meaning of the Rules. It is to be
taken as "covered" by the bill of lading, and the
obligation assumed by the shipowners to unload the
cargo onto barges and take it to shore was a part of
that contract. Moreover, the fact that the unloading

Falconbridge Nickel Mines Ltd. et al.
(Demanderesses) Appelantes;

et

Chimo Shipping Limited et al.
(Défenderesses) Intimées.

1972: les 26 et 27 octobre; 1973: le 7 mai.

Présents: Le Juge en Chef Fauteux et les Juges
Abbott, Ritchie, Pigeon et Laskin.

EN APPEL DE LA COUR DE L'ÉCHIQUEUR DU
CANADA

*Navigation—Transport de marchandises—Déchar-
gement sur chalands—Perte de la cargaison—Condi-
tions atmosphériques—Négligence du propriétaire du
navire—Limitation de responsabilité du transporteur
envers l'expéditeur—Valeur des marchandises non
mentionnée dans le connaissement—Sens des mots
«unité» et «colis»—Loi sur le transport de marchan-
dises par eau, S.R.C. 1970 (Can.), c. C-15, art. 2—
Règles annexes, art. I, III et règle 5 de l'art. IV.*

Un tracteur et un générateur qui avaient été trans-
portés de Montréal à Deception Bay à bord d'un
navire, propriété de l'intimée et assujetti aux disposi-
tions des Règles applicables en vertu de la *Loi sur le
transport des marchandises par eau*, en vertu d'un
contrat de transport attesté par connaissement passé
entre l'intimée et l'appelante, ont été perdus après
avoir été chargés à bord d'un chaland appartenant
également à l'intimée et qui se trouvait amarré le long
du navire.

Considérant que le tracteur et l'ensemble généra-
teur devaient être vus comme deux unités d'expédi-
tion à l'égard de chacune desquelles la responsabilité
de l'intimée ne devait pas dépasser \$500 en vertu de
la *Loi sur le transport des marchandises par eau* et
ses Règles annexes, la Cour de l'Échiquier a limité la
responsabilité du navire à \$1000. D'où le pourvoi à
cette Cour par l'appelante et le pourvoi incident par
l'intimée niant toute négligence de sa part.

Arrêt: Le pourvoi et le pourvoi incident doivent
être rejetés.

L'accord entre Chimo et Falconbridge en vue du
transport de la cargaison de Montréal à Deception
Bay constitue depuis le début un contrat de transport
au sens des Règles. On doit le considérer comme
«couvert» par le connaissement, et l'obligation assu-
mée par les propriétaires du navire de décharger la
cargaison sur des chalands et de l'apporter au rivage
faisait partie de ce contrat. De plus le fait que le

of the cargo carried in the hold of the ship was effected by delivery through the use of the barge did not convert the cargo into deck cargo, and the Rules are applicable.

The cause of the damage was the acts and omissions of the master and of the officers responsible for the ship, and the danger of damage to the cargo arising from the weather conditions could and should have been guarded against, by adequately securing it to keep it from sliding, and by tethering the barge to the ship. It follows that the loss was not caused by a "peril of the sea" within the meaning of Art. IV of the Rules, or by the unseaworthiness of the barge, which was quite seaworthy.

So far as the amount to which respondent is entitled to limit its liability is concerned, the relevant rule is Rule 5. The freight rate unit is stated in the contract of carriage, and the rate is also shown on the bill of lading. The word "unit" used in the context of Rule 5 means, according to the English and Canadian authorities, a shipping unit, that is, a unit of goods. And the tractor here in question is a piece of cargo within the meaning of Art. III, Rule 3. Further, the word "package" found in the context of Rule 5 means, according to legal commentary and judicial decisions, an individual item of cargo specialized in the document of title relating to the carriage of goods, and nothing more.

Taking the unit as being that of the article may produce anomalies, but the rule does not seem to permit qualification. The responsibility for seeing that the value of the thing shipped is declared and inserted on the bill is on the shipper and any consequential hardship must be charged against his own failure to respect that requirement.

APPEAL and CROSS-APPEAL from a decision of the Deputy Judge in admiralty for the Quebec Admiralty District. Appeal and cross-appeal dismissed with costs.

D. L. D. Beard, Q.C., and B. L. Eastman, for the plaintiffs, appellants.

T. H. Bishop, for the defendants, respondents.

The judgement of the Court was delivered by

RITCHIE J.—This is an appeal from a judgement rendered by Mr. Justice Kerr sitting in his capacity as Deputy Judge in Admiralty in the

déchargement de la cargaison transportée dans la cale du navire s'est effectué par livraison au moyen du chaland ne transforme pas la cargaison en cargaison en pontée et les Règles s'appliquent.

Quant à la cause du dommage, elle réside dans les actes et omissions du capitaine et des officiers responsables du navire et on aurait pu et aurait dû prévenir le danger d'avaries à la cargaison que les conditions atmosphériques comportaient, en l'arrimant suffisamment de manière à l'empêcher de glisser et en amarrant le chaland au navire. La perte n'est donc pas due au «péril de la mer» au sens des dispositions de l'art. IV des Règles ni au mauvais état de navigabilité du chaland qui était en bon état de navigabilité.

Pour ce qui est du montant auquel l'intimée a le droit de limiter sa responsabilité, la règle pertinente est la règle 5 des Règles. L'unité servant au calcul du fret est précisé dans le contrat de transport, et le tarif est aussi indiqué sur le connaissement. Le terme «unité» employé dans le contexte de la règle 5 signifie d'après les précédents canadiens et anglais une unité d'expédition, c'est-à-dire une unité de marchandise. Et le tracteur en question est une pièce de cargaison au sens de la règle 3 de l'art. III. De plus le terme «colis» qui se trouve dans le contexte de la règle 5 signifie, d'après les auteurs et la jurisprudence un élément de cargaison individualisé au titre de transport et rien d'autre.

La méthode de considérer l'unité comme étant l'article peut produire des anomalies, mais la règle ne semble pas autoriser de tempérament. Il incombe au chargeur de s'assurer que la valeur de la chose expédiée est déclarée et insérée dans le connaissement et tout inconvénient résultant doit être imputé à son propre défaut de respecter cette exigence.

APPEL et APPEL INCIDENT d'un jugement du juge adjoint en amirauté pour le district d'amirauté de Québec. Appel et appel incidents rejetés avec dépens.

D. L. D. Beard, c.r., et B. L. Eastman, pour les demanderesses, appelantes.

T. H. Bishop, pour les défenderesses, intimées.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE RITCHIE—Il s'agit d'un appel interjeté à l'encontre d'un jugement rendu par M. le Juge Kerr siégeant en sa qualité de juge adjoint

Quebec Admiralty District, whereby he found that a tractor and generator valued at \$70,001.64 and \$57,841.56 respectively, which had been carried from Montreal to Deception Bay in the Province of Quebec on board the ship *P.M. CROSBIE* under a contract of carriage evidenced by a bill of lading entered into between Chimo Shipping Limited and Falconbridge Mines Limited, had been lost through the negligence of the ship owner (Chimo Shipping Limited) after having been loaded aboard a barge (C-242-A) belonging to that company and carried by the *P.M. CROSBIE*, which at the time of the loss was lying alongside that ship at Deception Bay.

The following findings of fact made by Mr. Justice Kerr, and which I adopt, serve to clarify the status of the parties:

(1) (Page 263)—At the time of the loss of the tractor and generating set the plaintiff Falconbridge owned the generating set and had an interest in the tractor, as lessee, under a rental agreement with the plaintiff Janin, which in turn had rented the tractor from its owner, the plaintiff Hewitt. Falconbridge was also the shipper and consignee named in the bill of lading which was issued.

(2) (Page 267)—In my opinion, while there were mutual arrangements between Chimo and Clarke, respecting which only some general evidence was given, the evidence does not show a contractual relationship between Clarke and Falconbridge in respect of the voyage and cargo concerned, nor anything from which liability on the part of Clarke, either in tort or contract, to any of the plaintiffs can be found.

(3) (Page 268)—The evidence of Capt. Jorgensson and Mr. Munro establishes, in my opinion, that Munro Jorgensson was acting only as an agent for Chimo, seeking customers and acting as a go-between between them and Chimo, and preparing proposals for acceptance or rejection by them, but without any authority to make a contract for any of them. It had no ownership in the *Crosbie*, no control over the ship or its crew. In my opinion, the evidence does not show a contractual relationship between Munro Jorgensson and Falconbridge in respect of this voyage or

en amirauté pour le district d'amirauté de Québec, dans lequel il avait statué qu'un tracteur et un générateur évalués à \$70,001.64 et \$57,841.56 respectivement, qui avaient été transportés de Montréal à Deception Bay dans la province de Québec à bord du navire *P.M. CROSBIE* en vertu d'un contrat de transport attesté par un connaissement passé entre Chimo Shipping Limited et Falconbridge Mines Limited, avaient été perdus par suite de la négligence du propriétaire du navire (Chimo Shipping Limited) après avoir été chargés à bord d'un chaland (C-242-A) qui appartenait à cette compagnie-là et était transporté par le *P.M. CROSBIE* et qui, au moment de la perte, se trouvait amarré le long de ce navire à Deception Bay.

Les conclusions suivantes sur des faits, que M. le Juge Kerr a tirées et que j'adopte, servent à clarifier la situation des parties:

[TRADUCTION] (1) (Page 263)—Au moment de la perte du tracteur et de l'ensemble générateur, la demanderesse Falconbridge était propriétaire de l'ensemble générateur et avait un droit dans le tracteur, à titre de locataire, en vertu d'un contrat de location passé avec la demanderesse Janin qui, elle, avait loué le tracteur de son propriétaire, la demanderesse Hewitt. Falconbridge était aussi l'expéditeur et le consignataire nommé dans la connaissement qui a été délivré.

(2) (Page 267)—À mon avis, bien qu'il y ait eu des arrangements mutuels entre Chimo et Clarke, arrangements que les témoignages n'ont abordés que superficiellement, la preuve ne démontre pas de lien contractuel entre Clarke et Falconbridge relativement au voyage et à la cargaison en question et elle n'indique rien dont on pourrait conclure que Clarke est délictuellement ou contractuellement responsable envers une des demandereses.

(3) (Page 268)—À mon avis, les témoignages du Capitaine Jorgensson et de M. Munro démontrent que Munro Jorgensson n'agissait qu'à titre de mandataire de Chimo, en sollicitant des clients et en agissant comme intermédiaire entre ces clients et Chimo, et en préparant des propositions qu'ils acceptaient ou rejetaient, mais sans être autorisée à passer un contrat pour aucun d'entre eux. Elle n'était en rien propriétaire du *Crosbie* et elle n'avait aucun contrôle sur le navire ou son équipage. À mon avis, la preuve n'établit pas de lien contractuel entre Munro Jorgensson et

cargo and there is no liability in tort or contract on the part of Munro Jorgensson.

In essence, in my opinion, the contract was between Chimo and Falconbridge.

The arrangements between Falconbridge and Munro Jorgensson, acting as agent for Chimo concerning the terms upon which the cargo was to be carried to Deception Bay, were settled as early as February 24, 1966, and are set out in a letter from the ship's agent which bears that date and reads, in part, as follows:

CARRIER: Chimo-Clarke Northern Services

TONNAGE: Approximately 1,000 weight tons to include about 700 tons of Drummed Oil and Gas, 100 tons of Calcium Chloride, 100 tons Lumber and various Pieces of Machinery, Miscellaneous Cargo to vessel's capacity—on or below deck.

Loading Port: Montreal

Destination: Deception Bay, Ungava.

Rate: \$34.00 per ton of 2,000 pounds or 40 cubic feet, whichever is the greater. Freight considered prepaid. National Harbours Board Wharfage at Montreal for account of shipper at current rate which is presently 60¢ per cargo ton.

Discharge: To be discharged by vessel on barges and taken to shore. Responsibility of discharging barges for account of shipper.

The bill of lading dated at Montreal on September 10, 1966, specifies the *P.M. CROSBIE* as the carrying ship and was made subject "to the provisions of the Rules as applied by the *Water Carriage of Goods Act 1936 (Canada)*" (now the *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C. 1970 (Can.), c. C-15) and finding that these Rules applied to the contract of carriage here in question, the learned trial judge applied the provisions of art. IV rule 5, limiting the liability of the carrier or the ship, on the basis that the tractor and generating set should be treated as two shipping units for each of which

Falconbridge relativement à ce voyage ou à la cargaison et il n'y a aucune responsabilité délictuelle ou contractuelle de la part de Munro Jorgensson.

À mon avis, le contrat existait essentiellement entre Chimo et Falconbridge.

Les arrangements entre Falconbridge et Munro Jorgensson, agissant à titre de mandataire de Chimo relativement aux conditions qui devaient régir le transport de la cargaison à Deception Bay, furent réglés dès le 24 février 1966, et ils sont énoncés dans une lettre émanant du représentant du navire qui porte cette date et qui se lit, en partie, comme suit:

[TRADUCTION] TRANSPORTEUR: Chimo-Clarke Northern Services

CHARGEMENT: Approximativement 1000 tonnes comprenant environ 700 tonnes d'huile et d'essence en barils, 100 tonnes de chlorure de calcium, 100 tonnes bois et diverses pièces de machinerie, cargaisons diverses jusqu'à la capacité du navire—en pontée ou dans les cales.

Port de chargement: Montréal

Destination: Deception Bay, Ungava.

Tarif: \$34.00 par tonne de 2000 livres ou 40 pieds cubes, selon le plus grand. Le fret est considéré payé d'avance. Le quayage de plate-forme du Conseil des ports nationaux à Montréal est à la charge de l'expéditeur au tarif courant, qui est présentement de 60 cents le tonneau de chargement.

Déchargement: À être déchargé par le navire sur des chalands et apporté au rivage. La responsabilité du déchargement des chalands est à la charge de l'expéditeur.

Le connaissement, daté à Montréal du 10 septembre 1966, stipule que le *P.M. CROSBIE* est le navire transporteur, et il est assujéti [TRADUCTION] «aux dispositions des Règles applicables en vertu de la *Loi du transport des marchandises par eau 1936 (Canada)*» (maintenant la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970 (Can.), c. C-15). Concluant que ces Règles s'appliquaient au contrat de transport en cause, le savant juge de première instance a appliqué les dispositions de la règle 5 de l'art. IV, qui limitent la responsabilité du transporteur ou du navire, en considérant que le

the liability of the respondent should not exceed \$500. The award of damages to the appellants was accordingly limited to \$1,000. It is from this latter finding that the appellants now appeal asserting that the *Water Carriage of Goods Act* and the Rules which form a Schedule thereto (hereinafter called the "Rules") did not apply to the cargo after it had been off-loaded from the *P.M. CROSBIE* onto the barge C-242-A, and in any event that the Rules had no application to deck cargo, and finally that even if art. IV rule 5 applied, the respondents' liability should not be limited by treating the tractor and generating set as two shipping units but should rather be calculated in accordance with the number of freight units of which each item of cargo was composed.

The main contention advanced on behalf of the appellants was that the accident happened after the goods had been discharged from the ship and therefore beyond the period contemplated in the *Water Carriage of Goods Act* and that in any event the barge C-242-A was not a "ship" within the meaning of the Act. In this regard, counsel for the appellants referred to art. I (e) of the Rules which defines "carriage of goods" as follows:

(e) "carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship.

The argument proceeds by reference to art. I (b) of the Rules defining the "contract of carriage" as applying:

... only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by water ...

and finally reference is made to s. 2 of the *Water Carriage of Goods Act* which reads as follows:

tracteur et l'ensemble générateur devaient être vus comme deux unités d'expédition à l'égard de chacune desquelles la responsabilité de l'intimée ne devrait pas dépasser \$500. L'adjudication de dommages-intérêts aux appelantes fut donc limitée à \$1,000. C'est à l'encontre de cette dernière conclusion que les appelantes interjettent maintenant appel, alléguant que la *Loi sur le transport des marchandises par eau* et les Règles annexes (ci-après appelées les «Règles») ne s'appliquaient pas à la cargaison après qu'elle eut été transbordée du *P.M. CROSBIE* au chaland C-242-A et que, de toute manière, les Règles ne s'appliquaient pas à la cargaison en pontée et finalement que même si la règle 5 de l'art. IV s'appliquait, la responsabilité des intimées ne devrait pas être limitée en considérant le tracteur et l'ensemble générateur comme deux unités d'expédition mais devrait plutôt se calculer conformément au nombre d'unités de fret dont se composait chaque élément de cargaison.

La prétention principale des appelantes est que l'accident s'est produit après que les marchandises furent déchargées du navire et donc après le temps visé dans la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, et que de toute manière le chaland C-242-A n'était pas un «navire» au sens de la Loi. À ce sujet, l'avocat des appelantes a cité l'al. e) de l'art. I des Règles qui définit «transport de marchandises» comme suit:

e) «transport de marchandises» couvre la période s'étendant de l'époque du chargement des marchandises jusqu'à l'époque où elles sont déchargées du navire.

On s'est référé d'abord à l'al. b) de l'art. I des Règles qui définit «contrat de transport» comme s'appliquant:

... seulement aux contrats de transport couverts par connaissement ou autre titre du même genre, dans la mesure où ce document a trait au transport des marchandises par eau ...

et, finalement, on a cité l'art. 2 de la *Loi sur le transport des marchandises par eau* qui se lit comme suit:

2. Subject to the provisions of this Act, the Rules relating to bills of lading as contained in the Schedule (hereinafter referred to as "the Rules") have effect in relation to and in connection with the carriage of goods by water in ships carrying goods from any ports in Canada to any other port whether in or outside Canada.

It is contended also that the latter section can have no application because the "ship" specified in the bill of lading is the *P.M. CROSBIE* and it is to be inferred that the parties did not intend the barge to be regarded as a "ship" within the meaning of art. I (d) of the Rules which provides that:

(d) "ship" means any vessel used for the carriage of goods by water; . . .

This latter contention is said to be supported by the terms of the letter of February 24, 1966, to which I have already referred, where reference is made to the fact that the cargo is "To be discharged by vessel on barges and taken to shore. Responsibility of discharging barges for account of shipper."

These contentions cannot, in my opinion, prevail. There does not appear to me to be any justification for proceeding on the assumption that the Rules are to be construed as only applying to the period between the time when the goods are loaded on the ship and the time when they are discharged. I think rather that the agreement between Chimo and Falconbridge for the transportation of the cargo in question in the *P.M. CROSBIE* from Montreal to the beach head at Deception Bay was from its inception a contract of carriage within the meaning of the Rules and to which the Rules apply. In this regard I refer to the following paragraph of the reasons for judgement of Devlin J. in *Pyrene v. Scindia Navigation Company*¹, which was expressly approved by Mr. Justice Rand in rendering the judgement of this Court in *Anticosti Shipping Company v. St-Amand*².

¹ (1954), 2 Q.B. 402, at p. 410.

² [1959] S.C.R. 372, at p. 375.

2. Sous réserve des dispositions de la présente loi, les règles sur les connaissements contenues dans l'annexe (ci-après appelées «les Règles») seront exécutoires relativement et quant au transport de marchandises par eau dans des navires voiturant des marchandises de quelque port du Canada à tout autre port, soit à l'intérieur, soit en dehors du Canada.

On prétend aussi que ce dernier article ne peut s'appliquer parce que le «navire» mentionnée dans le connaissement est le *P.M. CROSBIE* et il faut déduire que les parties n'avaient pas l'intention de considérer le chaland comme un «navire» au sens de l'al. d) de l'art. I des Règles qui prévoit que:

d) «navire» ou «bâtiment» signifie tout navire employé pour le transport de marchandises par eau; . . .

Cette dernière prétention est censée s'appuyer sur les conditions énoncées dans la lettre du 24 février 1966 à laquelle je me suis déjà reporté, où il est mentionné que la cargaison doit [TRA-
DUCTION] «être déchargée par le navire sur des chalands et apportée au rivage. La responsabilité du déchargement des chalands est à la charge de l'expéditeur.»

À mon avis, ces prétentions ne peuvent prévaloir. Il ne me semble pas fondé d'agir à partir de la supposition que les Règles doivent être interprétées comme s'appliquant uniquement à la période entre le temps où les marchandises sont chargées à bord du navire et le temps où elles sont déchargées. Je crois plutôt que l'accord entre Chimo et Falconbridge, en vue du transport de la cargaison à bord du *P.M. CROSBIE* de Montréal jusqu'au débarcadère à Deception Bay, constitue depuis le début un contrat de transport au sens des Règles et auquel celles-ci s'appliquent. À ce sujet, je me reporte au passage suivant des motifs de jugement du Juge Devlin dans l'arrêt *Pyrene v. Scindia Navigation Company*¹, que M. le Juge Rand a expressément retenu en rendant le jugement de cette Cour dans l'affaire *Anticosti Shipping Company c. St-Amand*².

¹ (1954), 2 Q.B. 402, p. 410.

² [1959] R.C.S. 372, p. 375.

In my judgment whenever a contract of carriage is concluded, and it is contemplated that a bill of lading will, in due course, be issued in respect of it, that contract is from its creation "covered" by a bill of lading, and is therefore in its inception a contract of carriage within the meaning of the Rules and to which the Rules apply. There is no English decision on this point; but I accept and follow without hesitation the reasoning of Lord President Clyde in *Harland and Wolff v. Burns and Laird Lines*.

It follows that in my opinion the Rules apply to the contract as evidenced by the letter of February 24th which is to be taken as being "covered" by the bill of lading and that the obligation assumed by the ship owners to discharge the cargo from the vessel onto barges and to take the same to shore was a part of that contract. For these reasons, as well as for those which have been set out at length by Mr. Justice Kerr in his reasons for judgment at p. 281, I agree with his finding that:

In the present case the carrier carried barges on the *Crosbie* for use in lightering cargo from that ship to shore, and it used the barges for that purpose. It was bound to lighter the goods by its contract of carriage. In that situation, it is my view that the Rules applied to the lightering. The lightering should be considered as a part of the discharging operation, but even if the discharging of the goods concerned from the *Crosbie* was completed when they were put on the barge, the barge was a ship used by the carrier in performing its obligation to carry the goods by water under the contract of carriage covered by the bill of lading and consequently, in my view, the Rules applied to that portion of the carriage.

The appellants' contention that the cargo in question was excluded from the operation of the Rules because it was "deck cargo" is, in my opinion, untenable because the generating set and tractor were carried to the harbour of Deception Bay in the hold of the *Crosbie* which was the carrying ship, and the fact that the cargo was discharged by delivery through the use of the barge did not, in my opinion, convert it into deck cargo.

[TRANSLATION] À mon avis, toutes les fois qu'un contrat de transport est conclu, et qu'il est prévu qu'un connaissement sera, en temps opportun, délivré à son égard, ce contrat est «couvert» depuis sa création par un connaissement et il est donc depuis le début un contrat de transport au sens des Règles et auquel les Règles s'appliquent. Il n'y a aucun précédent anglais sur ce point; mais j'accepte et suis sans hésiter le raisonnement du Lord Président Clyde dans l'arrêt *Harland and Wolff v. Burns and Laird Lines*.

Il s'ensuit qu'à mon avis les Règles s'appliquent au contrat attesté par la lettre du 24 février, que l'on doit considérer comme «couvert» par le connaissement, et que l'obligation assumée par les propriétaires du navire de décharger la cargaison du navire sur des chalands et de l'apporter au rivage faisait partie de ce contrat. Pour ces motifs, de même que pour ceux qui ont été relatés au long par M. le Juge Kerr dans ses motifs de jugement à la p. 281, j'accepte sa conclusion suivante:

[TRANSLATION] Dans la présente affaire, le transporteur avait à bord du *Crosbie* des chalands servant au transport de la cargaison au rivage, et les chalands étaient utilisés à cette fin. Il était tenu de transporter les marchandises au rivage en vertu de son contrat de transport. Dans les circonstances, je suis d'avis que les Règles s'appliquaient à l'utilisation d'un chaland. L'utilisation d'un chaland devrait être considérée comme faisant partie des opérations de déchargement; mais même si le déchargement des marchandises en question du *Crosbie* était complet lorsqu'elles ont été déposées sur le chaland, le chaland était un navire utilisé par le transporteur dans l'exécution de son obligation de transporter les marchandises par eau en vertu du contrat de transport couvert par le connaissement, et par conséquent, je suis d'avis que les Règles s'appliquaient à cette partie du transport.

La prétention des appelantes selon laquelle les Règles ne s'appliquaient pas à la cargaison en question parce qu'il s'agissait d'une «cargaison en pontée», est, à mon avis, insoutenable, parce que l'ensemble générateur et le tracteur étaient transportés au havre de Deception Bay dans la cale du *Crosbie*, qui était le navire transporteur, et le fait que le déchargement de la cargaison s'est effectué par livraison au moyen du chaland n'a pas à mon avis transformé la cargaison en cargaison en pontée.

In applying the Rules to the circumstances here disclosed, the overriding consideration in my opinion is the obligation assumed by the carrier under art. III (2) which reads:

2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

and in this regard the key finding made by the trial judge with which I am in full agreement is to be found at p. 271 of his reasons for judgment where he said:

In my opinion, the responsible officers of the *Crosbie* did not exercise the care that reasonably prudent and experienced ship's officers would ordinarily exercise to ensure the safety of the two expensive pieces of equipment. They did not exercise the care which was reasonably and practically possible and which they were bound to take in a situation that had elements of danger which they were aware of or should have been aware of. The least that could have been expected of them, if they were willing to risk the tractor and generating set on the barge in uncertain and worsening weather, was to ensure that the equipment was sufficiently secured to prevent it from sliding off the flush deck of the barge.

When Captain Bugden first saw the barge bumping against the ship and the tractor moving towards the side of the barge, he sought to get some one to secure the barge; but it was then too late to control events and prevent the equipment from going off the barge. However, that was a situation which the responsible officers should not have allowed to come into being. In my opinion there was, to use the words of Duff C.J. in *Canadian National Steamships v. Bayliss*:

... inattention to precautions which would, it is not unreasonable to consider, have, probably, had the effect of preventing the loss.

Consequently, I find that the loss of the tractor and generating set resulted from a chain (or a "network", to use an expression of Lord Shaw in another case) of causes which had its commencement by the master and officers of the *Crosbie* putting the tractor and generating set on the barge in the prevailing weather and leaving them unwatched without ensuring that they were adequately secured to keep them from

En appliquant les Règles aux circonstances dévoilées en l'espèce, la considération première est, à mon avis, l'obligation assumée par le transporteur en vertu du par. 2 de l'art. III, qui se lit comme suit:

2. Sous réserve des dispositions de l'article IV, le voiturier doit convenablement et soigneusement charger, manier, arrimer, transporter, garder, surveiller et décharger les marchandises voiturées.

et, à ce sujet, la principale conclusion que le juge de première instance a tirée et que j'accepte entièrement se trouve à la p. 271 de ses motifs de jugement:

[TRADUCTION] À mon avis, les officiers responsables du *Crosbie* n'ont pas exercé la diligence que des officiers de navire raisonnablement prudents et expérimentés auraient ordinairement exercée pour assurer la sûreté des deux pièces d'équipement coûteux. Ils n'ont pas exercé la diligence qu'ils pouvaient raisonnablement exercer en pratique et qu'ils étaient tenus d'exercer dans une situation qui comportait des éléments de danger qu'ils connaissaient ou qu'ils auraient dû connaître. On aurait au moins pu s'attendre d'eux, s'ils étaient prêts à risquer le tracteur et l'ensemble générateur sur le chaland par un temps incertain qui empirait, qu'ils s'assurent que le matériel était suffisamment arrimé pour empêcher qu'il ne glisse du pont ras du chaland.

Quand le capitaine Bugden a vu la première fois le chaland se heurter contre le navire et le tracteur se déplacer vers le côté du chaland, il a essayé de trouver quelqu'un pour amarrer solidement le chaland; mais, il était déjà trop tard pour agir et empêcher que le matériel tombe du chaland. Cependant, c'était là un état de choses que les officiers responsables n'auraient pas dû laisser se produire. À mon avis, il y a eu, pour reprendre les termes du Juge en chef Duff dans l'arrêt *Canadian National Steamships c. Bayliss*:

[TRADUCTION] ... manque d'attention aux précautions qui auraient, il est raisonnable de le croire, probablement eu pour effet d'empêcher la perte.

Par conséquent, je conclus que la perte du tracteur et de l'ensemble générateur a résulté d'une série (ou d'un «réseau», pour employer une expression de Lord Shaw dans une autre affaire) de causes qui a commencé quand le capitaine et les officiers du *Crosbie* ont placé le tracteur et l'ensemble générateur sur le chaland par le temps qui sévissait et les ont laissés sans surveillance, sans s'assurer qu'ils étaient bien

sliding and without ensuring that the barge was adequately moored to the *Crosbie*, and which had its culmination soon afterwards in the tractor sliding on the flat steel deck of the barge and making it so unstable as to cause the equipment to slide overboard. The acts and omissions of the master and responsible officers amount to negligence, in my opinion.

The respondent has cross-appealed alleging that the evidence does not disclose negligence for which it is responsible and asserting that it was in any event exempt from liability by reason of the provisions of art. IV of the Rules in that the loss resulted from a "peril of the sea" and that due diligence had been exercised to make the ship seaworthy. The allegation of no negligence is disposed of by the learned trial judge's finding which I have adopted, but the effect of this finding on the other two contentions requires a little further consideration. Article IV (1) provides that:

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, . . .

Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness, the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this section.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from, . . .

(c) perils, danger, and accidents of the sea or other navigable waters; . . .

The provisions of this latter Rule are invoked by the cross appellant on the ground that the tempestuous seas and water spouts which characterized the turbulent weather at Deception Bay on the 20th of September, constituted a peril of the sea within the meaning of the rule and thus exempted the carrier and the ship from responsibility for any loss which ensued.

arrimés pour qu'ils ne glissent pas et sans s'assurer que le chaland était bien amarré au *Crosbie*, et qui s'est terminée peu de temps après quand le tracteur a glissé sur le pont plat en acier du chaland de manière à le rendre si instable que le matériel a glissé par-dessus bord. À mon avis, les actes et omissions du capitaine et des officiers responsables équivalent à une négligence.

L'intimée a interjeté un appel incident alléguant que la preuve n'établissait aucune négligence dont elle est responsable et faisant valoir qu'elle était de toute manière exempte de responsabilité en vertu des dispositions de l'art. IV des Règles parce que la perte résultait d'un «péril de la mer» et qu'une diligence raisonnable avait été exercée pour mettre le bâtiment en bon état de navigabilité. La conclusion du savant juge de première instance que j'ai adoptée se trouve à régler l'allégation d'absence de négligence mais l'effet de cette conclusion sur les deux autres prétentions requiert un examen un peu plus poussé. Le par. 1 de l'art. IV prévoit que:

1. Ni le voiturier ni le navire ne seront responsables de pertes ou dommages provenant ou résultant de l'innavigabilité à moins qu'ils ne soient causés par un manque de diligence raisonnable de la part du voiturier pour mettre le bâtiment en bon état de navigabilité; . . .

Lorsque les pertes ou dommages ont été occasionnés par l'innavigabilité, la preuve de l'exercice d'une diligence raisonnable incombe au voiturier ou autre personne invoquant une exemption prévue par le présent article.

2. Ni le voiturier ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant, . . .

c) des périls, dangers et accidents de la mer ou des autres eaux navigables; . . .

L'appelante par voie d'appel incident invoque les dispositions de cette dernière Règle pour le motif que la grosse mer et les trombes d'eau qui caractérisaient les mauvaises conditions atmosphériques à Deception Bay le 20 septembre, constituaient un péril de la mer au sens de la règle et le transporteur et le navire n'étaient donc pas responsables des pertes qui se sont produites.

The meaning of the phrase "perils of the sea" in this context has been discussed in a number of cases and from time to time has given rise to what appears to be some conflict of judicial opinion which was in my view attributable to the slightly different approach taken in marine insurance cases to that taken where the sole question at issue relates to the interpretation of the bill of lading, but the cases of *Parrish and Heinbecker Limited et al v. Burke Towing and Salvage Company Limited*³, *Goodfellow Lumber Sales v. Verreault*⁴ and *N. M. Paterson and Sons Limited v. Mannix*⁵, appear to me to make it plain that this Court has approved and adopted at least for bill of lading cases the test laid down by Sir Lyman Duff in *Canadian National Steamships v. Bayliss*⁶, where he said of the defence of "perils of the sea":

The issue raised by this defence was of course an issue of fact and it was incumbent upon the appellants to acquit themselves of the onus of showing that the weather encountered *was the cause of the damage* and it was of such a nature that the danger of damage to the cargo arising from it could not have been foreseen or guarded against as one of the probable incidents of the voyage.

The italics are my own.

It is clear from the finding of the learned trial judge that the cause of the damage in the present case was "the acts and omissions of the master and responsible officers" of the *P.M. CROSBIE* and that the danger of damage to the cargo arising from the weather conditions could and should have been guarded against. It follows that in my view there is no substance in the cross appellant's argument that the loss was caused by a "peril of the sea".

The further contention of the cross appellant that it is exempt from liability under art. IV (1) because there was no evidence of "want of due

Le sens de l'expression «périls de la mer» dans ce contexte a fait l'objet de commentaires dans de nombreux arrêts et a, de temps à autre, donné lieu à ce qui semble être des avis contraires de la part des tribunaux attribuables, à mon avis, à la méthode d'appréciation légèrement différente utilisée dans les affaires d'assurance maritime comparativement à celle utilisée lorsque la seule question en litige se rapporte à l'interprétation du connaissement, mais il me semble que les affaires *Parish and Heinbecker Limited et al. c. Burke Towing and Salvage Company Limited*³, *Goodfellow Lumber Sales c. Verreault*⁴ et *N. M. Paterson and Sons Limited c. Mannix*⁵, indiquent clairement que cette Cour a approuvé et adopté, du moins dans les affaires de connaissements, le critère énoncé par Sir Lyman Duff dans l'arrêt *Canadian National Steamships c. Bayliss*⁶, où il a dit en parlant du moyen de défense excipant des «périls de la mer»:

[TRADUCTION] La question soulevée par ce moyen était évidemment une question de fait et il incombait aux appelantes de prouver que le mauvais temps *avait été la cause du dommage* et qu'il était tel qu'on n'aurait pu prévoir ou prévenir, comme l'un des incidents probables du voyage, le danger d'avaries à la cargaison que ce mauvais temps comportait.

Les caractères italiques sont de moi.

Il découle clairement de la conclusion du savant juge de première instance que la cause du dommage en l'espèce était «les actes et omissions du capitaine et des officiers responsables» du *P.M. Crosbie* et qu'on aurait pu et aurait dû prévenir le danger d'avaries à la cargaison que les conditions atmosphériques comportaient. Il s'ensuit qu'à mon avis, l'argument de l'appelante par voie d'appel incident selon lequel la perte a été causée par un «péril de la mer» est sans fondement.

L'autre prétention de l'appelante par voie d'appel incident, selon laquelle elle est exempte de responsabilité en vertu du par. 1 de l'art. IV

³ [1943] S.C.R. 179.

⁴ [1971] S.C.R. 522.

⁵ [1966] S.C.R. 180.

⁶ [1937] S.C.R. 261.

³ [1943] R.C.S. 179.

⁴ [1971] R.C.S. 522.

⁵ [1966] R.C.S. 180.

⁶ [1937] R.C.S. 261.

diligence" on the part of the carrier to make the ship seaworthy must be predicated on the assumption that the "loss or damage" was one "arising or resulting from unseaworthiness" and as I have indicated, I view this loss as having been occasioned by negligence in failure to adequately secure the cargo so as to keep it from sliding and failure to tether the barge to the ship.

The obligation with respect to seaworthiness is stipulated in art. III (1) which reads:

1. The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to,

(a) make the ship seaworthy; . . .

and it is established by the case of *Maxine Footwear Company Limited v. Canadian Government Merchant Marine Limited*⁷, that the words "before and at the beginning of the voyage" in this context mean "the period from at least the beginning of the loading until the vessel starts on her voyage."

In my view the voyage with which we are here concerned is the voyage from Montreal to Deception Bay and, as the learned trial judge has found that "the barge was relatively new, undamaged and in good condition to receive cargo when loading commenced on September 20th" I think it is sufficiently clear that due diligence had been taken to make it seaworthy within the meaning of art. III (1) and art. IV (1) of the Rules. There is no doubt that a ship may be made unseaworthy before it starts on the voyage by the way it is loaded because faulty stowage may affect the ship's stability and thereby cause it to be unfit to withstand the weather and seas to be anticipated on the contemplated voyage. The cargo in question here was not lost because the barge was unseaworthy, but because it slipped off the deck

parce qu'il n'y avait aucune preuve d'un «manque de diligence raisonnable» de la part du transporteur pour mettre le bâtiment en bon état de navigabilité, doit s'appuyer sur la supposition que «la perte ou le dommage» était une perte ou un dommage «provenant ou résultant de l'innavigabilité», et, comme je l'ai indiqué, je considère que cette perte a été causée par la négligence, en n'arrimant pas suffisamment la cargaison de manière à l'empêcher de glisser et n'amarrant pas le chaland au navire.

L'obligation relative à l'état de navigabilité se trouve au par. 1 de l'art. III qui se lit ainsi:

1. Avant le voyage et au commencement du voyage, le voiturier est tenu d'exercer une diligence raisonnable,

a) pour que le bâtiment soit en bon état de navigabilité; . . .

et il a été décidé dans l'arrêt *Maxine Footwear Company Limited c. Canadian Government Merchant Marine Limited*⁷, que l'expression «avant le voyage et au commencement du voyage» dans ce contexte signifie [TRADUCTION] «la période allant depuis au moins le commencement du chargement jusqu'à ce que le navire se mette en route».

A mon avis, le voyage qui nous intéresse en l'espèce est le voyage de Montréal à Deception Bay et puisque le savant juge de première instance a conclu que [TRADUCTION] «le chaland était relativement neuf, non endommagé et en bon état pour recevoir la cargaison lorsque les opérations de chargement ont débuté le 20 septembre», je crois qu'il est suffisamment clair qu'on avait exercé une diligence raisonnable pour le mettre en bon état de navigabilité au sens du par. 1 de l'art. III et du par. 1 de l'art. IV des Règles. Il ne fait aucun doute qu'un navire peut être mis en mauvais état de navigabilité, avant de commencer le voyage, par la manière dont il est chargé car un mauvais arrimage peut compromettre la stabilité du navire et ainsi faire en sorte qu'il ne soit pas en état d'affronter les conditions atmosphériques et les

⁷ [1957] S.C.R. 801.

⁷ [1957] R.C.S. 801.

of a seaworthy barge owing to the faulty and negligent manner in which it was left by the ship's officers and crew. I accordingly do not think that the issue of unseaworthiness or "due diligence" arises so as to exempt the carrier from the provisions of art. III rule 2.

It is perhaps well that I should say also that I agree with the learned trial judge, for the reasons which he has stated, that the negligence here disclosed was not an act of "negligence or default of the master, mariners or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship within the meaning of art. IV rule 2."

It will be seen from the above that I agree with the learned trial judge in his finding that the respondent was responsible for the loss of the tractor and generating set in question, and I agree with him also as to the values which he placed upon these pieces of equipment. There remains, however, the question of the amount to which the respondent is entitled to limit its liability pursuant to the Rules and to the provisions of the *Canada Shipping Act*, which is now chapter S-9 of the Revised Statutes of Canada, 1970. The relevant Rule is rule 5 of art. IV which reads as follows:

5. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding five hundred dollars per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

In finding that the tractor and the generating set were two separate units with respect to each of which the respondents' liability is limited to \$500, the learned trial judge canvassed a number of authorities, but I think that priority

mers prévues pour le voyage projeté. La cargaison en cause n'a pas été perdue parce que le chaland était en mauvais état de navigabilité, mais parce qu'elle a glissé du pont d'un chaland en bon état de navigabilité à cause d'un arrimage fautif et négligent de la part des officiers et des membres d'équipage du navire. Par conséquent, je ne crois pas que la question de l'innavigabilité ou de la «diligence raisonnable» intervienne de manière à exempter le transporteur des dispositions de la règle 2 de l'art. III.

Il conviendrait aussi d'ajouter que je suis d'accord avec le juge de première instance, pour les motifs qu'il a exposés, que le négligence manifestée en l'espèce n'était pas un acte de [TRADUCTION] «négligence ou un manquement du capitaine, des matelots ou des serviteurs du voiturier dans la navigation ou la conduite du navire au sens de la règle 2 de l'art. IV».

De ce qui précède, on voit que j'accepte la conclusion du juge de première instance selon laquelle l'intimée était responsable de la perte du tracteur et de l'ensemble générateur, et je partage aussi son avis relativement aux valeurs qu'il a données à ces deux pièces d'équipement. Par contre, il reste à étudier la question du montant auquel l'intimée a le droit de limiter sa responsabilité en vertu des Règles et en vertu des dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui se trouve maintenant au chapitre S-9 des Statuts révisés du Canada de 1970. La Règle pertinente est la règle 5 de l'art. IV qui se lit comme suit:

5. Ni le voiturier ni le navire ne seront tenus ou ne deviendront responsables, en aucun cas, de la perte de marchandises ni des dommages qu'elles ont subis ou les concernant pour un montant dépassant cinq cents dollars par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme dans un autre numéraire, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par l'expéditeur avant le chargement et insérées dans le connaissement.

En concluant que le tracteur et l'ensemble générateur constituaient deux unités distinctes à l'égard de chacune desquelles la responsabilité des intimées se limite à \$500, le savant juge de première instance a étudié de nombreux précé-

should be given to the two cases in which this difficult question has been dealt with in our own courts.

In the *Anticosti Shipping Case, supra*, a truck was damaged while being carried from the Island of Anticosti to Rimouski in the St. Lawrence. It is plain that the truck was not crated or packaged in any way and in the course of his reasons for judgment, Mr. Justice Rand indicated that in applying art. IV rule 5, to the circumstances, he was concerned exclusively with the meaning of the term "unit" as it occurs in that rule. The reasoning in this regard is reproduced in the reasons for judgment of the learned trial judge at p. 290 and reads as follows:

The word "unit" would, I think, normally apply only to a shipping unit, that is, a unit of goods; the word "package" and the context generally seem so to limit it. But there has been suggested and in some cases the rule specifies the unit of the charge for freight. Neither the bill of lading or the evidence here throws any light on the freight rate unit. There seems to have been only a flat charge of \$48 plus \$3 wharfage fee; there is no indication, for example, of a rate based on tonnage or any other weight quantity. The weight of the truck is shown, but to assume that the charge is calculated on a rate for 100 pounds would bring a fractional figure which is most unlikely to represent the actual basis. The sum of \$500 would scarcely be taken as a fair limitation of the value of the average 100 pounds weight of freight; in this case the amount would be the product of 102.16 units at \$500 each or \$51,000 which seems disproportionate to any policy estimate to be attributed to the rule. And the absence itself of any reasonable ground for extending the word to that type of measure, with the other considerations, excludes its application here.

It will be seen from this passage that Mr. Justice Rand was careful to limit the scope of his judgment to the particular facts before him, and it is apparent to me that he was not purporting to decide how the rule should be construed in a case where the "bill of lading or the evi-

dents, mais je crois qu'il faut donner la priorité aux deux arrêts dans lesquels nos propres tribunaux ont traité de cette question difficile.

Dans l'affaire *Anticosti Shipping*, précitée, un camion avait subi des dommages lors de son transport de l'Île d'Anticosti à Rimouski sur le Saint-Laurent. Il est clair que le camion n'était ni emballé dans une caisse à claire-voie ni emballé d'aucune autre façon et dans ses motifs de jugement, le Juge Rand a mentionné qu'en appliquant la règle 5 de l'art. IV dans le contexte de l'affaire, il ne s'intéressait qu'au sens du terme «unité» tel qu'il se présente dans cette règle. Le raisonnement suivi à ce sujet est reproduit dans les motifs de jugement du savant juge de première instance à la p. 290 et il se lit comme suit:

[TRADUCTION] Le terme «unité» s'appliquerait normalement, je crois, à une unité d'expédition, c'est-à-dire, une unité de marchandise; le terme «colis» et le contexte général semblent ainsi le restreindre. Mais on a suggéré, et la règle le précise parfois, l'unité de facturation du fret. En l'espèce, ni le connaissance ni la preuve ne font la lumière sur l'unité servant au calcul du fret. Il semble n'y avoir eu qu'un tarif uniforme de \$48 plus \$3 de frais de quaiage; on ne précise aucunement, par exemple, un tarif basé sur le poids en tonnes ou sur un autre poids. Le poids du camion est indiqué, mais en supposant que le prix est calculé à partir d'un tarif donné pour 100 livres, nous serions en présence d'un chiffre comportant une fraction, qui ne pourrait vraisemblablement pas représenter la base réelle de calcul. La somme de \$500 ne pourrait guère être considérée comme une juste limite de la valeur moyenne de 100 livres de fret; dans la présente cause, le montant serait le produit de 102.16 unités à \$500 chacune ou \$51,000, montant qui semble disproportionné à une évaluation de principe s'inspirant de la règle. Et l'absence même de tout motif raisonnable de rapporter le terme à cette sorte de mesure, compte tenu également des autres considérations, exclut son application en l'espèce.

Ce dernier passage nous indique que le Juge Rand a pris soin de restreindre la portée de son jugement aux faits particuliers présentés devant lui, et il m'apparaît clairement qu'il ne prétendait pas décider comment il fallait interpréter la Règle dans une affaire où le «connaissance ou

dence. . . throws any light on the freight rate unit."

In the present case, as I have indicated, the freight rate unit is specified in the contract of carriage (i.e. the letter of February 24, 1966) as \$34 per ton of 2000 pounds or 40 cubic feet whichever is the greater, which rate is also noted on the face of the bill of lading, and the difficult question to be determined is whether this factor of itself serves to distinguish the present case from that of the *Anticosti*.

Mr. Justice Rand's reference to the fact that "in some cases the rule specifies the unit of the charge for freight" is clearly a reference to the provisions of the *Carriage of Goods by Sea Act*, 46 U.S. Code, s. 1304(5) as follows:

Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the transportation of goods in an amount exceeding \$500 per package lawful money of the United States or in case of goods not shipped in packages, *per customary freight unit* or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of the goods had been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

The italics are my own.

It is contended on behalf of the appellant that the phrase "or in the case of goods not shipped in packages, *per customary freight unit*" as it occurs in the U.S. statute is designed to clarify the meaning intended to be conveyed by the words "per package or unit" as they occur in the Hague Rules upon which art. IV rule 5 is based and to which the U.S. statute also owes its origin. On this assumption it is submitted that the word "unit" in the Canadian Rule refers to unit of freight and that in the present case the limitation of liability should be calculated according to the freight rate as specified in the contract of carriage and on the face of the bill of lading, (i.e. \$34 per ton of 2000 lbs. or 40 cubic feet).

The meaning of the word "unit" as it occurs in the phrase "package or unit" in rule 5 has

la preuve . . . font la lumière sur l'unité servant au calcul du fret.»

Dans la présente affaire, comme je l'ai indiqué, l'unité servant au calcul du fret est précisée dans le contrat de transport (c.-à.-d. la lettre du 24 février 1966) comme étant de \$34 par tonne de 2000 livres ou 40 pieds cubes, selon le plus grand, lequel tarif est aussi indiqué sur le connaissement, et la question difficile est de déterminer si ce facteur permet de considérer la présente affaire comme différente de l'affaire *Anticosti*.

Lorsque le Juge Rand mentionne que [TRADUCTION] «la règle précise parfois l'unité de facturation du fret», il se réfère clairement aux dispositions de la loi dite *Carriage of Goods by Sea Act*, 46 U.S. Code, art. 1304, par. (5):

[TRADUCTION] Ni le voiturier ni le navire ne seront tenus ou ne deviendront responsables, en aucun cas, des pertes ou dommages à des marchandises ou concernant leur transport pour un montant dépassant \$500 par colis en monnaie légale des États-Unis, ou dans le cas de marchandises qui ne sont pas expédiées par colis, *par unité courante de fret*, ou l'équivalent de cette somme dans un autre numéraire, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par l'expéditeur avant le chargement et insérées dans le connaissement.

Les caractères italiques sont de moi.

L'appelante prétend que l'expression «ou dans le cas de marchandises qui ne sont pas expédiées par colis, *par unité courante de fret*», telle qu'elle se présente dans la loi américaine, a pour but de clarifier le sens qu'est censée avoir l'expression «par colis ou unité» dans les Règles de La Haye, sur lesquelles la règle 5 de l'art. IV est basée et desquelles la loi américaine tire aussi son origine. A partir de ce qui précède, on allègue que le terme «unité» dans la règle canadienne se rapporte à une unité de fret et que dans la présente affaire, la limitation de responsabilité devrait être calculée d'après le tarif de fret mentionné dans le contrat de transport et dans le connaissement (\$34 par tonne de 2000 livres ou 40 pieds cubes).

Le sens du terme «unité» tel qu'il se retrouve dans l'expression «colis ou unité» dans la règle

given me very great difficulty but I am now satisfied that no substantial assistance can be obtained from the U.S. cases because of the clear difference in the wording of the rule and such authorities as exist in this country and in England appear to me to bear out the statement of Mr. Justice Rand that the word in this context means a shipping unit, that is a unit of goods. In this regard the learned trial judge referred also to the case of *Sept Iles Express Inc. v. Clement Tremblay*⁸, where the District Judge in Admiralty who presided at trial considered himself bound by the *Anticosti Case*, basing his reasoning in part on the finding that:

... no declaration of the value of the car was inserted in the bill of lading which document does not indicate, and there is no evidence to show what freight was charged or whether freight was charged at a flat rate or was based on the tonnage of said vehicle.

On appeal to the Exchequer Court, Mr. Justice Kearney found that the learned trial judge had overlooked evidence of the freight rate which was supplied in certain exhibits tendered by the plaintiff, but he nevertheless considered himself bound by the *Anticosti Case*. This decision of Mr. Justice Kearney is therefore, in my view, the only Canadian authority which is directly in point as it is concerned with the loss of an uncrated truck shipped under a contract of carriage where the freight rate was specified.

In the course of his reasons for judgment, Mr. Justice Kearney said, at p. 218:

Counsel for the shipper pointed out that in the United States the word "unit", as contained in our Act and the corresponding British Act, was replaced with the phrase "customary freight unit". (See Carver—Carriage of Goods by Sea, 9th ed., at pp. 1102 and 1108.) Although it is said that this alteration "would appear to have been made to clarify the meaning of unit rather than change it", I am not satisfied that such is the case.

⁸[1964] Ex. C.R. 213.

5 m'a donné énormément de difficulté mais je suis maintenant convaincu que les précédents américains nous sont de peu d'utilité parce que la nette différence dans le libellé de la règle, de même que les précédents canadiens et anglais dans ce domaine, me paraissent appuyer l'énoncé du Juge Rand selon lequel le terme employé dans ce contexte signifie une unité d'expédition, c'est-à-dire une unité de marchandise. A ce sujet, le savant juge de première instance s'est aussi reporté à l'affaire *Sept Iles Express Inc. c. Clement Tremblay*⁸, dans laquelle le juge de district en amirauté qui avait présidé le procès s'était considéré lié par l'arrêt *Anticosti*, fondant en partie son raisonnement sur la conclusion que:

[TRADUCTION] ... aucune déclaration relative à la valeur de la voiture n'a été insérée dans le connaissement, lequel document n'indique pas, ni aucune preuve ne démontre, quel fret a été facturé ou si le fret a été facturé selon un tarif uniforme ou suivant le poids en tonnes dudit véhicule.

En appel devant la Cour de l'Échiquier, M. le Juge Kearney a conclu que le savant juge de première instance n'avait pas tenu compte de la preuve du tarif de fret qui avait été fournie dans certaines pièces justificatives produites par la demanderesse, mais il s'est néanmoins considéré lié par l'arrêt *Anticosti*. A mon avis, cette dernière décision de M. le Juge Kearney constitue donc le seul précédent canadien qui s'applique directement car il concerne la perte d'un camion non emballé dans une caisse à claire-voie et qui était expédié en vertu d'un contrat de transport où le tarif du fret était mentionné.

Dans ses motifs de jugement, M. le Juge Kearney a dit, à la p. 218:

[TRADUCTION] L'avocat du chargeur a signalé qu'aux États-Unis, le terme «unité», tel qu'il se trouve dans notre loi et dans la loi britannique correspondante, a été remplacé par l'expression «unité courante de fret». (Voir Carver—Carriage of Goods by Sea, 9e. éd., pages 1102 et 1108). Bien qu'on affirme que ce changement «semble avoir été apporté pour clarifier le sens du terme unité plutôt que pour le changer», je ne suis pas certain que ce soit le cas.

⁸ [1964] R.C.É. 213.

In this latter regard reference may profitably be made to the case of *The Bill*⁹, a decision of the United States District Court for the District of Maryland, where the history of the United States *Carriage of Goods by Sea Act* of 1936 is fully traced, and after making reference to the authority of Knauth on Ocean Bills of Lading, 1937, pp. 99 to 110, Mr. Justice Chestnut went on to say in reference to the Hague Rules:

In them (Art. 4, s. 5) the parallel limitations of liability clause read: "In an amount exceeding 100 pounds sterling *per package or unit*. These Hague rules have subsequently been adopted in a number of other countries including Great Britain (1925) and the United States (1936). The phraseology of the British statute followed the Hague rules with respect to the wording of the limitation clause. But it will be noted that in the United States Act the phrase "per unit" has been expanded or changed to read "per customary freight unit." There was considerable delay (1923-1936) before this country passed its Act. In the intervening years several successive Bills were introduced in which the phraseology of the limitation clause at times read "\$100 per package of unit"; "\$500 per package or unit"; "\$500 per package or, in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit." Various hearings were held on these several Bills over this period of years. During these hearings, or some of them, other varying phraseology was suggested from time to time by interested parties including among other phrases "per declared freight unit." The final Bill which was subsequently passed was introduced on January 17, 1935 in the Senate (S.1152) containing the phraseology "\$500 per package, lawful money of the United States, or in case of goods not shipping in packages, *per customary freight unit*." (Italics supplied.) There appears to be no committee report which clearly explain the quoted phrase "per customary freight unit"; but it seems reasonably clear that the phraseology finally adopted was intended to be more definite than the shorter phrase "per unit" contained in the Hague rules.

It is thus plain to me that it was only after considerable debate that the United States adopted the present form of their statute and I am satisfied that the words "per package or, in

A ce sujet, il serait avantageux de se reporter à l'arrêt *The Bill*⁹, une décision de la District Court des États-Unis pour le district du Maryland dans laquelle on a fait toute l'histoire du *Carriage of Goods by Sea Act* de 1936 des États-Unis; après s'être reporté à l'ouvrage Knauth on Ocean Bills of Lading, 1937, pp. 99 à 110, M. le Juge Chestnut a dit au sujet des Règles de La Haye:

[TRADUCTION] Dans ces Règles (section 5 de l'art. 4), la clause correspondante de limitation de responsabilité se lisait ainsi: «Pour un montant dépassant 100 livres sterling *par colis ou unité*». Ces Règles de La Haye ont par la suite été adoptées dans de nombreux autres pays y compris la Grande Bretagne (1925) et les États-Unis (1936). Le texte de la loi anglaise a respecté les Règles de La Haye en ce qui concerne les termes de la clause de limitation. Mais il convient de remarquer que, dans la loi américaine, l'expression «par unité» a été élargie ou changée pour se lire «par unité courante de fret». Un délai considérable s'est écoulé (1923-1936) avant que notre pays n'adopte sa loi. Dans l'intervalle, on avait introduit plusieurs projets de loi successifs dans lesquels le libellé de la clause de limitation disait, selon le projet, «\$100 par colis ou unité», «\$500 par colis ou unité», «\$500 par colis ou, dans le cas de marchandises qui ne sont pas expédiées par colis, par unité courante de fret». Plusieurs auditions ont été tenues au sujet de ces projets de loi au cours de ces années. Lors de ces auditions, ou de quelques-unes d'entre elles, des parties intéressées ont à l'occasion proposé diverses autres expressions et, entre autres, l'expression «par unité déclarée de fret». Le dernier projet, qui a finalement été adopté, fut déposé au Sénat (S. 1152) le 17 janvier 1935; il contenait le libellé suivant: «\$500 par colis, en monnaie légale des États-Unis, ou dans le cas de marchandises qui ne sont pas expédiées par colis, *par unité courante de fret*» (Les caractères italiques sont de moi.) Il semble n'y avoir aucun rapport de comité qui clarifierait le sens de l'expression «par unité courante de fret» précitée; mais il paraît assez clair que le libellé qui a finalement été retenu était censé être plus défini que l'expression plus courte «par unité» contenue dans les Règles de La Haye.

Ainsi, il m'apparaît que ce n'est qu'après de longs débats que les États-Unis ont adopté la formulation actuelle de leur texte législatif et je suis convaincu que les termes «par colis ou,

⁹ [1944] A.M.C. 883.

⁹ [1944] A.M.C. 883.

case of goods not shipped in packages, per customary freight unit" do constitute a change from the Hague Rules as adopted in Great Britain and in Canada, and I do not think that they afford any substantial guidance in the solution of the problem as to the meaning of the phrase "per package or unit" as it occurs in art. IV, rule 5.

The approach adopted in the *Anticosti Case* is borne out by the view adopted by Temperley and Vaughan in their text book on the *Carriage of Goods by Sea Act*, 1924 (4th ed. (1932) pp. 81-82) where it is said:

1. The word "unit" connotes one of a number of things rather than a thing standing by itself, and with reference to goods carried by ship, it does not seem appropriate to describe the whole of a cargo or parcel of cargo in bulk. Further, the natural interpretation of the word "unit" in the phrase "package or unit" appears to be that it has been added in order to cover parts of a cargo similar in a general way to a package, but not strictly included in that term, which properly implies something packed up or made up for portability and would therefore not include such a thing as a log of wood or a bar of metal. The word "unit" has, it is suggested, been added in order to embrace such things and not to extend the scope of the Rule to bulk cargoes or parts thereof. Moreover, the whole purpose of Rule 5, which is directed against excessive claims for things of undisclosed abnormal value, supports this limited interpretation of the word.

The learned authors of this work then refer to "an alternative view for which there is much to be said" and which they describe as follows:

... inasmuch as the term "unit" is commonly used to mean a standard of measure or enumeration, or one of a series of things split up either physically or notionally for the purpose of enumeration or measurement, the phrase "package or unit" here used must refer back to the particulars of enumeration or measurement which must be shown on the bill of lading as provided by Article III, rule 3 . . .

dans le cas de marchandises qui ne sont pas expédiées par colis, par unité courante de fret» constituent effectivement un changement par rapport aux Règles de La Haye telles qu'elles ont été adoptées en Grande-Bretagne et au Canada, et je ne crois pas qu'ils nous aident beaucoup à découvrir le sens de l'expression «par colis ou unité» telle qu'elle se présente à la règle 5 de l'art. IV.

La façon de considérer adoptée dans l'arrêt *Anticosti* est conforme à l'avis exprimé par Temperley et Vaughan dans leur ouvrage sur le *Carriage of Goods by Sea Act*, 1924 (4e éd. (1932), pp. 81 et 82) où il est dit:

[TRADUCTION] 1. Le terme «unité» implique l'idée d'une chose parmi un certain nombre de choses plutôt qu'une chose isolée, et en ce qui concerne des marchandises transportées par navire, il ne semble pas approprié pour décrire l'ensemble ou une partie d'une cargaison en vrac. En outre, il semble que l'interprétation naturelle du terme «unité» dans l'expression «colis ou unité» est qu'il a été ajouté afin de s'appliquer à des parties d'une cargaison qui ressemblent généralement à un colis mais qui ne sont pas strictement comprises dans ce terme, lequel est censé impliquer une chose emballée ou destinée à être portative et ne comprendrait donc pas quelque chose comme une bille de bois ou une barre de métal. Le terme «unité», croyons-nous, a été ajouté pour englober ces réalités et non pour étendre la portée de la Règle aux cargaisons en vrac ou à des parties de celles-ci. En outre, toute la fin que vise la Règle 5, soit d'empêcher les réclamations excessives relativement à des choses qui ont une valeur anormale non révélée, confirme cette interprétation restreinte du terme.

Les savants auteurs de cet ouvrage mentionnent ensuite [TRADUCTION] «un autre point de vue au sujet duquel il y a beaucoup à dire», et qu'ils décrivent comme suit:

[TRADUCTION] . . . dans la mesure où le terme «unité» est couramment employé pour signifier une unité de mesure ou d'énumération, ou une unité tirée d'une série de choses divisée matériellement ou abstraitement pour fin d'énumération ou de mesure, l'expression «colis ou unité» employée ici doit se rapporter aux éléments particuliers d'énumération ou de mesure qui doivent être mentionnés dans le connaissement comme le prévoit la Règle 3 de l'article III . . .

It is clear, however, that the authors prefer the former view. This interpretation is further borne out by the note to be found in *Halsbury's Laws of England*, 3rd ed. Vol. 35 at p. 535 where the learned editors observed in a cryptic note speaking of the word "unit" as used in the rule: "... which latter term is no doubt apt to indicate an unboxed vehicle."

As the learned trial judge has pointed out, there is also a short note by the editors of *Scrutton on Charter Parties*, 7th ed., at p. 427 to the effect that the word "unit" as used in the rule "probably means the unit of enumeration or measure shown in the bill of lading as provided by Article III rule 3". This latter rule provides that the bill of lading shall show, amongst other things, "either the number of packages or pieces or the quantity of weight as the case may be . . .", and it is my view that the tractor here in question is a piece of cargo within the meaning of that Rule.

In the case of *Studebaker Distributors Limited v. Charlton Steamship Company*¹⁰, to which the learned trial judge also referred, Mr. Justice Goddard was not concerned with the interpretation of art. IV rule 5, but rather with the meaning to be placed on the word "package" in a clause of the bill of lading there at issue which provided, in part:

It is agreed and understood that the value of each package issued hereunder does not exceed the sum of \$250 or its equivalent in the currency of the country where the vessel discharges.

In holding that this clause did not offend the provisions of the *Harter Act*, Mr. Justice Goddard also held that certain automobiles which had been placed on board for shipping "just as they came from the works" without any covering whatever, could not be classified as a package within the meaning of that clause, and in the course of his reasons for judgment he said:

Cependant, il est clair que les auteurs préfèrent la première opinion. Cette interprétation se trouve en outre confirmée par la note qui se trouve dans *Halsbury's Laws of England*, 3e éd., Vol. 35, p. 535, où les savants rédacteurs ont fait remarquer dans une note laconique en bas de page, en parlant du terme «unité» tel qu'employé dans la Règle: [TRADUCTION] «... ce dernier terme peut sans doute désigner un véhicule qui n'est pas dans une caisse».

Comme le savant juge de première instance l'a indiqué, il y a aussi, dans *Scrutton on Charter Parties*, 7e éd., p. 427, une courte note du rédacteur qui dit que le terme «unité» tel qu'employé dans la règle [TRADUCTION] «signifie probablement l'unité d'énumération ou de mesure mentionnée dans le connaissement comme prévu dans la Règle 3 de l'Article III». Cette dernière règle prévoit que le connaissement doit indiquer, entre autres choses, «soit le nombre de colis ou pièces, soit la quantité ou le poids, selon le cas . . .» et je suis d'avis que le tracteur en question dans la présente affaire est une pièce de cargaison au sens de cette règle.

Dans l'affaire *Studebaker Distributors Limited v. Charlton Steamship Company*¹⁰, que le savant juge de première instance a aussi citée, le Juge Goddard n'avait pas à interpréter la règle 5 de l'art. IV mais plutôt le sens que l'on devait donner au terme «colis» dans une clause du connaissement en litige dans cette affaire-là qui stipulait en partie:

[TRADUCTION] Il est convenu et entendu que la valeur de chaque colis remis en vertu des présentes ne dépasse pas la somme de \$250 ou l'équivalent de cette somme dans la monnaie du pays de destination.

En statuant que cette clause n'allait pas à l'encontre des dispositions du *Harter Act*, le Juge Goddard a aussi conclu que certaines automobiles qui avaient été mises à bord pour être transportées [TRADUCTION] «comme elles étaient sorties de l'usine», sans être recouvertes d'aucune façon, ne pouvaient être considérées comme un colis au sens de cette clause, et, dans ses motifs de jugement, il a dit:

¹⁰ [1938] 1 K.B. 459.

¹⁰ [1938] 1 K.B. 459.

I confess I do not see how I can hold that there is any package to which the clause can refer. "Package" must indicate something packed. It is obvious that this clause cannot refer to all cargoes that may be shipped under the bill of lading; for instance a shipment of grain. It could apply to grain shipped in sacks but could not in my opinion possibly apply to a shipment in bulk. If the ship owners desire that it should refer to any individual piece of cargo it would not be difficult to use appropriate words as for instance "package" or "unit" to use the language of the Hague Rules.

Although it was not necessary for the decision of the case before him, it appears to me that Mr. Justice Goddard was clearly indicating his view that the word "unit" as used in the Hague Rules had the meaning of an "individual piece of cargo". It is in any event apparent from the decision in the *Studebaker Case* and in *Whaite v. Lancashire and Yorkshire Railway Company*¹¹, where the Court was considering the words "parcel or package" as they occur in the *Carriers Act*, 11 Geo. 4 and 1 Wm. 4 Ch. 68, s. 1, that the word "package" means articles which are packed or crated and it would seem illogical to me to hold that a shipper who had taken the precaution of crating his goods would be limited to \$500, whereas the shipper delivering his goods to the ship "just as they came from the works" and without any wrapping, would be entitled to apply a limitation based upon the freight rate.

Having regard to the fact that the Hague Rules, upon which the Rules in the Schedule to the *Water Carriage of Goods Act* are based, were initially formulated at an international convention convened at Brussels in 1924 for the purpose of establishing uniform rules relating to bills of lading amongst maritime nations, I think it to be helpful to consider the meaning attached to the words "colis ou unité" as they occur in the same context in the Rules adopted by the

[TRANSDUCTION] J'avoue ne pas voir comment je pourrais conclure qu'il y a un colis auquel la clause peut s'appliquer. Le terme «colis» doit se rapporter à quelque chose qui est emballé. Il est évident que cette clause ne peut s'appliquer à toutes les cargaisons qui peuvent être expédiées en vertu du connaissement; par exemple, une cargaison de grain. Elle pourrait s'appliquer au grain expédié dans des sacs, mais elle ne pourrait vraisemblablement pas s'appliquer, à mon avis, à une cargaison en vrac. Si les propriétaires de navire veulent qu'elle s'applique à toute pièce individuelle de cargaison, il n'est pas difficile d'employer une formule appropriée comme, par exemple, «colis ou unité», pour reprendre les termes des Règles de La Haye.

Bien que la décision dans l'affaire dont il était saisi ne l'exigeât pas, il me semble que M. le Juge Goddard a clairement indiqué que le terme «unité», tel qu'employé dans les Règles de La Haye, signifiait «une pièce individuelle de cargaison». De toute manière, il ressort des décisions rendue dans l'affaire *Studebaker* et l'affaire *Whaite v. Lancashire and Yorkshire Railway Company*¹¹, où la Cour a étudié l'expression [TRANSDUCTION] «paquet ou colis» qui se trouve dans le *Carriers Act*, 11 Geo. 4 et 1 Wm. 4 Ch. 68, s. 1, que le terme «colis» signifie des articles qui sont emballés, ou placés dans des caisses à claire-voie, et il ne me semblerait pas logique de conclure qu'un chargeur qui a pris soin d'emballer ses marchandises dans une caisse à claire-voie serait limité à \$500 tandis que le chargeur qui livre ses marchandises au navire «comme elles sont sorties de l'usine» et sans les emballer aurait le droit d'appliquer une limite basée sur le tarif de fret.

Étant donné que les Règles de La Haye, sur lesquelles les Règles dans l'Annexe à la *Loi sur le transport des marchandises par eau* sont fondées, ont été, à l'origine, formulées au cours d'un congrès international tenu à Bruxelles en 1924 aux fins d'établir des règles uniformes en matière de connaissements dans les pays maritimes, je crois qu'il serait utile d'étudier le sens donné à l'expression «colis ou unité» qui se trouve dans le même contexte dans les Règles

¹¹ (1874), L.R. 9 Ex. 67.

¹¹ (1874), L.R. 9 Ex. 67.

Republic of France which was one of the signatories of the Brussels Convention.

In the *Traité Général de Droit Maritime*, Vol. 2, by René Rodière, the learned author, after having referred to the decision of this Court in the *Anticosti Case*, went on to point out that a large unpacked machine is to be regarded in the same sense as a package for the purpose of interpreting the rule in question. The learned author concluded as follows: (at p. 302)

[TRANSLATION] The "package" is therefore the individual item of cargo specialized in the document of title relating to the carriage of goods. It is the specific item accepted by the carrier. We shall see below . . . that this concept prevails over a reference to weight, but only if the specification is adequate.

The "package" is a specialized individual thing and nothing else. We should avoid the idea, which tends to limit its meaning notably, that a package needs to be wrapped or boxed. That is the solution adopted by the *English, German and Italian* courts (referring to the *Studebaker Distributors* case, *supra*). There is no more justification for it than for that which regarded a package as something of relatively small size. Contrary to these two theories, a large unpacked machine is a "package" within the meaning of our law.

A fuller discussion of the same question is to be found in *Cie. Générale Transatlantique c. Cies. The Marine Insurance Co., La Prévoyance, Assurances Générales et autres*¹², where it is said at p. 27:

[TRANSLATION] Whereas in the absence of a declaration of value at the time of shipping, as is the case here, the maritime carrier's liability limit applies under Art. 4, para. 5 of the Convention "by package or unit";

Whereas in interpreting this provision it must be remembered that the Convention applies specifically to "bills of lading", and that the solution therefore lies in the customs—or technical requirements—relating to the drawing-up of these documents, as the latter is set out in Art. 3, para. 3 of the Convention;

Whereas in the present case the bills of lading issued to the shippers related to: (a) three crates having a total gross weight of 4,854 pounds, for the ARMCO company (Assurances Générales); (b) one crate with

adoptées par la République française, qui était un des États signataires de la Convention de Bruxelles.

Dans l'ouvrage *Traité général de Droit Maritime*, Tome II, de René Rodière, le savant auteur, après avoir cité la décision de cette Cour dans l'arrêt *Anticosti*, fait remarquer qu'une grosse machine qui voyage «à nu» doit être considérée comme un colis au sens de la règle en question. Le savant auteur a conclu comme suit: (p. 302)

Le «colis» c'est donc l'élément de cargaison individualisé au titre de transport. C'est l'élément spécifique pris en charge par le transporteur. Nous verrons *infra* . . . que cette notion l'emporte sur la mention du poids mais qu'elle ne l'emporte que si la spécification est suffisante.

Le «colis» est une chose individualisée et rien d'autre. Il n'y a pas à retenir l'idée, susceptible d'en restreindre notablement la notion, qu'un colis doit être emballé, emballé. C'est la solution de la jurisprudence *anglaise, allemande ou italienne*, (citant l'arrêt *Studebaker Distributors*, précité). Elle ne se justifie pas plus que celle qui voyait dans un colis quelque chose de relativement petit. Contrairement à ces deux théories, une grosse machine qui voyage «à nu» est un «colis» au sens de notre loi.

La même question est commentée plus à fond dans l'arrêt *Cie. Générale Transatlantique c. Cies. The Marine Insurance Co., La Prévoyance, Assurance Générale et autres*¹², où il est dit, p. 27:

Considérant qu'en l'absence de déclaration de valeur à l'embarquement, comme c'est ici le cas, la limite de responsabilité du transporteur maritime s'applique en vertu de l'art. 4, al. 5, de la Convention «par colis ou par unité»;

Considérant que, pour interpréter cette disposition, il faut retenir que la Convention s'applique, spécifiquement aux «connaissances» et que la solution de la difficulté doit donc se trouver dans les usages—ou les nécessités techniques—relatives à la rédaction de ces documents, telle que celle-ci est organisée par l'art. 3, al. 3, de la Convention;

Considérant qu'en l'espèce, les connaissances remis aux chargeurs concernaient: a) 3 caisses d'un poids total brut de 4,854 livres, pour la Sté ARMCO (Assurances Générales); b) une caisse d'un poids brut

¹² (1967), 19 Le Droit Maritime Français, 23.

¹² (1967), 19 Le Droit Maritime Français, 23.

a gross weight of 19,750 pounds, or over 9 tons, for the Citroen company (La Prévoyance); (c) an unpacked Dodge car with a gross weight of 2,820 pounds and a volume of 44,880 cubic feet, destination Simon automobiles (The Marine Insurance Co.); and each of these crates and the car had thus been duly identified and specialized by the shipper, and accepted as such by the master; and the latter therefore received here a number of specified packages, and not merely a bulk quantity of goods of a certain weight or of a certain volume; and only in this latter case would it be proper to apply the limit of £100 gold on each unit selected by the parties, in the bill of lading, to value the good accepted;

Whereas, no doubt, one of the plaintiffs claims that the term "package" implies *per se* the idea of a limited load, and that a crate weighing 9 tons 500 pounds, or a car, are therefore not to be regarded as packages for the purposes of the rule limiting the liability of a maritime carrier; nonetheless, if such truly was the meaning of the word "package" hundreds of years ago, when porters had to rely on the strength of their shoulders to load bales of goods, the meaning has evolved since the last decades, so that, now that lifting and handling techniques permit loading and unloading of individual loads weighing far beyond what a man could lift, the term "package", at least in the language of persons in the maritime transport business, that is to say in the sense in which it is used in the provision the construction of which we are now dealing with, means not only a small load but any individual specialized load, presented as such to the carrier, and so accepted by him, whatever its weight or volume; . . .

Superficially it may appear to be unjust that a shipper delivering unpackaged goods which obviously have a value of more than \$50,000 should be limited to recover no more than \$500, but, as Mr. Justice Rand said in the *Anticosti Case*:

We are left, then, to take the unit as being that of the article. That this may produce anomalies is indisputable, but the rule does not seem to permit qualification. *The responsibility for seeing that the value of the thing shipped is declared and inserted on the bill is on the shipper and any consequential hardship must be charged against his own failure to respect that requirement.*

de 19,750 livres, soit plus de 9 tonnes, pour la Sté Citroen (La Prévoyance); c) une voiture automobile Dodge à nu, d'un poids brut de 2,820 livres et d'un volume de 44,880 pieds cubes, destinée à Simon automobiles (The Marine Insurance Cy); que chacune de ces caisses, ainsi que la voiture, se trouvaient avoir été dûment identifiées et spécialisées par le chargeur et prises en charge comme telles par le capitaine; que celui-ci a donc reçu une série de colis déterminés et non pas seulement en bloc un certain poids ou un certain volume de marchandises; que, dans ce dernier cas seulement, il y aurait lieu d'appliquer la limite de 100£ or à chaque unité choisie par les parties, d'après le connaissement, pour mesurer la marchandise prise en charge;

Considérant que, sans doute, l'une des demandereses soutient que le terme de «colis» implique par lui-même la notion de charge limitée et qu'une caisse pesant 9 tonnes 500 ou une voiture automobile ne sauraient donc être considérées comme des colis pour l'application de la règle limitative de responsabilité du transporteur maritime; mais que, si tel était bien le sens du mot «colis», il y a quelques siècles, lorsque les portefaix ne disposaient que de leur cou pour charger les ballots de marchandises, le sens en a glissé depuis des décennies, et, maintenant que la technique des moyens de levage ou de manutention permet d'embarquer et de débarquer des charges unitaires sans commune mesure avec celles que peut déplacer un homme, le terme de «colis», tout au moins dans le langage des professionnels du transport maritime, c'est-à-dire dans le sens où il est employé par le texte l'interprétation duquel il s'agit, désigne, non pas seulement une petite charge mais toute charge individualisée, remise telle quelle au transporteur et ainsi acceptée par celui-ci, quel que soit son poids ou son volume; . . .

En apparence, il peut paraître injuste qu'un chargeur qui livre des marchandises non emballées dont la valeur dépasse manifestement \$50,000 soit limité à ne recouvrer que \$500, mais, comme a dit le Juge Rand dans l'arrêt *Anticosti*:

[TRADUCTION] Nous en sommes réduits, donc, à considérer l'unité comme étant l'article. Il est incontestable que cette méthode peut produire des anomalies, mais la règle ne semble pas autoriser de tempérament. *Il incombe au chargeur de s'assurer que la valeur de la chose expédiée est déclarée et insérée dans le connaissement et tout inconvénient résultant doit*

The italics are my own.

And in the same vein Mr. Justice Kearney said in the *Sept Iles Express Case*, *supra*, at p. 218:

It is important to note that the so-called anomaly referred to by counsel for the appellant could have been eliminated and would never have arisen if the shipper had inserted the valuation which he attached to the motor vehicle in question;

In view of all the above, I am persuaded that the respondent is entitled to limit its liability to \$500 in respect of each item of cargo and I accordingly agree with the learned trial judge that the total damage is to be limited to \$1,000.

In my opinion the provisions for limitation of liability under the *Canada Shipping Act* s. 657, now s. 647, R.S.C. 1970 (Can.), c. S-9, would have applied to the circumstances of this case and I reject the suggestion on behalf of the appellants that the loss occurred as the result of the fault or privity of the owner. (See *Robin Hood Mills v. Patterson Steamship Limited*¹³. It is, however, obvious that application of that section would not have reduced the damages below \$1,000, and I accordingly do not need to consider this phase of the matter.

For all these reasons I would dismiss the appeal and the cross appeal with costs.

Appeal and cross appeal dismissed with costs.

Solicitors for the plaintiffs, appellants: Du Vermet, Carruthers, Beard and Eastman, Toronto.

Solicitors for the defendants, respondents: Beauregard, Brisset and Reycraft, Montreal.

être imputé à son propre défaut de respecter cette exigence.

Les caractères italiques sont de moi.

Et, dans la même veine, M. le Juge Kearney a dit dans l'arrêt *Sept Iles Express*, précité, p. 218:

[TRANSLATION] Il est important de souligner que l'«anomalie» mentionnée par l'avocat de l'appelante aurait pu être écartée et n'aurait jamais été soulevée si le chargeur avait inséré la valeur qu'il attribuait au véhicule automobile en question;

Étant donné tout ce qui précède, je suis persuadé que l'intimée a le droit de limiter sa responsabilité à \$500 pour chaque élément de cargaison et je suis donc d'accord avec le savant juge de première instance que le montant total des dommages-intérêts doit se limiter à \$1,000.

À mon avis, les dispositions relatives à la limitation de responsabilité de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, à l'art. 657, maintenant l'art. 647, S.R.C. 1970 c. S-9, se seraient appliquées aux faits de la présente affaire, et je rejette la suggestion des appelantes que la perte s'est produite par suite de la faute ou de la complicité du propriétaire. (Voir *Robin Hood Mills v. Patterson Steamship Limited*¹³. Cependant, il est évident que l'application de cet article n'aurait pas réduit les dommages au-dessous de \$1,000 et, par conséquent, il n'est pas nécessaire d'étudier cet aspect de l'affaire.

Pour tous ces motifs, je suis d'avis de rejeter l'appel ainsi que l'appel incident avec dépens.

Appel et appel incident rejetés avec dépens.

Procureurs des demandeurs, appelants: Du Vernet, Carruthers, Beard and Eastman, Toronto.

Procureurs des défendeurs, intimés: Beauregard, Brisset and Reycraft, Montréal.

¹³ [1937] 3 D.L.R. 1 at 6.

¹³ [1937] 3 D.L.R. 1 à p. 6.