

A-584-76

A-584-76

Owners and charterers of the vessel *City of Colombo*, and Ellerman Lines Ltd., and The Canadian City Line (*Appellants*)

Les propriétaires et les affréteurs du navire *City of Colombo* et Ellerman Lines Ltd. et The Canadian City Line (*Appellants*)

v.

a.

Variety Textile Manufacturers Ltd. (*Respondent*)

Variety Textile Manufacturers Ltd. (*Intimée*)

Court of Appeal, Jackett C.J., Le Dain J. and Hyde D.J.—Montreal, January 11; Ottawa, January 17, 1978.

b Cour d'appel, le juge en chef Jackett, le juge Le Dain et le juge suppléant Hyde—Montréal, le 11 janvier; Ottawa, le 17 janvier 1978.

Maritime law — Customs and excise — Expedient customs procedure requested by shipper — Duty paid on goods listed in manifest, but later discovered not to be delivered — No notice by carrier that goods in manifest not delivered — No action by respondent-importer to seek refund of duty — Liability of carrier for duty paid — Customs Act, R.S.C. 1970, c. C-40, ss. 11, 19(1), 20, 24(1), (3), 25, 112(1), 114.

c *Droit maritime — Douanes et accise — Les affréteurs exigent que, pour la bonne marche de l'affaire, les formalités de douane soient accomplies — Droits de douane versés relativement à des marchandises figurant sur le manifeste mais qui, par la suite, n'ont pas été livrées — Aucun avis du transporteur relativement aux marchandises non livrées — Aucune mesure prise par l'importatrice-intimée en remboursement des droits versés — Responsabilité du transporteur en ce qui concerne les droits versés — Loi sur les douanes, S.R.C. 1970, c. C-40, art. 11, 19(1), 20, 24(1), (3), 25, 112(1), 114.*

Appellants, carriers of goods by vessel under a bill of lading, failed to deliver to respondent a large quantity of its merchandise and paid respondent the value of the goods not delivered. Respondent, however, pursuant to a notice from the carrier that the goods would be ready for unloading and asking that customs entry be passed and delivery be taken without delay, paid customs duties on all merchandise listed in the manifest. Respondent did not seek a refund of duty but rather brought action in Trial Division, and recovered an amount equal to the customs duty on the undelivered goods. Appellants appeal that decision.

d Les appelants, transporteurs maritimes sous connaissance, ont omis de livrer à l'intimée une partie considérable de marchandises mais lui ont versé la valeur de ces marchandises. e Toutefois, à la suite d'un avis du transporteur lui indiquant que les marchandises étaient prêtes à être débarquées et lui demandant d'en prendre livraison après les formalités de douane, l'intimée a versé les droits de douane sur toutes les marchandises figurant sur le manifeste. L'intimée n'a pas réclamé le remboursement de ces droits mais a plutôt intenté une action en f Division de première instance à l'issue de laquelle elle a recouvré un montant égal aux droits de douane qu'elle avait versés relativement aux marchandises non livrées. Appel est formé contre cette décision.

Held, the appeal is dismissed. It cannot be said, as between appellants and respondent, that respondent should have prosecuted a refund claim for the customs duty in question. It has been established that the consignee is entitled to compensation for loss directly attributable to non-delivery, and that in appropriate cases, compensation may include loss directly attributable to non-delivery. At the time the action was launched in the Trial Division, the respondent was entitled to be indemnified by appellants for the loss arising from having paid duties on undelivered goods; its position, that responsibility to obtain a refund lay with the carrier, did not adversely affect the ultimate result. The loss suffered by respondent through payment of duties is directly attributable to appellants' including the undelivered goods in their manifest and their serving the usual notice on the respondent, whether or not the goods actually were imported into Canada. Circumstances never arose that should have caused respondent to minimize its loss by obtaining a refund of duties.

g *Arrêt*: l'appel est rejeté. On ne peut affirmer, en ce qui concerne les appelants et l'intimée, que cette dernière aurait dû réclamer le remboursement des droits de douane en question. Il a été établi que le consignataire a droit à un dédommagement pour la perte directement afférente au défaut de livraison et, dans des cas appropriés, le dédommagement peut comprendre une perte directement afférente au défaut de livraison. À partir du moment où l'action a été instituée en Division de première instance, l'intimée avait le droit d'être indemnisée par les appelants de la perte découlant du versement des droits sur les marchandises non livrées; la thèse de l'intimée selon laquelle il incombait au transporteur d'obtenir un remboursement n'a pas nui au résultat final. La perte subie par l'intimée du fait du versement des droits est directement attribuable à l'inscription, i par les appelants, dans leur manifeste, des marchandises non livrées et au fait qu'ils ont signifié à l'intimée l'avis habituel, sans savoir si les marchandises avaient réellement été importées au Canada. Il n'a jamais été donné à l'intimée la possibilité de minimiser sa perte en obtenant le remboursement des droits j ainsi versés.

APPEAL.

APPEL.

COUNSEL:

Michael Davis for appellants.
Marc de Man for respondent.

SOLICITORS:

Brisset, Bishop, Davidson & Davis, Montreal,
for appellants.
Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb,
Montreal, for respondent.

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

JACKETT C.J.: This is an appeal from a judgment of the Trial Division [[1977] 2 F.C. 127] awarding the respondent \$1,426.59 with interest and costs.

The matter was tried on the basis that the appellants as carriers of goods by vessel under a bill of lading from Pakistan to Montreal, had failed to deliver to the respondent as importer thirty-four bales of merchandise, out of a total shipment of fifty 300 lb. bales, and that the appellants had paid to the respondent, before commencement of the proceedings in the Trial Division, the c.i.f. invoice value of the goods not delivered. However, pursuant to a notice from the carrier that the goods would be ready for unloading from the vessel and asking that customs entry be passed and delivery be taken without delay, the respondent had paid customs duty on the goods in question and the action in the Trial Division was launched to recover from the carrier an amount equal to the customs duty so paid on such undelivered goods.

The matter was further tried on the basis that the respondent was a party to the contract of shipment represented by the bill of lading and that the appellants, as carrier, were the other party thereto.

To enable the goods to be landed, the respondent, as importer, effected an entry "by bill of sight" and made the payment necessary for such an entry. (See section 24(1) of the *Customs Act*¹, R.S.C. 1970, c. C-40.) Subsequently, before it

¹ Section 24(1) and (3) and section 25 read:

24. (1) If the importer of any goods, or the person authorized to make the declaration required with regard to such

AVOCATS:

Michael Davis pour les appellants.
Marc de Man pour l'intimée.

PROCUREURS:

Brisset, Bishop, Davidson & Davis, Montréal,
pour les appellants.
Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb,
Montréal, pour l'intimée.

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

LE JUGE EN CHEF JACKETT: Appel est interjeté d'une décision de la Division de première instance [[1977] 2 C.F. 127] accordant à l'intimée la somme de \$1,426.59 avec intérêt et dépens.

Selon le dossier de première instance, les appellants, en leur qualité de transporteurs maritimes sous connaissance de marchandises en provenance du Pakistan et à destination de Montréal, avaient omis de livrer à l'intimée, en sa qualité d'importatrice, trente-quatre balles de marchandises d'un chargement total de cinquante balles de 300 livres chacune et d'autre part, les appellants avaient versé à l'intimée, avant le début des procédures en Division de première instance, la valeur de facture c.a.f. des marchandises non livrées. Toutefois, à la suite d'un avis du transporteur lui indiquant que les marchandises étaient prêtes à être débarquées et lui demandant d'en prendre livraison au plus vite après les formalités de déclaration en douane, l'intimée a versé les droits de douane afférents aux marchandises en question. L'action visait à recouvrer du transporteur une somme égale aux droits de douane ainsi versés sur les marchandises non livrées.

Selon le même dossier, l'intimée était partie au contrat de transport de marchandises constaté par le connaissance et les appellants, en leur qualité de transporteurs, constituaient l'autre partie à ce contrat.

Afin que les marchandises soient débarquées, l'intimée, à titre d'importatrice, a produit une déclaration d'entrée «provisoire» et versé la somme d'argent nécessaire en vertu d'une telle déclaration (voir l'article 24(1) de la *Loi sur les douanes*¹,

¹ L'article 24(1) et (3) et l'article 25 se lisent comme suit:

24. (1) Si l'importateur de quelques effets ou la personne autorisée à établir la déclaration requise à leur égard se

became apparent that the goods were not going to be delivered but after it received the necessary documentation, the respondent perfected the entry in respect of the sixteen bales that were delivered, if not of the whole shipment, as required by sections 19 *et seq.* of the *Customs Act*.² The judgment appealed against is for an amount equal to the customs duty paid in respect of the goods that were not delivered.

goods, makes and subscribes a declaration before the collector or other proper officer, that he cannot, for want of full information, make perfect entry thereof, and takes the oath provided in such cases, then the collector or officer may cause such goods to be landed on a bill of sight for the packages and parcels thereof, by the best description that can be given, and to be seen and examined by such person and at his expense, in the presence of the collector or other proper officer, or of such other officer as is appointed by the collector or other proper officer, and to be delivered to such person, on his depositing in the hands of the collector or officer a sum of money sufficient in the judgment of the collector or officer to pay the duties thereon.

(3) In all cases where such goods are purchased or consigned a sufficient invoice therefor as provided in section 26 shall be produced within the time appointed by the collector, and in default thereof the importer is liable to a penalty equal to the amount so deposited with the collector recoverable in any court of competent jurisdiction.

25. Such sight entry may be made as aforesaid and the goods may be delivered, if the importer or person as aforesaid makes oath or affirms that the invoice has not been and cannot be produced, and pays to the collector or proper officer aforesaid a sum of money sufficient in the judgment of such collector or officer to pay the duties on the goods; and such sum shall then be held as duties.

² The relevant provisions are:

19. (1) Every importer of goods by sea from any place out of Canada shall, within three days after the arrival of the importing vessel, make due entry inwards of such goods and land them.

20. The person entering any goods inwards shall deliver to the collector or other proper officer

(a) an invoice of such goods showing the place and date of purchase and the name or the style of the firm or person from whom the goods were purchased, and a full description thereof in detail, giving the quantity and value of each kind of goods so imported; and

(b) a bill of entry of such goods, in such form as is appointed by a competent authority, fairly written or printed, or partly written and partly printed, and in duplicate, containing the name of the importer, and if imported

(Continued on next page)

S.R.C. 1970, c. C-40). Par la suite, avant qu'il devienne évident que les marchandises ne seraient pas livrées mais après avoir reçu la documentation nécessaire, l'intimée a complété conformément aux articles 19 et suivants de la *Loi sur les douanes*² une déclaration d'entrée en bonne et due forme pour ce qui est des seize balles livrées (qui représentaient seulement une partie du chargement total). La décision dont appel est interjeté portait sur une somme égale aux droits de douane versés relativement aux marchandises non livrées.

déclare, devant le receveur ou autre préposé compétent, par écrit et sous sa signature, incapable, faute de renseignements suffisants, d'établir une déclaration définitive concernant ces effets et prête le serment prescrit en pareil cas, ce receveur ou préposé peut, aux termes d'une déclaration provisoire visant les colis ou caisses en cause d'après la meilleure description qui peut être donnée, faire débarquer ces effets et les faire voir et examiner par cette personne et à ses dépens, en présence du receveur ou préposé compétent ou d'un autre fonctionnaire que l'un d'eux désigne, et les faire délivrer à cette personne moyennant le dépôt, qu'elle verse entre les mains du receveur ou préposé, d'une somme d'argent qui, de l'avis de l'un de ceux-ci, suffit pour payer les droits dus à cet égard.

(3) Lorsque ces effets ont été achetés ou consignés, une facture suffisante prescrite à l'article 26 doit en être produite dans ledit délai fixé par le receveur, sinon l'importateur est passible d'une amende égale à la somme ainsi déposée chez le receveur et recouvrable devant tout tribunal compétent.

25. Cette déclaration provisoire peut être faite comme il est susdit, et les effets peuvent être délivrés, si l'importateur ou la personne susdite jure ou affirme que la facture n'a pas été et ne peut pas être produite, et s'il paie au receveur ou préposé compétent susmentionné une somme d'argent suffisante, de l'avis de l'un de ceux-ci, pour acquitter les droits sur ces effets; et cette somme est alors retenue à titre de droits.

² Les dispositions pertinentes se lisent comme suit:

19. (1) Tout importateur d'effets expédiés par mer de tout endroit hors du Canada doit faire, dans les trois jours de l'arrivée du navire importateur, une déclaration d'entrée en bonne et due forme des effets et les débarquer.

20. La personne qui déclare des effets à l'entrée doit délivrer au receveur ou autre préposé compétent,

a) une facture de ces effets, indiquant l'endroit et la date de leur achat, le nom ou la raison sociale de la personne ou de la maison de commerce de qui ils ont été achetés, et une description complète et détaillée de ces effets, en donnant la quantité et la valeur de chaque espèce d'effets ainsi importés; et

b) une déclaration d'entrée de ces effets, en la forme voulue par l'autorité compétente, écrite lisiblement ou imprimée, ou partie écrite et partie imprimée, et en double, contenant le nom de l'importateur, et, s'ils sont importés

(Suite à la page suivante)

It appears that the respondent made no claim for refund of such customs duties but proceeded throughout on the basis that it was the responsibility of the appellants, as carrier, to take the necessary steps to recover the duty so paid by making the report contemplated by section 112(1), which reads:

112. (1) No refund of duty paid shall be allowed because of any alleged inferiority, or deficiency in quantity of goods imported and entered, and that have passed into the custody of the importer under permit of the collector, that might have the effect of reducing the quantity or value of such goods for duty, unless the same has been reported to the collector within ninety days of the date of entry or delivery or landing, and the goods have been examined by the collector or by an appraiser or other proper officer, and the proper rate or amount of reduction certified by him after such examination; and if the collector or proper officer reports that the goods in question cannot be identified as those named in the invoice and entry in question, no refund of the duty or any part thereof shall be allowed.

(When it accepted payment from the appellants of the invoice value, the respondent indicated that it did not accept it in settlement of the claim in respect of duty.) On the other hand, the appellants' position was that they had no responsibility with reference to the duty so paid.

As it seems to me, section 112 should be read with section 114(1), which reads:

114. (1) Subject to sections 112 and 115, no refund of a payment or overpayment of duty or taxes, arising otherwise than by reason of an erroneous tariff classification or an erroneous appraisal of value, shall be made unless an application therefor is made within two years of the date of payment or overpayment.

The provisions to which I have referred relate primarily to the customs duty paid by the importer. The principal burdens placed on the Master of an incoming vessel by the *Customs Act* are set out in section 11 of the *Customs Act*, which reads in part:

11. (1) The master of every vessel coming from any port or place out of Canada, or coastwise, and entering any port in Canada, whether laden or in ballast, shall go without delay,

(Continued from previous page)

by water, the name of the vessel and of the master, and of the place to which bound, and of the place, within the port, where the goods are to be unladen, and the description of the goods, and the marks and numbers and contents of the packages, and the place from which the goods are imported, and of what country or place such goods are the growth, produce or manufacture.

L'intimée n'a pas réclamé le remboursement des droits de douane versés, mais a fait valoir, tout au long des procédures, que les appelants avaient la responsabilité, en qualité de transporteurs, de faire le nécessaire pour recouvrer ces droits en établissant le rapport prévu à l'article 112(1):

112. (1) Il n'est pas remboursé de droits payés pour cause de prétendue infériorité ou de prétendu déficit dans la quantité des effets importés et déclarés, et passés sous la garde de l'importateur en vertu d'un permis du receveur, dont l'effet pourrait être de diminuer la quantité ou la valeur de ces marchandises pour les droits, à moins qu'il n'en soit fait rapport au receveur dans les quatre-vingt-dix jours de la date de la déclaration, de la livraison ou du débarquement, que les marchandises n'aient été examinées par le receveur ou par un appréciateur ou autre préposé compétent, et que le véritable taux ou montant de la réduction n'ait été certifié par lui après cet examen; et, si le receveur ou autre préposé compétent signale que les marchandises en question ne peuvent pas être identifiées comme étant celles que mentionnent la facture et la déclaration en question, nul remboursement total ou partiel des droits ne peut être accordé.

(En acceptant des appelants le versement de la valeur de facture, l'intimée a précisé que ce n'était pas à titre de règlement de la réclamation relative aux droits versés.) Par ailleurs, les appelants rejetaient toute responsabilité quant aux droits ainsi versés.

A mon avis, l'article 112 doit être lu de concert avec l'article 114(1):

114. (1) Sous réserve des articles 112 et 115, aucun remboursement de paiement ou de plus-payé de droit ou taxes, attribuable à une cause autre qu'une classification tarifaire erronée ou une estimation erronée de valeur, ne doit être opéré à moins qu'une demande à cette fin ne soit présentée dans les deux ans de la date du paiement ou du plus-payé.

Les dispositions auxquelles j'ai fait référence se rapportent principalement aux droits de douane à acquitter par l'importateur. Les principales tâches incombant au capitaine d'un navire à l'arrivée sont précisées à l'article 11 de la *Loi sur les douanes*, qui se lit en partie comme suit:

11. (1) Le capitaine d'un navire qui vient d'un port ou d'un lieu situé en dehors du Canada, ou fait le cabotage, et entre dans quelque port du Canada, que ce navire soit chargé ou sur

(Suite de la page précédente)

par eau, le nom du navire et du capitaine, le nom de l'endroit de destination, l'endroit du port où les effets doivent être débarqués, la description des effets, les marques et numéros et le contenu des colis, et les lieux d'où les effets sont importés, ainsi que le pays ou le lieu de provenance, de production ou de fabrication de ces effets.

when such vessel is anchored or moored, to the custom-house for the port or place of entry where he arrives, and there make a report in writing to the collector or other proper officer, of the arrival and voyage of such vessel.

(2) The report shall state, so far as any of the following particulars are or can be known to the master, the name, country, tonnage and port of registry of the vessel, the name of the master, the country of the owners, the number and names of the passengers, if any, the number of the crew, and whether the vessel is laden or in ballast, the marks and numbers of every package and parcel of goods on board, if any, the best description possible of all unmarked or unparcelled goods, whether the property of the importer, consumer, passengers, officers or members of the crew, and where the same were laden, and the particulars of any goods stowed loose, and, if consigned, where and to whom consigned, and where any and what goods, if any, have been laden or unladen, or bulk has been broken, during the voyage, also the part of the cargo and the number and names of the passengers intended to be landed at that port, and at any other port in Canada, what part of the cargo, if any, is intended to be exported in the same vessel, and what surplus stores remain on board; but this section shall not be construed to require a report of the wearing apparel or personal effects in actual use by passengers, officers and members of the crew of vessels.

(4) Where pursuant to this section the master of a vessel reports goods for entry inwards to the collector or other proper officer, the master is liable for the duties on the goods so reported but the master is not liable for such duties in respect of any part of the goods on which duties have been paid or in respect of any part of the goods that were

(a) destroyed or lost at sea due to stress of weather or casualty on board the vessel,

(b) not laden on board the vessel at the foreign port of exportation,

(c) destroyed after landing but before being formally entered into a customs warehouse or delivered to a bonded carrier,

(d) formally entered into a customs warehouse,

(e) delivered to a bonded carrier for furtherance to destination,

(f) carried over to another port and there accounted for to customs, or

(g) exported from Canada

if he proves, in accordance with such regulations as the Governor in Council may prescribe in that behalf, that such duties have been paid or any of the events set out in paragraphs (a) to (g) have occurred.

lest, doit se rendre sans délai, après que ce navire est mouillé ou amarré, à la douane du port ou du lieu d'entrée où il arrive, et y faire une déclaration, par écrit, au receveur ou autre préposé compétent de l'arrivée et du voyage du navire.

a (2) Cette déclaration doit indiquer, dans la mesure où le capitaine les connaît ou peut les connaître, les détails suivants: le nom que porte le navire, le pays auquel il appartient, son tonnage et son port d'immatriculation; le nom du capitaine, le pays des propriétaires du navire, le nombre et les noms de ses passagers, s'il y en a, le nombre de membres de l'équipage, et si le navire est chargé ou sur lest; les marques et numéros de chaque colis et caisse de marchandises à bord, s'il en est, la meilleure description possible de toutes les marchandises non marquées ni emballées, qu'elles appartiennent à l'importateur, au consommateur, aux passagers, aux officiers ou aux membres de l'équipage, et l'endroit où en a eu lieu le chargement, ainsi que les détails concernant les effets arrimés en vrac, et, s'ils sont en consignation, à quel endroit et à quelles personnes ils sont consignés, à quel endroit des effets, et quels effets, s'il y en a, ont été chargés ou déchargés, ou à quel endroit la charge a été rompue durant le voyage, quelle partie de la cargaison doit être débarquée à ce port, ainsi que le nombre et les noms des passagers qui doivent aussi y débarquer, et quelle partie de la cargaison et quels passagers doivent être débarqués à d'autres ports du Canada, et quelle partie de la cargaison, s'il en est, doit être exportée dans le même navire, et quels approvisionnements de surplus restent à bord. Cependant, le présent article ne doit pas s'interpréter comme nécessitant une déclaration concernant les vêtements ou effets personnels, réellement en usage, des passagers, officiers et membres de l'équipage des navires.

(4) Lorsque, conformément au présent article, le capitaine d'un navire fait une déclaration d'entrée de marchandises au receveur ou autre préposé compétent, il est responsable des droits à verser relativement aux marchandises ainsi déclarées, mais il n'est responsable des droits relativement à aucune fraction des marchandises à l'égard desquelles des droits ont été versés ni relativement à aucune fraction des marchandises

a) qui ont été détruites ou perdues en mer par suite de gros temps ou d'un sinistre qui s'est produit à bord du navire,

b) qui n'ont pas été chargées à bord du navire au port d'exportation étranger,

c) qui ont été détruites après avoir été débarquées, mais avant d'être officiellement mises en entrepôt de douane ou livrées à un transporteur cautionné,

d) qui ont été officiellement mises en entrepôt de douane,

e) qui ont été livrées à un transporteur cautionné en vue de leur expédition vers leur destination,

f) qui ont été transportées dans un autre port où elles ont été déclarées aux douanes, ou

g) qui ont été exportées du Canada

lorsqu'il prouve, conformément aux règlements que le gouverneur en conseil peut établir à ce sujet, que ces droits ont été versés ou que l'un quelconque des événements énumérés aux alinéas a) à g) s'est produit.

It is also of interest to refer to section 11(3), as enacted by chapter 39 of S.C. 1973-74, which reads:

11. . . .

(3) The report is proof of the goods aboard the vessel in the absence of evidence to the contrary and all goods reported for entry inwards in such report are deemed to have landed in Canada.

At the relevant time, there was a circular issued by the Department of National Revenue which dealt with "Short-Landed Certificates" in part as follows:

1. Checking of cargo is the responsibility of the steamship company and any discrepancies between the inward report or manifest and the actual check of cargo are to be reported to Customs on form A 6½ within thirty days of the date of the original inward report. Where a shortage of one or more packages or units is revealed, and refund of duty and taxes is involved, a short-landed certificate to cover each shipment is to be presented with the form A 6½ amending the inward report.

2. Where one or more packages or units are checked short but are shown on the ship's manifest and relative bills of lading, these documents will be regarded as prima facie evidence that the missing packages were laden on board in the country of export. Short-landed certificates will be approved only for legitimate shortages of whole packages on presentation of suitable documentation, authenticated or signed by responsible persons overseas, as supporting evidence of shortage at point of lading, of Customs documentation confirming that the goods were landed at a foreign port, or extracts from the ship's log confirming loss at sea.

3. If the goods are landed at another Canadian port, it is the responsibility of the steamship company to produce supporting Customs documentation at the port where the goods were reported short.³

The appellants, as carriers, never made the report concerning the undelivered goods here in question that is contemplated by this departmental memorandum although they were shown in the "inward report or manifest".

While the *Customs Act* has been framed on the assumption that an importer ordinarily pays the duty on goods within the three-day period after the vessel arrives (section 19(1)) and then receives his goods directly from the vessel at a time when a

³ The memorandum seems to have been written before the reporting time in section 112(1) was changed from 30 days to 90 days.

L'article 11(3), chapitre 39 des S.C. 1973-74 présente également un intérêt:

11. . . .

(3) La déclaration constitue, sauf preuve contraire, la preuve des marchandises à bord du navire et toutes les marchandises qui y font l'objet d'une déclaration d'entrée sont réputées avoir été débarquées au Canada.

A l'époque en cause, le ministère du Revenu national a émis des instructions relatives aux «Certificats de manquant»; on y lit notamment:

1. Le contrôle de la cargaison incombe à la compagnie de navigation et toute différence entre la déclaration d'entrée ou le manifeste et les chiffres résultant de la vérification des marchandises doit être déclarée à la douane sur la formule A 6½, dans les trente jours de la date de la première déclaration d'entrée. Lorsqu'un manquant d'un ou plusieurs colis ou unités est constaté, et qu'il donne lieu à un remboursement des droits et des taxes, un certificat de manquant au déchargement visant chaque envoi doit être produit selon la formule A 6½ qui modifie la déclaration d'entrée.

2. Lorsqu'un ou plusieurs colis ou unités accusent un manquant, mais qu'ils sont indiqués dans le manifeste du navire et dans le connaissement, ces documents devront être considérés comme une preuve que les colis manquants ont été mis à bord dans le pays d'exportation. Les certificats de manquant au déchargement seront agréés seulement pour les colis entiers qui manquent, sur présentation de la documentation requise, attestée ou signée par une personne responsable outre-mer, à l'appui de la preuve de l'existence des manquants au point de chargement, ou d'une documentation de la douane confirmant que les marchandises ont été déchargées dans un port étranger, ou des extraits du livre de bord confirmant la perte en mer.

3. Si les marchandises sont déchargées dans un autre port canadien, il incombe à la compagnie de navigation de produire au bureau où les marchandises ont été déclarées manquantes la documentation douanière établissant ce fait.³

Les appelants, en leur qualité de transporteurs, n'ont jamais fait pour les marchandises non livrées en cause la déclaration visée par ce mémoire ministériel, bien que ces marchandises aient figuré dans la «déclaration d'entrée ou le manifeste».

Bien que l'économie de la *Loi sur les douanes* repose sur l'hypothèse voulant qu'un importateur, en temps normal, s'acquitte des droits de douane relatifs à ses marchandises dans les trois jours de l'arrivée du navire (article 19(1)) et qu'ensuite

³ Le mémoire semble avoir été rédigé avant que le délai de dépôt du rapport prévu à l'article 112(1) passe de 30 à 90 jours.

customs officer is in attendance (section 8(2)),⁴ in fact, and apparently in accordance with modern business usage, the part of the cargo of the vessel in question that was destined for Montreal was unloaded *unchecked* into the custody of the carriers' agents by whom it had to be sorted before delivery could be made to the consignees of their respective consignments. (It was not unusual for this to involve a delay of more than 30 days.) As a result, there was a substantial interval between the time of unloading and the time when it was ultimately determined that the goods in question were not available for delivery under the contract of carriage to the respondent. In the meantime, as already indicated, the respondent, as importer, had had to pay duty, as a matter of business expediency, on the assumption that the goods would be available for delivery to him in accordance with the appellants' representations.

When it was ascertained, after the entry had been perfected and the customs duty had been paid, that the goods were not available for delivery pursuant to the bill of lading, it would appear that neither the respondent nor the carriers' agents had any knowledge as to whether the goods had in fact been imported into Canada and subsequently disappeared or whether they had either not been on the vessel when it left Pakistan or had subsequently been unloaded from the vessel before it came into Canada.

⁴ Section 8(2) reads:

8. . . .

(2) No goods shall be so unladen, unless for the purpose of lightening the vessel in crossing over or getting free from a shoal, rock, bar or sand bank, except between sunrise and sunset, and on some day not being a Sunday or statutory holiday, and at some hour and place at which an officer is appointed to attend the unloading of goods, or at some place for which a surffiance has been granted by the collector or other proper officer, for the unloading of such goods, except that the collector or other proper officer at the port at which entry of the goods is to be made may give permission in writing for the lightening of a vessel and unloading of goods

(a) on a statutory holiday other than a Sunday;

(b) after sunset and before sunrise; and

(c) at a place other than a port;

but such unloading shall be done only in the presence of an officer detailed for such service and under such conditions and upon such terms as the Minister may authorize or prescribe.

a
b
c
d

reçoive sa marchandise directement au moment du déchargement en présence du préposé aux douanes de service (article 8(2))⁴, en fait, et conformément aux usages commerciaux modernes, la partie de la cargaison en cause ici qui devait parvenir à Montréal a été déchargée *sans contrôle* sous la garde des agents des transporteurs; ces agents devaient faire un tri avant de livrer aux consignataires leurs marchandises respectives (il n'est pas exceptionnel que cette procédure exige plus de 30 jours). Par conséquent, il s'est écoulé un intervalle important entre le moment du déchargement et le moment où l'on s'est finalement aperçu que les marchandises en question ne pouvaient être livrées à l'intimée aux termes du contrat de transport. Entre temps, comme on l'a dit, l'intimée, en sa qualité d'importatrice, avait dû payer, pour la bonne marche de l'affaire, les droits de douane exigés en prenant pour acquis que les marchandises lui seraient livrées conformément aux déclarations des appellants.

e
f

Quant il s'est avéré, après que la déclaration d'entrée eut été complétée en bonne et due forme et que les droits de douane eurent été payés, que les marchandises ne seraient pas livrées conformément au connaissement, il appert que ni l'intimée ni les agents des transporteurs ne savaient si les marchandises avaient, de fait, été importées au Canada et avaient subséquemment disparu ou si ces marchandises n'étaient pas à bord quand le navire a quitté le Pakistan ou si elles avaient subséquemment été déchargées du navire avant qu'il n'arrive au Canada.

g
h

⁴ L'article 8(2) se lit comme suit:

8. . . .

(2) Sauf pour alléger le navire et lui permettre de franchir quelque haut-fond, roche, barre ou banc de sable, ou l'en dégager, nul effet ne doit être déchargé, si ce n'est entre le lever et le coucher du soleil, un jour qui n'est ni un dimanche ni un jour de fête légale, et à une heure et à un endroit où il y a un préposé chargé de surveiller le déchargement des effets, ou à quelque endroit où le receveur ou autre préposé compétent a, par tolérance, permis de décharger des effets. Toutefois, le receveur ou autre préposé compétent au port où doit se faire l'inscription des marchandises peut accorder permission par écrit pour l'allègement d'un navire et le déchargement de marchandises

a) un jour de fête statutaire, autre qu'un dimanche;

b) après le coucher et avant le lever du soleil; et

c) à un autre endroit qu'un port;

j
mais ce déchargement ne doit être fait qu'en la présence d'un préposé délégué pour ce service et aux conditions que le Ministre peut autoriser ou prescrire.

The vessel arrived in Montreal in July, 1974 but, according to the evidence, it was not until the time of the trial in May, 1976, that the respondent learned of an incident that occurred in Pakistan at the time that the vessel was being loaded, which incident pointed to the possibility that the goods in question might, after being loaded on the vessel in Pakistan, have been removed from the vessel by Pakistani police authorities looking for contraband. Largely on the basis of that evidence, the learned Trial Judge concluded that the balance of probability was that the goods had never been imported into Canada. He indicated, however, that it was a "matter of speculation" as to whether the customs authorities "would have accepted such a conclusion when the documents indicated otherwise". The significance of this is that, if the goods were in fact imported into Canada, the customs duties paid to the Canadian authorities were not repayable even if the goods were never delivered to the respondent but, if they had *not* been so imported, a claim for return of the customs duties would probably have succeeded assuming that it had been prosecuted in accordance with the requirements of the Act and applicable regulations.

Leaving aside for the moment particular defences put forward by the appellants, I adopt the position developed by Thurlow J. (as he then was) in *Club Coffee Company Limited v. Moore-McCormack Lines, Inc.*⁵ (on which, as I understand him, the learned Trial Judge based his judgment) that, in a case where a carrier fails to deliver goods in accordance with a contract of carriage, the consignee is entitled to be compensated for the loss directly attributable to non-delivery and that, in an appropriate case, the compensation may include not only the value of the goods not delivered but also other loss directly attributable to non-delivery.

As I read the pleadings on which this action went to trial, the parties were both proceeding on the basis that, when the appellants paid to the respondent the invoice value of the goods, that

⁵ [1968] 2 Ex.C.R. 365.

Le navire est arrivé à Montréal en juillet 1974 mais, selon la preuve, ce n'est qu'après le début de l'audience de première instance, en mai 1976, que l'intimée a pris connaissance d'un incident survenu au Pakistan au moment du chargement du navire. Cet incident donnait à penser que les marchandises en question avaient pu, après leur chargement à bord du navire au Pakistan, en avoir été retirées par la police pakistanaise qui soupçonnait la présence d'articles de contrebande. Le savant juge de première instance a conclu, se fondant en grande partie sur cette preuve, que selon la prépondérance des probabilités, les marchandises n'avaient sans doute jamais été importées au Canada. Il a toutefois indiqué que la question de savoir si les autorités douanières «auraient accepté une telle conclusion alors que les documents indiquaient le contraire» était «matière à conjecture». Ce qui signifie que, si les marchandises *avaient été* de fait, importées au Canada, les droits de douane versés aux autorités canadiennes ne pouvaient être recouvrés, même si les marchandises n'avaient jamais été livrées à l'intimée mais que, si ces marchandises n'avaient *pas* été importées, une demande de remboursement des droits de douane aurait probablement été recevable en la supposant conforme aux prescriptions de la Loi et des règlements applicables.

Laissant de côté pour l'instant les moyens de défense particuliers présentés par les appelants, je me range à l'avis du juge Thurlow (alors juge puîné) dans *Club Coffee Company Limited c. Moore-McCormack Lines, Inc.*⁵ (précédent sur lequel, si je comprends bien, le savant juge de première instance a fondé son jugement). Selon cette décision, lorsqu'un transporteur fait défaut de livrer des marchandises comme le stipule le contrat de transport, le consignataire a droit à un dédommagement pour la perte directement afférente au défaut de livraison et, dans un cas approprié, le dédommagement peut comprendre non seulement la valeur de la marchandise non livrée, mais également toute autre perte directement afférente au défaut de livraison.

En lisant les plaidoiries que les parties ont présenté en première instance, je vois qu'elles se sont toutes deux fondées sur la proposition voulant que, lorsque les appelants ont versé à l'intimée la valeur

⁵ [1968] 2 R.C.É. 365.

amount was paid and accepted as being the value of the goods,⁶ not including customs duty, at the time that they should have been delivered. The only question that was dealt with at trial was whether failure to deliver resulted in a direct loss to the respondent, in addition to the invoice value, equal to the customs duty that it had paid on the goods that were not delivered.

If the goods had been delivered in accordance with the contract, in my view, the respondent would have had in Canada duty paid goods, which would have had a *prima facie* value of

- (a) invoice value, plus
- (b) the duty on such goods.

If, therefore, duty had become payable by the respondent as importer on the goods that were not delivered, in my view, it was entitled to recover for breach of contract not only the invoice value, which it had received, but the duty that it had paid on the goods that the appellants had failed to deliver to it. In reaching that conclusion, I base myself on the customs and shipping business situation in Canada, which was obviously known to the appellants as well as to the respondent, that, in such a case, duty had to be paid, on the basis of information supplied by the carrier to the importer that the goods were on the incoming vessel, to enable the expected goods to be removed from the vessel and delivered to the importer and that, as a matter of commercial reality, such a payment of duty had to be made by the importer, before the goods were available for delivery, on the basis only of the carrier's information that they were on the incoming vessel.

On the other hand, the loss to the respondent arising from having paid customs duties in respect of goods that it never received can only be regarded, on the facts of this case, as being a direct result

⁶ I think that there is a rebuttable presumption that goods have a value to the business man equal to what he has arranged to pay to get them into his inventory.

de facture des marchandises, cette somme a été versée et acceptée comme représentant la valeur desdites marchandises⁶ au moment où ces marchandises auraient dû être livrées à l'exclusion des droits de douane. La seule question examinée au cours de l'audition était celle de savoir si le défaut de livraison a entraîné, pour l'intimée, une perte nette en plus de la valeur de facture, égale aux droits de douane qu'elle avait versés sur les marchandises non livrées.

A mon avis, si les marchandises avaient été livrées conformément au contrat, l'intimée aurait eu en sa possession au Canada des marchandises exonérées de droits dont la valeur aurait compris à première vue:

- a) la valeur de facture plus
- b) les droits de douane sur les marchandises.

Par conséquent, si l'intimée, en qualité d'importatrice, avait dû verser des droits sur les marchandises non livrées, à mon avis elle aurait eu le droit de se faire rembourser pour cause d'inexécution du contrat, non seulement la valeur de facture (qu'elle avait reçue) mais les droits qu'elle avait versés sur les marchandises non livrées par les appelants. Pour conclure ainsi, je me suis fondé sur les coutumes et la situation de l'entreprise maritime au Canada, manifestement connues des appelants autant que de l'intimée savoir que, d'une part, dans un tel cas, les droits de douane doivent être versés, sur la foi de la confirmation par le transporteur à l'importateur que les marchandises sont à bord du navire qui doit arriver, afin que ces marchandises soient déchargées et livrées à l'importateur; d'autre part, pour les nécessités du commerce, ces droits doivent être versés par l'importateur avant que les marchandises ne soient prêtes à être livrées, sur la foi uniquement des renseignements fournis par le transporteur selon lesquels lesdites marchandises sont à bord du navire qui doit arriver.

Par ailleurs, la perte subie par l'intimée du fait du paiement des droits de douane relatifs à des marchandises qu'elle n'a jamais reçues ne peut être considérée, en l'espèce, comme le résultat

⁶ J'estime qu'il existe une présomption réfutable selon laquelle des marchandises ont, pour l'homme d'affaires, une valeur égale à la somme versée pour les inclure dans son inventaire.

of the appellants' breach of contract in not delivering such goods if

(a) the goods were in fact imported into Canada, or

(b) if the goods were not imported into Canada, if the respondent, as between itself and the appellants, should not have obtained a refund of the customs duties from the customs authorities.

With reference to the first of these two questions, it is not clear to me, reading the judgment as a whole, whether the learned Trial Judge has found as a fact that the goods were *not* imported into Canada. If he did, I am inclined to the view that there was no basis for such a finding. I am satisfied that there was evidence that it was one possible reason why the goods were not available for delivery. I have not, however, been able to find persuading evidence that it was a more probable explanation than the possibility that the goods were misappropriated after they were landed. In any event, in view of my conclusion on the second question, I do not find it necessary to reach any conclusion on that question.

It does seem to be clear that

(a) the undelivered goods were included by the appellants in the manifest delivered to customs, with the result that, in the absence of proof to the contrary, by virtue of section 11(3) of the *Customs Act* they were deemed to have been landed in Canada,

(b) the appellants, in effect, advised the respondent that the goods were on the vessel which was approaching Canada and which subsequently discharged cargo in Montreal, and

(c) the appellants, at no time, advised the respondent that the goods were not imported into Canada, nor did they supply it with proof that they were not imported into Canada.

In these circumstances, I am of opinion that it cannot be said, as between the appellants and the respondent, that the respondent should have prosecuted a refund claim for the customs duty in question and I am further of opinion that, as of the time that the action was launched in the Trial Division, the respondent was entitled to be indem-

direct de l'inexécution du contrat par les appelants qui n'ont pas livré les marchandises, que si

a) les marchandises ont réellement été importées au Canada, ou

b) si elles ne l'ont pas été, que l'intimée, en ce qui la concerne et concerne les appelants, n'est pas habilitée à obtenir des autorités douanières le remboursement des droits.

Pour ce qui est de la première de ces deux questions, il ne ressort pas clairement de l'ensemble de la décision que le savant juge de première instance ait effectivement conclu que les marchandises n'ont *pas* été importées au Canada. S'il l'a fait, je suis d'avis qu'une telle conclusion est sans fondement. J'en suis convaincu, on a prouvé que c'était l'une des raisons possibles expliquant que les marchandises n'étaient pas prêtes à être livrées.

Toutefois, je n'ai trouvé aucun élément de preuve pour me persuader qu'il s'agissait là d'une explication plus probable que celle voulant que les marchandises aient été détournées après avoir été débarquées. Quoi qu'il en soit, compte tenu de ma conclusion sur la seconde question, je n'estime pas nécessaire de conclure sur ce point.

Il paraît clair que

a) les marchandises non livrées ont été inscrites par les appelants dans le manifeste remis à la douane, donc, en l'absence d'une preuve contraire, elles sont réputées avoir été débarquées au Canada conformément à l'article 11(3) de la *Loi sur les douanes*,

b) l'appelant, de fait, a informé l'intimée que les marchandises étaient à bord du navire qui s'approchait du Canada et qui a subséquentement déchargé sa cargaison à Montréal, et

c) les appelants n'ont, à aucun moment, informé l'intimée que les marchandises n'avaient pas été importées au Canada, ni fourni des éléments de preuve confirmant qu'elles n'ont pas été importées au Canada.

Cela dit, selon moi, on ne peut affirmer, en ce qui concerne les appelants et l'intimée, que cette dernière aurait dû réclamer le remboursement des droits de douane en question et, de plus, j'estime qu'à partir du moment où l'action a été instituée en Division de première instance, l'intimée avait le droit d'être indemnisée par les appelants de la

nified by the appellants for the loss arising from having paid duties on the undelivered goods.

In reaching this conclusion I have had some hesitation because, as it seems to me, both parties took an unsupportable position, *viz*,

(a) the respondent took the position that the responsibility to obtain a refund of any duties paid on undelivered goods was that of the carrier, and

(b) the appellants took the position that they had no responsibility in respect of the duties paid on the undelivered goods.

Upon considering the matter I have concluded

(a) that, while it was the responsibility of the importer to reclaim duties paid by it that could be lawfully reclaimed, in this case, there was never any proof available to it on which it could base such a refund claim and the appellants never put the respondent on notice that there was any such proof available nor was there any other indication that the respondent should have, as a reasonably prudent business matter, been conscious of any possibility of its having a reasonably sound basis for a refund claim; and

(b) that the appellants had created the *prima facie* liability for payment of the duties and either had, at no relevant time, "proof to the contrary" at its disposal, or, if it had such proof, never gave notice thereof to the respondent.

In these circumstances, I am of opinion that the position so taken by the respondent cannot be regarded as having adversely affected the ultimate result. As it seems to me, the loss suffered by the respondent through payment of the duties is directly attributable to the fact that the appellants included the undelivered goods in their manifest, and served the usual notice on the respondent, whether or not the goods were actually imported into Canada, and that circumstances never arose that should have caused the respondent to minimize its loss by obtaining a refund of duties.

Leaving aside any question of the failure of the appellants to have "reported" the shortage under section 112(1) (which as I read it only applies in respect of "deficiency of quantity" of goods "imported and entered, and that have passed into the custody of the importer . . ."), as it seems to

perte découlant du versement de droits sur les marchandises non livrées.

J'ai eu quelque hésitation à parvenir à cette conclusion car, selon moi, les deux parties ont adopté des thèses insoutenables. En effet

a) selon l'intimée, il revenait au transporteur d'obtenir le remboursement de tous droits payés sur des marchandises non livrées, et

b) les appelants rejettent toute responsabilité quant aux droits versés sur les marchandises non livrées.

c) Après mûre réflexion, j'ai conclu ce qui suit:

a) bien qu'il incombât à l'importatrice de réclamer le remboursement des droits versés par elle, dans la mesure où elle était habilitée à les recouvrer, elle ne disposait en fait d'aucune preuve à l'appui de sa réclamation. En effet, jamais les appelants n'ont avisé l'intimée de l'existence d'une telle preuve et rien n'indique que l'intimée aurait dû, en tant que commerçante raisonnablement prudente, connaître la possibilité d'en obtenir une qui puisse valablement étayer sa demande de remboursement;

b) les appelants ont fait naître une présomption de responsabilité quant au versement des droits de douane, mais n'ont jamais fourni à l'intimée «la preuve du contraire». S'ils détenaient une telle preuve, ils n'en ont jamais avisé l'intimée.

En l'espèce, je suis d'avis que la thèse de l'intimée ne peut être considérée comme ayant nui au résultat final. Selon moi, la perte subie par elle du fait du versement des droits est directement attribuable à l'inscription par les appelants dans leur déclaration des marchandises non livrées et au fait qu'ils ont signifié à l'intimée l'avis habituel sans savoir si les marchandises avaient réellement été importées au Canada. Il n'a donc jamais été donné à l'intimée la possibilité de minimiser sa perte en obtenant le remboursement des droits ainsi versés.

Mettant de côté la question de l'omission par les appelants de faire «rapport» des marchandises manquantes conformément à l'article 112(1) (qui ne s'applique, si je comprends bien, qu'au «déficit dans la quantité» des effets «importés et déclarés, et passés sous la garde de l'importateur . . . »),

me, there was a *prima facie* basis for the respondent's claim for customs duty paid by it on goods that the appellants failed to deliver under the contract of carriage.⁷

I turn to the special defences relied on by the appellants.

With reference to the reliance by the appellants on the clause in the bill of lading concerning "Responsibility . . . after discharge . . .", this in my view is a defence available to the appellants only if it establishes that its failure to deliver was caused by "loss . . . of . . . the goods . . . after they are discharged" and, in the absence of proof of "loss . . . after discharge", it does not serve as a defence. On the basis of the evidence there was no proof of any such loss. It is just as likely that they were discharged either in Pakistan or Durban.

Similarly with reference to article 24 of the bill of lading, it was a limitation on the ordinary rule concerning quantum of compensation on which the appellants rely, although it does not seem to have been pleaded. The onus was on the appellants to show that it would operate to eliminate the respondent's claim for duties paid uselessly. Not only were the facts giving rise to the application of this article as a defence not pleaded by the defence but, in my view, it does not apply in a case such as this where there is no proof of what happened to the goods. That article can only operate as a defence or partial defence where there was "loss of, or damage to, or detention of, the goods". In this case all that was established was that the goods were not, in fact, delivered. I express no opinion as to whether the words in the article "shipper's net invoice cost and disbursements" apply to the importer's cost and disbursements or, if it does, whether the word "disbursements" would include payment by the importer of customs duty.

⁷ There are various passages in the learned Trial Judge's reasons which indicate that there was an "apparent impossibility of showing that the goods were never landed in Canada" although he recognizes "the likelihood of this being so".

j'estime que la demande de l'intimée en recouvrement des droits payés par elle sur les marchandises que les appelants ont fait défaut de livrer aux termes du contrat de transport⁷ est, de prime

^a abord, fondée.

Je passe maintenant aux moyens de défense spéciaux des appelants.

Pour ce qui est de la clause du connaissance invoquée par les appelants et concernant la [TRANSDUCTION] «Responsabilité . . . après le déchargement . . .» il s'agit, à mon avis, d'un moyen de défense que les appelants peuvent invoquer seulement s'ils établissent que leur défaut de livrer les marchandises a été causé par la [TRADUCTION] «perte . . . des . . . effets . . . après leur déchargement» et, en l'absence d'éléments de preuve constatant [TRADUCTION] «la perte . . . après le déchargement», ce moyen ne peut être invoqué. Il appert que les appelants n'ont pas prouvé une telle perte. Il se peut que les marchandises aient été déchargées au Pakistan tout aussi bien qu'à Durban.

De même, les appelants se sont fondés sur la clause 24 du connaissance qui apporte des restrictions à la règle ordinaire concernant le quantum des dommages-intérêts; les appelants ne semblent pas, toutefois, avoir plaidé cette clause. Le fardeau leur incombe d'établir que la clause jouerait de manière à écarter la demande de l'intimée en remboursement des droits payés inutilement. Non seulement les faits permettant d'invoquer cette clause en défense n'ont-ils pas été établis mais, à mon avis, la clause ne peut s'appliquer dans un cas comme celui-ci où l'on n'a pas prouvé le sort des marchandises. Cette clause n'entre en jeu comme moyen de défense ou de défense partielle que dans le cas de [TRADUCTION] «pertes, avaries, ou retenue des marchandises». En l'espèce, on n'a pu établir que les marchandises n'ont pas, de fait, été livrées. Je ne me prononce pas sur la question de savoir si les termes de la clause, savoir «prix net de la facture et débours du chargeur» s'appliquent au prix et aux débours assumés par l'importatrice et, dans l'affirmative, sur la question de savoir si le mot «débours» englobe le versement, par l'importatrice, des droits de douane.

⁷ Les motifs de décision du savant juge de première instance renferment différents passages où il fait état de «l'apparente impossibilité d'établir que les marchandises n'ont jamais été débarquées au Canada» bien que le juge reconnaisse «que ce soit probablement le cas».

The appellants also raised the question of the jurisdiction of the Trial Division in this matter but, in view of this Court's recent judgment in *Associated Metals and Minerals Corporation v. The "Evie W."* [A-175-73], did not argue that question in this Court. The point was not, however, abandoned.

For the above reasons, I am of opinion that the appeal should be dismissed with costs.

* * *

LE DAIN J.: I agree.

* * *

HYDE D.J.: I agree.

Les appelants ont également soulevé la question de la compétence de la Division de première instance dans cette affaire mais, compte tenu de la décision récente de la présente cour, *Associated Metals and Minerals Corporation c. L'«Evie W.»* [A-175-73], ils n'ont pas débattu ce point à l'audience. La question n'a toutefois pas été abandonnée.

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

* * *

LE JUGE LE DAIN: Je souscris.

* * *

LE JUGE SUPPLÉANT HYDE: Je souscris.