

T-1084-77

T-1084-77

Coutinho, Caro & Co. (Canada) Ltd. (*Plaintiff*)Coutinho, Caro & Co. (Canada) Ltd. (*Demande-  
resse*)

v.

a c.

The Owners of the Vessel *Ermua*, the Charterers of the Vessel *Ermua*, Naviera Vizcaina S.A., Inter-cast S.A., Cast Europe N.V., Cast North America Limited, Cast Transportation Limited, Cast Shipping Limited, Richmond Shipping Limited (*Defendants*)

Les propriétaires du navire *Ermua*, les affréteurs du navire *Ermua*, Naviera Vizcaina S.A., Inter-cast S.A., Cast Europe N.V., Cast North America Limited, Cast Transportation Limited, Cast Shipping Limited, Richmond Shipping Limited (*Défendeurs*)

Trial Division, Walsh J.—Montreal, March 20; Ottawa, March 29, 1979.

Division de première instance, le juge Walsh—Montréal, le 20 mars; Ottawa, le 29 mars 1979.

*Maritime law — Contracts — Bill of lading stamped indicating unchecked but listing supposed contents with weights and dimensions — One entire lift of steel angles, and pieces from three other lifts, lost — Defendants plead limitation of liability of Brussels Convention, 1924 — Whether or not shipper assumed risk if on delivery the lifts (packages or units) contained fewer than the individual number of pieces — Whether the limitation applies to each lift or whether each piece is itself a package or unit — Carriage of Goods by Water Act, R.S.C. 1970, c. C-15, Schedule, Art. III, par. 3.*

*Droit maritime — Contrats — Un cachet apposé sur le connaissement indiquait que les palanquées n'étaient pas vérifiées quant à leur contenu, mais étaient réputées contenir les pièces indiquées, avec les dimensions et les poids indiqués — Une palanquée entière ainsi que des pièces provenant de trois autres palanquées ont été perdues — Les défendeurs invoquent la limite de responsabilité prévue par la Convention de Bruxelles de 1924 — Il s'agit de savoir si l'expéditeur a accepté le risque de pièces manquantes à la livraison des palanquées (colis ou unités) — Il s'agit de savoir si la limite s'applique à chaque palanquée ou si chaque pièce constitue elle-même un colis ou unité — Loi sur le transport des marchandises par eau, S.R.C. 1970, c. C-15, annexe, art. III, par. 3.*

The action concerns the loss of part of a cargo of steel angles, shipped in lifts of several pieces each, on the vessel *Ermua*. The bill of lading described the number of lifts and pieces, giving their weight, and had a rubber stamp superimposed on it reading "Total lifts contents unchecked but said to contain indicated number of pieces, and said to be of indicated dimensions and weights." One entire lift was not delivered, and twelve pieces, four from each of three lifts, were also missing. Defendants plead that the cargo was properly loaded, stowed, and cared for, and with the exception of the one lift, delivered in the apparent order and condition as received on board, and hence disclaim liability. Defendants also plead the terms of the 1924 Brussels Convention limiting liability per package, and tender that amount for the lost lift. Two legal issues arise: firstly, whether the shipper by accepting the clause in the bill of lading has assumed the risk if on delivery the lifts contain fewer than the individual number of pieces, and secondly, whether a \$500 limitation applies to each lift or whether each piece itself is a "package or unit".

Le litige porte sur la perte d'une partie d'une cargaison de coins d'acier, expédiés en palanquées composées chacune de plusieurs pièces, à bord du navire *Ermua*. Le connaissement indiquait le nombre de palanquées et de pièces ainsi que leur poids, mais portait cette inscription cachetée: «Palanquées non vérifiées quant à leur contenu, mais réputées contenir le nombre de pièces indiqué des dimensions et poids indiqués.» Une palanquée entière n'a pas été livrée, de même que douze pièces provenant de trois autres palanquées, à raison de quatre pièces par palanquée. Les défendeurs font valoir que la cargaison a été convenablement chargée, arrimée et surveillée et qu'à l'exception d'une palanquée, elle a été livrée dans le même état apparent qu'au chargement. Par conséquent, ils déclinent toute responsabilité. Les défendeurs invoquent aussi la Convention de Bruxelles de 1924 portant limite de responsabilité par colis, et entendent appliquer cette limite à la palanquée perdue. Deux points de droit se font jour: il s'agit de savoir en premier lieu si, en acceptant la clause du connaissement, l'expéditeur a accepté le risque de pièces manquantes à la livraison et, en second lieu, si la limite de \$500 s'applique à chaque palanquée ou si chaque pièce constitue en soi un «colis ou unité».

*Held*, the action is allowed. While the shortage may have been attributable to the shipper, the better view is that the carrier cannot avoid responsibility by simply stamping a clause on the bill of lading "said to contain indicated number of pieces". The acknowledgment that the shipment was received in "apparent good order and condition" creates *prima facie* proof against the carrier which, because of the special clause can be

*Arrêt*: l'action est accueillie. Bien que la perte puisse être attribuable à l'expéditeur, il semble plutôt que le transporteur ne peut se soustraire à toute responsabilité en estampillant sur le connaissement la mention «réputées contenir le nombre de pièces indiqué». L'admission que la cargaison a été reçue en «bon état et bonne condition apparents» constitue une preuve *prima facie* contre le transporteur mais cette preuve peut être

rebutted by evidence indicating that the lifts in question did not contain the number of pieces which they were said to contain, but the burden is on defendant to present such proof. Therefore, in addition to the claim for the missing lift a claim can be made for the twelve missing pieces from the other lifts. Although the evidence indicates that the strapping into lifts is the customary way of shipping steel such as that with which the Court is concerned, such a lift with the number of pieces strapped together for shipment is a package, whether or not this is the customary way of packaging it for shipment. The individual pieces of steel cease to be units when they are so strapped together into a lift.

## ACTION.

## COUNSEL:

*Marc de Man* for plaintiff.  
*Robert Cypihot* for defendants.

## SOLICITORS:

*Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb*,  
Montreal, for plaintiff.  
*Brisset, Bishop, Davidson & Davis*, Montreal,  
for defendants.

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

WALSH J.: This action concerns the loss of part of a cargo of steel angles shipped on the vessel *Ermua* of which defendants were the owners, operators, managers or charterers on November 8, 1974 under clean on board bill of lading No. 1304 dated at Antwerp, Belgium, from Antwerp to Montreal. The shipment was composed of 10 lifts of 14 pieces each measuring 4" x 4" x 3/8" x 40 ft. in length of steel angles and 9 lifts of 12 pieces each measuring 4" x 4" x 1/2" x 40 ft. in length. One entire lift of 12 pieces of the 1/2" angles was not delivered and 12 other pieces of the 1/2" angles were also missing, four from each of three lifts. The total value which is based on weight amounted to \$2,880.78 for which the claim is made together with interest from the date of arrival of the vessel at the Port of Montreal which the parties now agree should be fixed at a rate of 8%.

Defendants invoke and plead the terms of the Belgium Enactment of the 1924 Brussels Convention with respect to the per package limitation and

réfuté, vu la clause spéciale, par la preuve que les palanquées en question ne contenaient pas le nombre de pièces qu'elles étaient censées contenir, mais la charge de cette preuve incombe au défendeur. Par conséquent, en plus de la réclamation pour la palanquée manquante, une réclamation peut être déposée pour les douze pièces manquantes des autres palanquées. Quoique la preuve démontre que la façon ordinaire d'expédier de l'acier, tel que celui qui nous concerne, est de l'attacher en palanquée, il appert qu'une palanquée dont les pièces sont attachées ensemble pour l'expédition constitue un colis, peu importe qu'il s'agisse là de la façon ordinaire de les emballer pour l'expédition. Les pièces d'acier ne constituent plus des unités lorsqu'elles sont ainsi attachées ensemble en palanquée.

## ACTION.

## c AVOCATS:

*Marc de Man* pour la demanderesse.  
*Robert Cypihot* pour les défendeurs.

## PROCUREURS:

*Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb*,  
Montréal, pour la demanderesse.  
*Brisset, Bishop, Davidson & Davis*, Montréal,  
pour les défendeurs.

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

LE JUGE WALSH: La présente action concerne la perte d'une partie d'une cargaison de coins d'acier, expédiés en direction de Montréal à bord du navire *Ermua* dont les défendeurs étaient les propriétaires, opérateurs, gérants et affréteurs le 8 novembre 1974 sous le connaissement sans réserves n° 1304 fait à Anvers (Belgique). La cargaison était composée de 10 palanquées de 14 pièces chacune, mesurant 4" x 4" x 3/8" x 40 pieds de longueur et de 9 palanquées de 12 pièces chacune, mesurant 4" x 4" x 1/2" x 40 pieds de longueur. Une palanquée entière de 12 pièces de coins de 1/2" n'a pas été livrée et 12 autres pièces de coins de 1/2" manquaient également, soit quatre pièces provenant de chacune de trois palanquées. La valeur totale de la réclamation, basée sur le poids, s'élève à \$2,880.78, plus les intérêts que les parties sont maintenant d'accord pour fixer au taux de 8 p. 100, à compter de la date d'arrivée du navire au port de Montréal.

Les défendeurs invoquent et plaident la loi belge qui met en vigueur la Convention de Bruxelles de 1924 traitant de la limite relative à chaque colis.

the parties agree that this Act is the same as the Canadian *Carriage of Goods by Water Act*<sup>1</sup> adopting the aforementioned Convention with the effect of limiting the carrier to an amount of \$500 "per package or unit" unless the nature and value of the goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading (Article IV 5). The bill of lading described the numbers of lifts and pieces, giving their weight also and had a rubber stamp superimposed on it reading "Total lifts contents unchecked but said to contain indicated number of pieces, and said to be of indicated dimensions and weights."

Defendants further plead that the shipment was properly loaded and stowed and cared for and that when the vessel arrived in Montreal the shipment except for one lift was discharged and delivered in the same apparent order and condition as when received on board. Defendants have tendered as payment for the cargo on the missing lift the sum of \$500 plus \$275 interest and costs. Defendants further plead that since the shipment except for the one lift was discharged in the same apparent order and condition as when received on board they are not responsible for any loss or damage that may have occurred between the time the merchandise was discharged and the time it was picked up by the party claiming to be entitled to it, that plaintiff failed to take delivery within reasonable delay, or to notify the defendants of the alleged shortage within reasonable delay. The invoking of the one year limitation to bring action referred to in the pleadings was abandoned at trial, defendants conceding that as a result of discussions between the parties prior to the institution of proceedings it was no longer contended that the action is time-barred.

Two legal issues arise, one being the relationship between the shipper and the carrier, and the other the question of whether a \$500 limitation applies to each lift or whether each piece itself is "package or unit".

Evidence established that the cargo had been purchased by plaintiff from its parent company

<sup>1</sup> R.S.C. 1970, c. C-15.

Les parties conviennent que cette loi est la même que la *Loi sur le transport des marchandises par eau*<sup>1</sup> qui met en vigueur au Canada la convention susmentionnée. La loi canadienne a pour effet de limiter le transporteur à un montant de \$500 «par colis ou unité» à moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissance (paragraphe 5 de l'article IV). Le connaissance décrivait le nombre de palanquées et de pièces, donnait aussi leur poids et portait un timbre surimposé se lisant [TRADUCTION] «Palanquées non vérifiées quant à leur contenu, mais réputées contenir le nombre de pièces indiqué des dimensions et poids indiqués.»

Les défendeurs font en outre valoir que la cargaison a été correctement chargée, arrimée et surveillée et qu'à l'arrivée du navire à Montréal, celle-ci, à l'exception d'une palanquée, a été déchargée et livrée dans les mêmes état et conditionnement apparents qu'à sa réception à bord. Les défendeurs ont offert en paiement de la cargaison de la palanquée manquante la somme de \$500 plus \$275 en intérêts et frais. Les défendeurs disent également n'être responsables d'aucun dommage ou perte qui a pu survenir entre le moment où la marchandise a été débarquée et celui où le destinataire en a pris livraison, puisque d'une part la cargaison, à l'exception d'une palanquée, a été déchargée dans les mêmes état et conditionnement apparents qu'à sa réception à bord et que d'autre part la demanderesse n'a pas, dans un délai raisonnable, pris livraison de la cargaison et notifié les défendeurs du fait qu'une partie de celle-ci était manquante. La prescription d'un an applicable à cette action selon les conclusions écrites des défendeurs n'a pas été soulevée au cours de l'instruction, ceux-ci ayant convenu, à la suite de discussions entre les parties avant le début de l'instruction, de ne plus prétendre que l'action est prescrite.

Deux points de droit sont soulevés, l'un quant au lien entre l'expéditeur et le transporteur, l'autre quant à savoir si la limite de \$500 s'applique à chaque palanquée ou si chaque pièce constitue elle-même un «colis ou unité».

La preuve a établi que la demanderesse avait acheté la cargaison de sa compagnie-mère dont le

<sup>1</sup> S.R.C. 1970, c. C-15.

whose head office is in Hamburg, Germany and resold to Mutual Steel Corporation in the Province of Quebec at a price of \$23.15 per one hundred pounds plus an increase of 50¢ a ton billed as an L.R.S. increase which was explained as resulting from an agreement with the dock workers. There is no dispute as to the calculation of the amount of the claim on a weight basis, and evidence indicated that the price of \$23.15 was the going rate and market value at the time. The freight had been prepaid at Antwerp and does not enter into the claim. The dock receipts when the shipment was received by Schenker of Montreal, the consignee, who was plaintiff's agent, on December 9 and 10 indicate that the 10 lifts of 14 pieces each were duly received although there is a notation that on one lift the straps were broken, but that only eight of the nine lifts of 12 pieces each were received and three of these only contained eight pieces each.

Evidence further indicates that it is customary to deliver lifts of steel angles strapped together as because of their 40 foot length in the present case they would not be rigid enough to avoid bending and damage without being strapped, which strapping is done by the shipper. Such a lift will weigh between 2½ and 3 tons so the merchandise would certainly not be easy to steal.

Task Terminals Limited which is an affiliate of the various Cast companies named as defendants in its Over, Short and Damage Report indicates that the discharge was complete on November 25, 1975, and that one lift was short from this shipment. No mention was made in it of the missing pieces from the other lifts as they were not individually counted. François Lagarregé a traffic officer at the Montreal Harbour at the time for Cast, himself entered into and examined the holds after the unloading and stated that nothing was left on board. If any individual pieces had come out of the strapping on a lift and were in the hold they would have been noted.

Ronald Pilon, manager of insurance claims for Cast testified that he has seen similar clauses to the effect that the contents of the lift were

siège social est à Hambourg (Allemagne), puis l'avait revendue à Mutual Steel Corporation, du Québec, au prix de \$23.15 le cent livres plus une augmentation de 50¢ la tonne facturée à titre de primage justifié comme résultant d'une entente avec les débardeurs. Le fait d'avoir calculé le montant de la réclamation en se fondant sur le poids n'est pas contesté et la preuve a démontré que le prix de \$23.15 était le prix courant et la valeur au marché à l'époque. Le fret avait été payé d'avance à Anvers et ne fait pas partie de la réclamation. Les reçus de-quai lorsque le consignataire Schenker de Montréal, mandataire de la demanderesse, a reçu la cargaison les 9 et 10 décembre indiquent que les 10 palanquées de 14 pièces chacune ont bien été reçues, quoiqu'il y ait une note mentionnant que les courroies d'une palanquée étaient rompues, mais que huit seulement des neuf palanquées de 12 pièces chacune ont été reçues et que trois d'entre elles ne contenaient que huit pièces chacune.

La preuve révèle en outre que les coins d'acier sont habituellement livrés attachés ensemble en palanquées, puisqu'en raison de leur longueur (40 pieds en l'espèce), ils ne sont pas suffisamment rigides pour éviter de plier et d'être endommagés s'ils ne sont pas ainsi attachés. C'est l'expéditeur qui se charge de cette tâche. Une pareille palanquée pèse entre 2½ et 3 tonnes aussi il n'est certes pas facile de voler cette marchandise.

Task Terminals Limited, une filiale des différentes compagnies Cast défenderesses, indique dans son Relevé des marchandises débarquées en trop ou en moins ou avariées que le déchargement a été terminé le 25 novembre 1975, et qu'il manquait une palanquée à la cargaison. On n'y trouve aucune mention des pièces manquantes aux autres palanquées, car elles n'ont pas été dénombrées individuellement. François Lagarregé, un préposé au trafic dans le port de Montréal pour Cast à l'époque, est entré lui-même dans les cales et les a examinées après le déchargement et a déclaré qu'il ne restait rien à bord. Si des pièces individuelles s'étaient détachées d'une palanquée et s'étaient trouvées dans la cale, elles auraient été remarquées.

Ronald Pilon, gérant d'assurances pour Cast, a témoigné avoir vu, sur des connaissements dans l'industrie de l'acier, des clauses semblables por-

unchecked but said to contain a given number of pieces on bills of lading in the steel industry, and this is a common practice of the trade because of the large volumes of cargo shipped in this lift form which would make it impractical for the carrier to count the pieces, and if it had to do so the freight rates would be too high.

Paragraphs 3 and 4 of Article III of the Rules Relating to Bills of Lading read as follows:

3. After receiving the goods into his charge, the carrier, or the master or agent of the carrier, shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things,

(a) the leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;

(b) either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper;

(c) the apparent order and condition of the goods;

Provided that no carrier, master or agent of the carrier, shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be *prima facie* evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3(a),(b), and (c).

In the present case the bill of lading more than complied with the minimum requirement of paragraph 3(b) in that it not only showed the number of lifts and pieces in each but also the weight, subject only to the stamped on clause (*supra*) indicating the contents were unchecked but said to contain the indicated number of pieces and the indicated dimensions and weights.

The effect of putting limiting clauses on bills of lading is generally undesirable and has been criticized in extensive jurisprudence. Much of the jurisprudence deals with weight however and generally in connection with bulk cargo where there is

tant que la palanquée n'avait pas été vérifiée quant à son contenu, mais qu'elle était réputée contenir un nombre donné de pièces. Selon ce témoin, il s'agit là d'une pratique courante dans ce domaine vu les cargaisons importantes expédiées sous forme de palanquées qui rendent difficile pour le transporteur de compter les pièces. Obliger les transporteurs à ce faire résulterait en des coûts de fret trop élevés.

Les paragraphes 3 et 4 de l'article III des Règles sur les connaissements se lisent comme suit:

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant, entre autres choses:

a) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) l'état et le conditionnement apparents des marchandises.

Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur, ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au paragraphe 3(a),(b) et c).

En l'espèce, le connaissement se conformait amplement à l'exigence minimum du paragraphe 3(b), en ce qu'il indiquait non seulement le nombre de palanquées et de pièces dans chacune d'elles, mais aussi le poids, sous réserve seulement de la clause estampillée (précitée) portant que les palanquées n'avaient pas été vérifiées quant à leur contenu mais étaient réputées contenir le nombre de pièces indiqué des dimensions et poids indiqués.

Les conséquences de l'insertion de clauses restrictives dans des connaissements sont généralement indésirables et cette pratique a été critiquée dans de nombreuses décisions. Toutefois, il n'était question dans la plupart de ces décisions que de

no means of ascertaining the quantities short of actually weighing it, unlike the present case where it would not be difficult to count the number of pieces of steel strapped together in a lift, but merely time consuming, resulting in higher freight rates, as defendants point out. The question is whether the shipper by accepting this clause in the bill of lading has assumed the risk if on delivery the lifts contain fewer than the indicated number of pieces. Plaintiff refers to the case of "*Patagonier*" (*Owners*) v. *Spear & Thorpe*<sup>2</sup> in which it was held at page 61:

In my view the effect of Sect. 9 of the Canadian Water Carriage of Goods Act is to impose upon the ship an obligation on demand by the shipper to issue a bill of lading in conformity with the terms of that section—one (applied to the case of bulk wheat) stating the quantity or the weight. A clause such as "said to be" or "weight unknown" is in my view quite inconsistent with the terms of this section. It was argued that if the shipper demanded a bill of lading containing such clauses by offering it to the ship for signature the provisions of Sect. 9 were avoided. In my view of the section, once a shipper has demanded a bill of lading the ship is bound to issue one in conformity with the section and such clauses as "said to be" and "weight unknown" are nugatory. The fact that the bill of lading was signed is in itself sufficient evidence in my view that it was "demanded."

It was concluded that the bills of lading afforded *prima facie* evidence of the quantity of wheat shipped and that no evidence had been called by the ship owners to rebut that *prima facie* evidence so that the Court was obliged to hold that the indicated quantity was shipped. Reference was also made to the American case of *Spanish American Skin Company v. M/S Ferngulf, Etc., and A/S Glittre*<sup>3</sup>, in which the bill of lading stating the quantity of sheepskins of an indicated total weight had the rubber stamp imprint "Steamer not responsible for weight, quality or condition of contents". In dealing with the Brussels Convention clause incorporated into the U.S. *Carriage of Goods by Sea Act* which has the same wording as Article III 3(b) (*supra*) the Court discussed the argument that since the requirement was that the bill of lading show either the number or weight or both, a bill of lading showing both might be modi-

pois et généralement en ce qui avait trait à une cargaison en vrac dont il était impossible de déterminer la quantité à moins de la peser, contrairement au présent cas où il ne serait pas difficile, mais simplement trop long, de dénombrer les pièces d'acier liées en palanquée, ce qui résulterait, comme les défendeurs le soulignent, en des taux de fret plus élevés. Il s'agit de savoir si, en acceptant cette clause dans le connaissement, le transporteur a assumé les risques que les palanquées ne contiennent à la livraison moins de pièces que le nombre indiqué. La demanderesse cite l'arrêt "*Patagonier*" (*Owners*) c. *Spear & Thorpe*<sup>2</sup> où il est dit, à la page 61:

[TRADUCTION] A mon avis, l'art. 9 de la Loi canadienne sur les transports de marchandises par eau impose aux navires l'obligation d'émettre, à la demande du chargeur, un connaissement conforme aux termes de cet article—qui (dans le cas de blé en vrac) énonce la quantité ou le poids. Une clause portant une mention telle que «réputé être» ou «poids inconnu» est à mon avis entièrement incompatible avec les termes de cet article. On a soutenu que si le chargeur demandait un connaissement contenant pareille clause en le présentant au navire pour signature, on se soustrairait ainsi aux dispositions de l'art. 9. Selon mon interprétation de cet article, quand un chargeur a demandé un connaissement, le navire doit en émettre un qui soit conforme à l'article et des clauses telles que «réputé être» et «poids inconnu» sont nulles. A mon avis, que le connaissement ait été signé constitue en soi une preuve suffisante qu'on l'a «demandé.»

On a conclu dans cette affaire que les connaissements constituaient une preuve *prima facie* de la quantité de blé expédiée et puisque aucune preuve n'avait été apportée par les propriétaires du navire pour réfuter cette preuve *prima facie*, la Cour a été obligée de statuer que la quantité indiquée avait été expédiée. On s'est également reporté à la décision américaine *Spanish American Skin Company c. M/S Ferngulf, Etc., and A/S Glittre*<sup>3</sup>, dans laquelle le connaissement qui énonçait la quantité de peaux de mouton d'un poids total indiqué portait également l'estampille [TRADUCTION] «Le vapeur décline toute responsabilité quant au poids, la quantité ou la condition du contenu». Traitant de la clause de la Convention de Bruxelles incorporée à la *Carriage of Goods by Sea Act* des É.-U. dont le libellé est identique à celui de l'article III 3b) (précité), la Cour a examiné l'argument selon lequel puisqu'il est exigé que le connaissement

<sup>2</sup> (1933) 47 Ll.L. Rep. 59.

<sup>3</sup> 1957 A.M.C. 611.

<sup>2</sup> (1933) 47 Ll.L. Rep. 59.

<sup>3</sup> 1957 A.M.C. 611.

fied by reservation as to one, in that case weight, thus making the bill *prima facie* evidence only as to the other, in that case number. After pointing out that such reservation if permitted is certain to lessen the value of bills of lading for use in the financing of commerce, and that the Act endeavours to provide uniformity by providing a method for avoiding carrier liability for false information given by the shipper by not stating it in the bill the Court concluded the carrier must utilize that method rather than the general reservation attempted. The case concluded that recitation of both the number of bundles and weight in the bill of lading furnished *prima facie* proof of receipt by the carrier of skins of both the number and weight recited, regardless of the statement contained in the rubber-stamped imprint on the bill.

Reference was also made to the American case of *George F. Pettinos, Inc. v. American Export Lines, Inc.*<sup>4</sup> in which it was held at pages 1257-1258:

The bills of lading issued by the carrier contain the weights and description of goods together with the number of packages and the description of the packages in a column under the broad heading "Particulars Declared by Shipper." The respondent contends that this is not such a statement of the weight as to constitute *prima facie* evidence of it. I think, however, that it is.

The Carriage of Goods by Sea Act provides that a carrier shall issue to the shipper a bill of lading showing among other things the weight or quantity of the merchandise received and that, if it has reasonable grounds to believe the weight furnished by the shipper to be inaccurate, he may issue the bill of lading without showing the weight. The Act further provides that the weight shown on the bill of lading shall be *prima facie* evidence of the receipt of such weight and if the information furnished by the shippers is inaccurate, then the shipper shall indemnify the carrier against loss. One purpose of the Carriage of Goods by Sea Act was to enable the consignee to rely on the facts stated in the bill of lading. The provisions mentioned give the carrier ample opportunity to protect itself against any obligation to deliver more cargo than it has received. Having accepted the goods, the carrier may not avoid the *prima facie* of the bill merely by entering weight and quantity as "Particulars Declared by Shipper."

<sup>4</sup> 1946 A.M.C. 1252.

énoncé soit le nombre et/ou le poids, un connaissance qui précise ces données pourrait être modifié par une réserve apportée à l'une d'elles (en l'occurrence au poids), et ne constituer alors une preuve *a prima facie* qu'à l'égard de l'autre donnée (en l'occurrence le nombre). Après avoir souligné que le fait de permettre qu'une pareille réserve puisse être apportée aurait pour effet certain de diminuer l'utilité des connaissements pour le financement du commerce, et que la Loi vise l'uniformité en prévoyant une méthode qui permet au transporteur de décliner toute responsabilité lorsque l'expéditeur a donné de faux renseignements, en ne les énonçant pas dans le connaissance, la Cour a conclu que le transporteur devait utiliser cette méthode plutôt que d'avoir recours à une réserve générale. L'arrêt conclut que la mention tant du nombre de ballots que du poids dans le connaissance constituait une preuve *prima facie* de la réception par le transporteur du nombre et du poids de peaux mentionnés, sans égard à l'énoncé estampillé sur le connaissance.

L'arrêt américain *George F. Pettinos, Inc. v. American Export Lines, Inc.*<sup>4</sup> a aussi été cité. Il y a été statué ce qui suit (aux pages 1257 et 1258):

[TRADUCTION] Les connaissements émis par le transporteur contiennent les poids et la description des marchandises ainsi que le nombre de colis et leur description dans une colonne sous la rubrique générale «Détails déclarés par l'expéditeur». L'intimée prétend qu'il ne s'agit pas là d'une déclaration du poids qui constitue une preuve *prima facie* de celui-ci. Je suis d'avis cependant que c'en est une.

La Carriage of Goods by Sea Act prévoit qu'un transporteur doit émettre à l'expéditeur un connaissance énonçant entre autres choses le poids ou la quantité de la marchandise reçue et que, s'il a des motifs raisonnables de croire incorrect, le poids déclaré par l'expéditeur, il peut émettre un connaissance n'énonçant pas le poids. La Loi prescrit de plus que le poids indiqué au connaissance constitue une preuve *prima facie* de la réception de ce poids et que si l'information fournie par les expéditeurs est inexacte, l'expéditeur devra indemniser le transporteur de la perte. Un des objets de la Carriage of Goods by Sea Act est de permettre au consignataire de se fier aux énoncés du connaissance. Les dispositions mentionnées donnent amplement l'occasion au transporteur de se protéger contre toute obligation de livrer une cargaison plus importante que celle qu'il a reçue. Ayant accepté la marchandise, le transporteur ne peut se soustraire aux présomptions découlant du connaissance en inscrivant simplement le poids et la quantité sous la rubrique «Détails déclarés par l'expéditeur.»

<sup>4</sup> 1946 A.M.C. 1252.

This again dealt with the weight description of a cargo of burlap bags containing plumbago. Plaintiff also referred to three French cases, *Benledi*, Cour d'appel d'Aix, 1958 D.M.F. 277, the *Cantenac*, Cour d'appel de Paris, 1964 D.M.F. 16, and the *Banfora*, Cour de Cassation, 1964 D.M.F. 206, all of which refused to give effect to clauses in bills of lading indicating "weight and condition unknown" or similar limiting clauses. It was held that such clauses did not prevent the carrier if in doubt from counting or weighing the packages to verify whether the information declared by the shipper was correct.

Defendants for their part rely *inter alia* on the case of *Pendle and Rivet, Limited v. Ellerman Lines, Limited*, (1927-28) 33 Commercial Cases 70, dealing with the loss of contents of a case of textile goods shipped under a bill of lading indicating the quantity and weight but with an imprint "Weight unknown". Dealing with the argument of defendant's counsel claiming that the bill of lading must be looked at in its entirety, Mackinnon J. states at pages 76-77:

Mr. Dickinson, on the other hand, says that that is only to look at part of the bill of lading, and that you must take in addition to that the added words in the body of the bill of lading, "Weight unknown"; that though in discharging the obligation under Rule 3 of stating the weight, if the number of packages had not been stated as well then it might be that he could not have relied on "Weight unknown," because that would be an unlawful thing to add, in view of the obligation to state the weight. But he says, "if I have fulfilled the obligation under Rule 3 by stating the number of packages, then it is only a voluntary thing for me to add a statement of the weight; I can qualify that by saying 'Weight unknown.' That addition of 'weight unknown' is not beyond my powers, and 'weight unknown' qualifies and negatives the admission of weights". It is a very subtle point. On the whole, I am inclined to think that perhaps Mr. Dickinson is right as regards that; and that the mere fact that, having said in the bill of lading that he had received two cases, he has then added the weight, with the qualification "weight unknown," does not bring him under the liability under Rule 4 of having that weight treated as *prima facie* evidence against him.

Later on page 77 he states:

... but the mate is there to acknowledge the receipt of goods, and he has authority to do so; and if he chooses to acknowledge the receipt of cases of a certain weight, I think it certainly binds the defendants to the extent of being very clear *prima*

Il était question là aussi de l'énoncé du poids d'une cargaison de sacs de toile contenant du graphite. La demanderesse a aussi cité trois causes françaises: l'affaire *Benledi*, Cour d'appel d'Aix, 1958 D.M.F. 277, et l'affaire *Cantenac*, Cour d'appel de Paris, 1964 D.M.F. 16, et l'affaire *Banfora*, Cour de Cassation, 1964 D.M.F. 206, qui toutes ont refusé de donner effet à des clauses dans des connaissements indiquant [TRADUCTION] «poids et condition inconnus» ou à d'autres clauses restrictives semblables. On a statué que pareilles clauses n'empêchaient pas le transporteur, dans le doute, de compter ou de peser les caisses pour vérifier l'exactitude des renseignements déclarés par l'expéditeur.

Les défendeurs pour leur part s'appuient, entre autres, sur l'affaire *Pendle and Rivet, Limited c. Ellerman Lines, Limited*, (1927-28) 33 Commercial Cases 70, qui traite de la perte du contenu d'une caisse de textiles expédiée sous un connaissement indiquant la quantité et le poids mais estampillé [TRADUCTION] «Poids inconnu». Traitant de l'argument de l'avocat de la défenderesse selon lequel le connaissement devait être considéré dans son ensemble, le juge Mackinnon a déclaré ceci (aux pages 76 et 77):

[TRADUCTION] M. Dickinson, d'un autre côté, dit que ce n'est là regarder que partie du connaissement, et que l'on doit considérer en outre les mots «Poids inconnu» ajoutés au corps du connaissement; de plus il est d'avis que bien qu'en se conformant à l'obligation d'énoncer le poids prévue à la Règle 3, il se peut qu'il n'aurait pu s'appuyer sur la mention «Poids inconnu» si le nombre de caisses n'avait pas aussi été indiqué, car il aurait alors été illégal d'ajouter cette mention vu l'obligation d'indiquer le poids; mais il ajoute «si je me suis conformé à l'obligation prévue à la Règle 3 en indiquant le nombre de caisses, ajouter la mention du poids n'est qu'une option volontaire; il m'est alors possible d'apporter une réserve à cette mention en inscrivant 'Poids inconnu'. Rien ne m'interdit d'ajouter la mention 'poids inconnu' puisqu'elle qualifie et réfute toute mention de poids». Il s'agit d'une distinction très subtile. Globalement, je suis porté à penser que M. Dickinson a sans doute raison à cet égard et que bien qu'il ait inscrit dans le connaissement le poids des deux caisses avec la réserve «poids inconnu», après qu'il n'y eut déclaré dans ce connaissement les avoir reçues, cela ne l'assujettit pas pour autant à la Règle 4 qui veut que la mention du poids constitue contre lui une preuve *prima facie*.

Plus loin, à la page 77, il déclare ce qui suit:

[TRADUCTION] ... mais l'officier est là pour constater la réception des marchandises, et il a l'autorité pour le faire; et s'il choisit de constater la réception de caisses d'un certain poids, je suis d'avis que cela lie certainement les défendeurs dans la



*facie* evidence against them that they received on board the ship cases of that weight.

*Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading*, 18th Edition at page 426 states:

"Either the number, etc." The obligation is alternative. Therefore if the carrier issues a bill of lading showing both the number of pieces and the weight, he may qualify the statement as to weight as, e.g. by the words "weight unknown." Such a bill of lading will then be *prima facie* evidence of the number of pieces but not of the weight.

relying on the *Pendle and Rivet* case and on the case of *Attorney-General of Ceylon v. Scindia Steam Navigation Co. Ltd. India* [1962] A.C. 60 at page 74.

Defendants also rely on the American case of *Tokio Marine & Fire Insurance Company Ltd. v. Retla Steamship Company*<sup>5</sup> to the effect that a qualifying clause defining the term "good order and condition" as applied to steel products is not contrary to COGSA.

Rust and dampness was noted on loading and the bill was stamped [at page 91]:

THE TERM "APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION" WHEN USED IN THIS BILL OF LADING WITH REFERENCE TO IRON, STEEL OR METAL PRODUCTS DOES NOT MEAN THAT THE GOODS, WHEN RECEIVED, WERE FREE OF VISIBLE RUST OR MOISTURE. IF THE SHIPPER SO REQUESTS, A SUBSTITUTE BILL OF LADING WILL BE ISSUED OMITTING THE ABOVE DEFINITION AND SETTING FORTH ANY NOTATIONS AS TO RUST OR MOISTURE WHICH MAY APPEAR ON THE MATES' OR TALLY CLERKS' RECEIPTS.

The shipper did not request a subsequent bill of lading and the carrier was not estopped from showing damage of pre-shipment origin. Reference in this case was made to the Privy Council decision in *Canada and Dominion Sugar Company, Ltd. v. Canadian National (West Indies) Steamships, Ltd.* [1947] A.C. 46, the judgment stating at page 95:

The only case cited by either party which has considered a comparable situation is the English decision in *Canada and Dominion Sugar Company Ltd. v. Canadian National Steamships Ltd., sup.* In that case plaintiff had purchased sugar relying on a bill of lading. The sugar was found to have been

mesure où cela constitue contre eux une preuve *prima facie* très claire qu'ils ont embarqué à bord du navire des caisses de ce poids.

Dans l'ouvrage intitulé *Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading*, 18<sup>e</sup> édition, affirme ceci (à la page 426):

[TRADUCTION] «Soit le nombre, etc.» Il s'agit d'une obligation alternative. Aussi dans l'hypothèse où un transporteur émet un connaissement indiquant et le nombre de pièces et le poids, il lui est possible d'apporter des réserves quant au poids, en employant par exemple le terme «poids inconnu». Un pareil connaissement constitue alors une preuve *prima facie* du nombre de pièces, mais non du poids.

Sous ce rapport, il s'appuie sur l'arrêt *Pendle and Rivet* et sur l'arrêt *Le procureur général de Ceylon c. Scindia Steam Navigation Co. Ltd. India* [1962] A.C. 60, à la page 74.

Les défendeurs s'appuient aussi sur l'arrêt américain *Tokio Marine & Fire Insurance Company Ltd. c. Retla Steamship Company*<sup>5</sup> portant qu'une réserve qui définit l'expression [TRADUCTION] «bon état et bonne condition» telle qu'appliquée à une cargaison de produits en acier n'est pas contraire à la COGSA.

La rouille et l'humidité avaient été notées à l'embarquement et le connaissement était estampillé:

[TRADUCTION] L'EXPRESSION «BON ÉTAT ET BONNE CONDITION APPARENTS», UTILISÉE DANS CE CONNAISSEMENT RELATIVEMENT À DES PRODUITS DE FER, D'ACIER OU DE MÉTAL, NE SIGNIFIE PAS QUE LES MARCHANDISES, À LA RÉCEPTION, ÉTAIENT VISIBLEMENT LIBRES DE ROUILLE OU D'HUMIDITÉ. SI L'EXPÉDITEUR LE DEMANDE, UN NOUVEAU CONNAISSEMENT SERA ÉMIS SANS LA DÉFINITION CI-DESSUS MAIS PORTANT LES MENTIONS QUANT À LA ROUILLE OU L'HUMIDITÉ INSCRITES AUX REÇUS DES OFFICIERS OU DES POINTEURS.

L'expéditeur n'a pas demandé un nouveau connaissement et le transporteur n'a pas été empêché de faire la preuve d'un dommage antérieur au transport. On s'est d'ailleurs reporté dans cette affaire-là à la décision du Conseil privé dans *Canada and Dominion Sugar Company, Ltd. c. Canadian National (West Indies) Steamships, Ltd.* [1947] A.C. 46. Voici en quels termes le juge s'y est reporté (à la page 95):

[TRADUCTION] La seule cause citée par l'une ou l'autre des parties traitant d'une situation comparable est la décision anglaise dans *Canada and Dominion Sugar Company Ltd. c. Canadian National Steamships Ltd., sup.* Dans cette affaire, la demanderesse avait acheté du sucre en se fiant à un connaisse-

<sup>5</sup> [1970] 2 Lloyd's Rep. 91.

<sup>5</sup> [1970] 2 Lloyd's Rep. 91.

damaged prior to shipment. The ship's receipt, signed by the chief tally clerk as agent for both the shipper and carrier, contained the notation "many bags stained, torn and resewn". This notation did not appear on the bill of lading, which stated, in the first line, that the goods were "received in apparent good order and condition". A stamped clause in the margin stated that the bill of lading was "signed under guaranty to produce ship's clean receipt". The Privy Council, affirming the Supreme Court of Canada, held that the bill of lading provided no basis for estoppel.

After holding that had the statement "Received in apparent good order and condition" stood alone, the bill would have been "clean", the Court concluded that the stamped endorsement qualified the bill, making it

... clear and obvious on the face of the document, and reasonably conveying to any business man that if the ship's receipt was not clean the statement in the bill of lading as to apparent order and condition could not be taken to be unqualified. . . .

The facts were quite different from the present case, however, where there is no indication whatever that defendant noticed any pieces missing before issuing the bill of lading.

In most of these cases the issue was one of condition or weight while in the present case the issue concerns very heavy and lengthy pieces of steel and the claim is for the twelve such pieces missing from three lifts. By their very weight and dimension it is highly improbable that they could be stolen and there is no suggestion whatsoever that they were lost at sea. It may well be, although there is no evidence whatsoever to this effect, that when they were strapped together the three lifts in question contained only 8 pieces each instead of 12. If they had been removed before loading on the ship, if this were in fact possible without cutting the straps, the strapping would probably have been substantially loosened and this would appear evident on inspection, just as the broken strap on one lift from which no pieces were missing was duly noted on the National Harbour Board receipt form. The carrier could then have availed itself of the concluding clause of Article III 3 (*supra*) by refusing to state in the bill of lading the number of pieces in the lift. While the shortage in the present case may therefore very well have been attributable to the shipper it appears to me that the better view is that the carrier cannot avoid responsibility by simply stamping a clause on the bill of lading "said to contain indicated number of pieces". The

ment. Il s'est avéré que le sucre avait été endommagé avant l'expédition. Le reçu du navire, signé par le pointeur-chef à titre de mandataire tant de l'expéditeur que du transporteur, portait la mention «plusieurs sacs tachés, déchirés et recousus». Cette mention n'apparaissait pas sur le connaissement qui énonçait, à la première ligne, que les marchandises avaient été «reçues en bon état et bonne condition apparents». Une clause estampillée dans la marge énonçait que le connaissement était «signé sur la foi de l'engagement à produire un reçu sans réserve du navire». Le Conseil privé, confirmant la décision de la Cour suprême du Canada, statua que le connaissement ne pouvait fonder l'irrecevabilité du reçu du navire.

Ayant statué que le connaissement aurait été «sans réserves» s'il n'y avait été inscrit que la phrase «Reçu en bon état et bonne condition apparents», la Cour conclut que la mention estampillée constituait une réserve au connaissement, rendant

... clair et évident à la face même du document, et faisant raisonnablement comprendre à tout homme d'affaires que l'énoncé dans le connaissement relatif à l'état et à la condition apparents ne pouvait être considéré comme étant sans réserves si le reçu du navire contenait quant à lui une ou plusieurs réserves. . . .

Ces faits diffèrent cependant entièrement de ceux de la présente affaire, où rien n'indique que le défendeur ait constaté l'absence d'aucune pièce avant d'émettre le connaissement.

Dans la plupart des arrêts cités, le litige portait sur la condition ou le poids de la cargaison tandis que dans la présente affaire, nous traitons d'une réclamation afférente à la disparition de douze pièces d'acier longues et lourdes provenant de trois palanquées. Vu leurs poids et dimension, il est hautement improbable qu'elles aient été volées et rien n'indique qu'elles aient été perdues en mer. Il est fort possible que, bien qu'il n'y ait aucune preuve à cet effet, les trois palanquées en question ne contenaient, lorsqu'elles ont été attachées, que 8 pièces chacune plutôt que 12. Si les pièces avaient été enlevées avant le chargement du navire, advenant qu'il ait été possible de le faire sans couper les courroies, celles-ci auraient sans doute été substantiellement relâchées et cela aurait été remarqué à l'examen, comme l'a été la courroie rompue d'une palanquée à laquelle il ne manquait cependant aucune pièce et qui a été mentionnée dans le récépissé du Conseil des ports nationaux. Le transporteur aurait alors pu invoquer la clause finale de l'article III 3 (précité) et refuser d'énoncer dans le connaissement le nombre de pièces dans la palanquée. Ainsi, bien qu'en l'espèce la perte desdites pièces puisse fort bien être attribuable à l'expéditeur, il me semble plutôt que le transporteur ne peut se soustraire à toute responsabilité simple-

acknowledgment that the shipment was received in "apparent good order and condition" creates *prima facie* proof against the carrier which, because of the special clause can be rebutted by evidence indicating that the lifts in question did not contain the number of pieces which they were said to contain, but the burden is on defendant to present such proof. I conclude therefore that in addition to the claim for the missing lift a claim can be made for the 12 missing pieces from three other lifts.

The question of the applicability of the per package limitation to the lifts in question presents less difficulty. There has been much jurisprudence on the matter but perhaps the most pertinent case is that of *Primary Industries Corporation v. Barber Lines A/S and Skilos A/S Tropic (The "Fernland")*<sup>6</sup> an American case dealing with a shipment of 25 bundles, each containing 22 tin ingots strapped together in a bundle. At page 462 reference is made to the definition of "package" in *Black's Law Dictionary* (4th ed., 1951) as follows:

Package: A bundle put up for transportation or commercial handling; a thing in form to become, as such, an article of merchandise or delivery from hand to hand. A parcel is a small package; "parcel" being the diminutive of "package". Each of the words denotes a thing in form suitable for transportation or handling, or sale from hand to hand . . . . As ordinarily understood in the commercial world, it means a shipping package.

The quote goes on to say:

The fact that each bundle was formed by strapping the 22 tin ingots in the bundle by two metal bands and that the 22 tin ingots were not completely covered or encased does not render the bundle any less of a package.

On the same page the judgment of Moore J. in *Aluminios Pozuelo Ltd. vs. S.S. Navigator*, 1968 A.M.C. 2532 it was quoted to the effect that:

The meaning of "package" which has evolved from the cases can . . . be said to define a class of cargo, irrespective of size, shape or weight, to which some packaging preparation for transportation has been made which facilitates handling, but which does not necessarily conceal or completely enclose the goods.

The Court then states [at pages 462-463]:

<sup>6</sup> [1975] 1 Lloyd's Rep. 461.

ment en estampillant sur le connaissement la mention [TRADUCTION] «réputées contenir le nombre de pièces indiqué». L'admission que la cargaison a été reçue en «bon état et bonne condition apparents», constitue une preuve *prima facie* contre le transporteur, mais cette preuve peut être repoussée, vu la clause spéciale, en démontrant que les palanquées en question ne contenaient pas le nombre de pièces qu'elles étaient déclarées contenir. Le fardeau de cette preuve incombe au défendeur. Par conséquent, je conclus qu'en plus de la réclamation pour la palanquée manquante, une réclamation peut être déposée pour les 12 pièces manquantes des trois autres palanquées.

La question de l'applicabilité aux palanquées en question du critère de la limite par colis présente moins de difficulté. Plusieurs décisions ont traité de ce sujet, mais l'arrêt sans doute le plus pertinent est *Primary Industries Corporation c. Barber Lines A/S and Skilos A/S Tropic (The "Fernland")*<sup>6</sup>, un arrêt américain où il est question d'une cargaison de 25 ballots, chacun contenant 22 lingots d'étain attachés ensemble. A la page 462, l'on se réfère à la définition de paquet dans le *Black's Law Dictionary* (4<sup>e</sup> éd., 1951) que voici:

[TRADUCTION] Colis: Un ballot destiné à être transporté ou manipulé commercialement; un objet de forme quelconque destiné à devenir, en tant que tel, un article de marchandise ou à être livré de main à main. Chaque terme désigne un objet d'une forme propre à être transportée, manipulée ou vendue de main à main . . . . Dans le monde du commerce, cela est généralement compris comme signifiant un colis expédié par voie de mer.

La citation continue:

[TRADUCTION] Que chaque ballot ait été formé en attachant les 22 lingots d'étain au moyen de deux bandes métalliques et que les 22 lingots d'étain n'aient pas été entièrement recouverts ou enveloppés, cela ne change rien au fait que le ballot constitue un colis.

A la même page, l'on se reporte aux motifs prononcés par le juge Moore dans *Aluminios Pozuelo Ltd. c. S.S. Navigator* (1968 A.M.C. 2532):

[TRADUCTION] La signification du mot «colis» qu'a dégagée la jurisprudence peut . . . être comprise comme se rapportant à une catégorie de marchandises, quelle que soit leur taille, leur forme ou leur poids, qui ont été emballées dans le but d'être transportées et d'en faciliter la manutention, mais dont l'emballage ne les masque ou ne les enveloppe pas nécessairement complètement.

La Cour déclare ensuite [aux pages 462 et 463]:

<sup>6</sup> [1971] 1 Lloyd's Rep. 461.

Applying this test to the facts at hand, it would appear that there are 25 "packages", not 550 "packages", i.e. that each bundle containing 22 tin ingots constitutes a single "package" under COGSA.

Also in this connection is another American case *Nichimen Company, Inc., v. M. V. Farland and A/S Vigra vs. Seaboard, Shipping Co., Ltd.*<sup>7</sup> which held that a strapped coil of steel was a package whether wrapped or unwrapped.

In another American case *Standard Electrica, S. A. v. Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, and Columbus Lines, Inc.*<sup>8</sup> a shipment of six cardboard cartons each containing 40 television tuners strapped to one pallet was held to constitute a package. At page 885 it is stated:

... it was the shipper and not the carrier who chose to make up the cartons into a pallet, apparently for the reasons of greater convenience and safety in handling. The number of separate units received from the shipper is what is considered for the purposes of the bill of lading.

Plaintiff contended that American jurisprudence must be used with caution since the wording of the corresponding section in the American Act is "in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit" while the wording in this country is simply "per package or unit". I do not believe that on the facts of the present case any distinction needs to be made however. Although the evidence indicates that the strapping into lifts is the customary way of shipping steel such as that with which we are concerned it appears clear to me that such a lift with the number of pieces strapped together for shipment is a package, whether or not this is the customary way of packaging same for shipment. The individual pieces of steel cease to be units when they are so strapped together into a lift.

Plaintiff's total claim is for \$2,880.78 for the entire lift of 12 pieces not delivered, and for the 12 separate pieces from 3 other lifts.

A lift of 12 pieces of the size of those missing is therefore worth \$1,440.78, and the 4 pieces miss-

<sup>7</sup> 1972 A.M.C. 1573.

<sup>8</sup> 1967 A.M.C. 881.

[TRADUCTION] Si l'on applique ce critère aux présents faits, il semble qu'il y ait 25 «colis», et non 550, c.-à-d. que chaque ballot de 22 lingots d'étain constitue un seul «colis» en vertu de la COGSA.

a Sous ce rapport, un autre arrêt américain, *Nichimen Company, Inc. c. M. V. Farland and A/S Vigra c. Seaboard, Shipping Co., Ltd.*<sup>7</sup>, statua qu'un rouleau de câble d'acier attaché au moyen de courroies était un colis, peu importe s'il avait été emballé ou non.

Dans un autre arrêt américain, *Standard Electrica, S. A. c. Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, and Columbus Lines, Inc.*<sup>8</sup>, on a statué qu'une cargaison de six cartons contenant chacun 40 yntonisateurs de télévision attachés à une seule palette constituaient un colis. Il est dit à la page 885 que:

[TRADUCTION] ... c'est l'expéditeur et non le transporteur qui a choisi de monter les cartons sur une palette, apparemment pour des raisons de plus de commodité et de sécurité dans la manutention. Pour les fins du connaissement, c'est le nombre d'unités distinctes reçues de l'expéditeur qui est considéré.

La demanderesse a soutenu qu'il fallait être prudent vis-à-vis l'emploi de la jurisprudence américaine puisque les termes correspondants de la loi américaine sont [TRADUCTION] «dans le cas de marchandises qui ne sont pas expédiées en colis, par unité ordinaire de fret», tandis que les termes dans ce pays sont simplement «par colis ou unité». Toutefois, compte tenu des faits en l'espèce, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire de distinction. Quoique la preuve démontre que la façon ordinaire d'expédier de l'acier, tel que celui qui nous concerne, est de l'attacher en palanquée, il me semble clair qu'une pareille palanquée dont les pièces sont attachées ensemble pour l'expédition constitue un colis et ce, peu importe qu'il s'agisse là de la façon ordinaire de les emballer pour l'expédition. Les pièces d'acier individuelles ne constituent plus des unités lorsqu'elles sont ainsi attachées ensemble en une palanquée.

La réclamation totale de la demanderesse est de \$2,880.78 pour la palanquée entière de 12 pièces non livrée et pour les 12 pièces individuelles provenant des 3 autres palanquées.

Une palanquée de 12 pièces de la taille de celles manquantes vaut \$1,440.78. Les 4 pièces man-

<sup>7</sup> 1972 A.M.C. 1573.

<sup>8</sup> 1967 A.M.C. 881.

ing from a lift of 12 would be worth 1/3 of this or \$480.13. Since I have found that an entire lift is a package and the claim is limited to \$500 for it we have the unusual situation that plaintiff is entitled to only \$500 for the entire lift not delivered but to \$1,440.78 for the 12 missing pieces from 3 other lifts. Had more than 4 pieces been missing from any one lift the question would have arisen as to whether the claim for the pieces missing from that lift should be limited to \$500, the maximum allowable for the entire lift, considered as a package, but as this question does not arise in the present case I make no finding with respect to it.

Judgment will therefore be rendered in favour of plaintiff for \$1,940.39 with interest at 8% from arrival of the vessel in Montreal on November 19, 1974 and costs.

Defendants have tendered the sum of \$500 plus \$275 interest and costs for the missing lift. An order will be made directing payment out of Court of this amount with any accrued interest thereon in partial satisfaction of the judgment.

quantas à une palanquée de 12 en valent le 1/3 soit \$480.13. Ayant conclu qu'une palanquée entière constitue un colis et que la réclamation y afférente est limitée à \$500, nous sommes dans l'étrange situation où la demanderesse a droit à \$500 seulement pour la palanquée non livrée mais à \$1,440.78 pour les 12 pièces manquantes des 3 autres palanquées. Si plus de 4 pièces avaient manqué d'une palanquée, la question se serait posée quant à savoir si la réclamation pour ces pièces manquantes devrait être limitée à \$500, soit le maximum permis pour une palanquée entière considérée comme un colis. Mais puisque cette question ne se pose pas en l'espèce, je la laisse sans réponse.

Jugement est donc rendu en faveur de la demanderesse pour \$1,940.39, plus intérêts au taux de 8 p. 100 depuis l'arrivée du navire à Montréal le 19 novembre 1974 et les frais.

Les défendeurs ont consigné la somme de \$500, plus \$275 pour les intérêts et frais pour la palanquée manquante. Une ordonnance sera rendue ordonnant le paiement par la Cour de cette somme avec tout intérêt couru en règlement partiel du jugement.