

A-474-78

A-474-78

The ship Doroty (Appellant) (Defendant)**Le navire Doroty (Appelant) (Défendeur)**

v.

c.

Atlantic Consolidated Foods Limited (Respondent) (Plaintiff)^a **Atlantic Consolidated Foods Limited (Intimée) (Demanderesse)**

A-475-78

A-475-78

The ship Doroty (Appellant) (Defendant)^b **Le navire Doroty (Appelant) (Défendeur)**

v.

c.

Star-Kist Caribe Incorporated (Respondent) (Plaintiff)**Star-Kist Caribe Incorporated (Intimée) (Demanderesse)**Court of Appeal, Heald, Urie and Ryan JJ.—
Fredericton, October 17, 1979 and January 23,
1980.^c Cour d'appel, les juges Heald, Urie et Ryan—
Fredericton, 17 octobre 1979 et 23 janvier 1980.

Maritime law — Contracts — Bills of lading — Appeals from judgments in favour of respondents — Hague Rules contractually incorporated into bills of lading — Cargo damaged — Limits of liability, and quantum and propriety of damages — Appeals dismissed — Effect given to Hague Rules — Hague Rules, Art. I par. (e), Art. II, Art. III par. 2, Art. IV par. 5, Art. IX.

Droit maritime — Contrats — Connaissances — Appels formés contre les jugements rendus en faveur des intimées — Règles de La Haye contractuellement incorporées dans les connaissements — Cargaison avariée — Limitation de responsabilité, quantum et bien-fondé des dommages-intérêts — Appels rejetés — Interprétation des Règles de La Haye — Règles de La Haye, art. I par. e), art. II, art. III par. 2, art. IV par. 5, art. IX.

Appeals from Trial judgments in favour of the respondents for damages to cargo. The bills of lading, by their terms, were subject to the *Hague Rules*. The parties agreed to extend the application of the Rules to cover damages while the goods were in the custody of the carrier, except as otherwise provided. The bills of lading limited the carrier's liability for packaged goods to an amount per package fixed by the Rules, and its liability for unpackaged goods to an amount not exceeding the minimum agreed value per customary freight unit permitted by the Rules. If the circumstances of the loss were such that the Rules did not apply, then the value of the goods was to be an agreed sum per package or customary freight unit. The appellant submitted that the bills of lading limited its liability per "customary freight unit", rather than "per unit" as provided by the Rules. Thus, it argued that the Rules did not apply to unpackaged goods. Instead, the limitation per customary freight unit as provided in the bills of lading would apply. The question is whether or not the Trial Judge erred in construing the bills of lading in holding that the *Hague Rules* were to be incorporated *in toto* and consequently any inconsistencies which arose between the bills of lading and provisions of the Rules were resolved by the application of the provisions of the Rules. The second issue is whether or not the Trial Judge erred concerning quantum and propriety of damages.

^e Appels formés contre les jugements rendus en première instance en faveur des intimées pour avarie causée à la cargaison. Les connaissements, de par leurs dispositions, étaient soumis aux *Règles de La Haye*. Les parties ont convenu d'étendre l'application de ces Règles aux dommages survenus pendant tout le temps que les marchandises restaient sous la garde du transporteur, sauf disposition contraire. Les connaissements limitaient la responsabilité du transporteur, à l'égard des marchandises empaquetées, à un montant par colis fixé par les Règles, et à l'égard des marchandises non empaquetées, à un montant ne dépassant pas le minimum, convenu dans les limites autorisées par les *Règles de La Haye*, par unité de fret habituelle. Si les circonstances de la perte étaient telles que les Règles ne s'appliquaient pas, alors la valeur des marchandises devait être une somme convenue par colis ou par unité de fret habituelle. Selon l'appelant, c'est par «unité de fret habituelle» et non «par unité» selon les *Règles de La Haye* que les connaissements prévoyaient la limitation de sa responsabilité. Aussi, ces Règles ne devraient-elles pas s'appliquer aux marchandises non empaquetées. Par contre, c'est la limitation de responsabilité par unité de fret habituelle, telle qu'elle était prévue dans les connaissements, qui s'appliquerait. Il échet d'examiner si, dans son interprétation des connaissements, le juge de première instance a conclu à tort que les *Règles de La Haye* devaient être incorporées *in toto* et, par conséquent, qu'en cas de contradiction entre les connaissements et les dispositions de ces Règles, celles-ci l'emportaient. Il échet d'examiner en second lieu si le juge de première instance a commis une erreur pour ce qui est du montant et de la justesse des dommages-intérêts.

Held, the appeal is dismissed. The damage to the goods occurred in circumstances to which the *Hague Rules* do, in

Arrêt: l'appel est rejeté. L'avarie des marchandises survient dans des circonstances telles que les *Règles de La Haye* s'appli-

their own terms, apply: it occurred after loading and before discharge. Clause 13 does not apply to the damage to the goods. Since the *Hague Rules* apply, it follows that the limitation is £100 sterling per unit and not £100 sterling per customary freight unit. Article IX of the *Hague Rules* provides that "The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value", and since the liability is limited to £100 per fish, it is obvious that on the facts of this case, the limitation would greatly exceed the amount of the claims regardless of the basis used for the valuation of £100. The appellant has not shown error on the part of the Trial Judge in respect of the claims for damage. There was evidence that at the date when the damage occurred, the Canadian and U.S. dollars were treated as if they were at par in the tuna industry. Accordingly there was no error on the part of the Trial Judge in not reducing the respondents' claim made in U.S. dollars to the equivalent of Canadian dollars. Interest is an element of damages and in his discretion, the Trial Judge awarded interest to the respondent Star-Kist on a portion of its damages which it had, to the date of trial, not suffered. The Court would not say that he incorrectly exercised that discretion.

APPEAL.

COUNSEL:

M. R. Jette for appellant (defendant).
L. E. Clain for respondent (plaintiff).

SOLICITORS:

Clark, Drummie & Company, Saint John, for appellant (defendant).
McKelvey, Macaulay, Machum, Saint John, for respondent (plaintiff).

The following are the reasons for judgment rendered in English by

HEALD J.: These appeals are from judgments of the Trial Division [[1979] 1 F.C. 283] in two actions for damages to two shipments of tuna fish carried by the appellant vessel from a Panamanian island and discharged at St. Andrews, New Brunswick. The actions were tried together on common evidence and common reasons for judgment were filed in the Trial Division. The shipments were covered by two bills of lading issued on behalf of the vessel, the forms of bills of lading being identical.

Some of the tuna belonging to each respondent and located in the lower portion of the lower holds of the vessel was found to be damaged upon

quent de par leurs propres dispositions: elle a eu lieu après le chargement et avant le déchargement. La clause 13 n'est pas applicable à l'avarie causée aux marchandises. Vu l'application des *Règles de La Haye*, la responsabilité se limite à 100£ sterling par unité et non à 100£ sterling par unité de fret habituelle. L'article IX des *Règles de La Haye* prévoyant que «Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or», et puisque la responsabilité se limite à 100£ par poisson, il ressort des faits de la cause que cette limitation dépasserait de beaucoup le montant des réclamations, quelle que soit la base utilisée pour l'évaluation de 100£. L'appellant n'a pas établi une erreur de la part du juge de première instance pour ce qui est des demandes de dommages-intérêts. Il appert qu'au moment de l'avarie, les dollars canadien et américain étaient considérés comme étant au pair dans l'industrie du thon. Par conséquent, le juge de première instance a eu raison de ne pas convertir en dollars canadiens la réclamation des intimées, exprimée en dollars américains. Les intérêts font partie intégrante des dommages-intérêts et le juge de première instance a, en vertu de son pouvoir souverain d'appréciation, accordé à l'intimée Star-Kist les intérêts sur la fraction du dommage qu'elle n'a pas subie à la date du jugement. La Cour ne saurait dire qu'il a outrepassé ce pouvoir.

APPEL.

AVOCATS:

M. R. Jette pour l'appelant (défendeur).
L. E. Clain pour l'intimée (demanderesse).

PROCUREURS:

Clark, Drummie & Company, Saint-Jean, pour l'appelant (défendeur).
McKelvey, Macaulay, Machum, Saint-Jean, pour l'intimée (demanderesse).

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

LE JUGE HEALD: Les présents appels visent les jugements rendus par la Division de première instance [[1979] 1 C.F. 283] dans deux actions en dommages-intérêts à la suite de l'avarie de deux cargaisons de thon transportées par le navire appellant d'une île panaméenne à St. Andrews (Nouveau-Brunswick). Par les mêmes motifs de jugement, la Division de première instance a statué sur ces deux actions jugées ensemble sur preuve commune. Les cargaisons dont s'agit faisaient l'objet de deux connaissements délivrés pour le compte du navire, connaissements identiques quant à leur forme.

Une partie du thon appartenant à l'une et à l'autre intimées et chargée dans la partie inférieure des cales de fond du navire, a été trouvée avariée

discharge at St. Andrews and was termed "suspect".

In order to determine the extent to which the "suspect" fish was damaged and also to prevent further damage from occurring, the "suspect" tuna was processed through the canning plant of the respondent Atlantic located about one-quarter mile from the vessel discharge berth near St. Andrews. Normally, frozen tuna arriving at the plant is placed in cold storage and processed later on in due course. The damaged fish, however, could not wait and the whole capability of the plant was diverted at once to the salvage operations.

After processing of the tuna, it was determined that of the 397 short tons termed "suspect" upon discharge, some 273 tons were fit for human consumption and canned as such by the respondent Atlantic. The remaining 124 short tons were found to be suitable only for either pet food or fertilizer.

The respondents claimed from the appellant the market value of that respective portion of their cargo which could not be used for human consumption plus salvage costs and freight. The learned Trial Judge accepted these claims and gave judgment for the respondent Atlantic for \$88,279.27 and for the respondent Star-Kist for \$34,481 plus interest in each case at the rate of 8% per annum from May 6, 1974 to the date of judgment (June 13, 1978) together with costs to the respondent in each case.

In both cases, the appellant does not appeal from the finding of the Trial Judge that the vessel was liable for the physical damage to the tuna fish. In both cases, the appellant appeals two general issues:

- (i) the right of the appellant to monetary limitation of liability; and
- (ii) the quantum and propriety of damages awarded each respondent.

The appellant raises eight objections to the judgments of the Trial Division, all of which apply equally to both cases with the exception of objection no. 8 which applies only to the respondent Star-Kist. I will deal with these objections in the order dealt with in the appellant's memorandum:

au déchargement à St. Andrews et a été qualifiée de [TRADUCTION] «douteuse».

Pour déterminer le degré d'avarie et pour prévenir toute autre avarie, le thon soupçonné d'être avarié a été traité par l'usine de conserve de l'intimée Atlantic, située à un quart de mille du poste de déchargement du navire, près de St. Andrews. Habituellement, le thon surgelé livré à l'usine est mis en entrepôt frigorifique pour être traité en temps utile. Il fallait, cependant, traiter tout de suite le poisson avarié en question, et toute la capacité de l'usine a été immédiatement mobilisée à cette fin.

Après traitement, il a été établi que, sur les 397 tonnes courtes de thon «douteux» au déchargement, quelque 273 tonnes étaient comestibles et ont été mises en conserve par l'intimée Atlantic. Le reste, soit 124 tonnes courtes, ne pouvait servir que de pâtée pour animaux domestiques ou d'engrais.

Les intimées réclament la valeur marchande de la fraction impropre à la consommation humaine de leurs cargaisons respectives, plus les frais de récupération et le fret. Le savant juge de première instance a fait droit à leurs réclamations, accordant à l'intimée Atlantic des dommages-intérêts de \$88,279.27 et à Star-Kist des dommages-intérêts de \$34,481 majorés dans les deux cas d'un intérêt annuel de 8 p. 100 courant du 6 mai 1974 à la date du jugement (13 juin 1978). Chaque intimée avait également droit aux dépens.

Dans les deux cas, l'appelant ne conteste pas la conclusion du juge de première instance selon laquelle le navire était responsable du dommage causé au thon. Dans les deux cas, son appel porte sur deux points d'ordre général:

- (i) le droit de l'appelant à la limitation monétaire de responsabilité; et
- (ii) le montant et le bien-fondé des dommages-intérêts accordés à chaque intimée.

L'appelant soulève huit objections aux jugements de la Division de première instance, objections applicables dans les deux cas, à l'exception de l'objection n° 8 qui ne s'applique qu'à l'intimée Star-Kist. Je procède à l'examen de ces objections dans l'ordre suivi par l'appelant dans son mémoire:

Objection No. 1—It is the submission of the appellant that the learned Trial Judge erred in construing the bills of lading in holding that under clause 1 thereof the *Hague Rules* were to be incorporated *in toto* into the said bills of lading and consequently any inconsistencies which arose between clauses in the bills of lading and provisions of the Rules were resolved by the application of the provisions of the Rules.

Clause 1 of both bills of lading reads as follows:

1. If the goods are shipped to or from a Port in the United States, this Bill of Lading is and shall be effective subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act, U.S.C. § 1300 et seq., which is incorporated herein. If not, this Bill of Lading is subject to "The International Convention For the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading at Brussels of August 25, 1924," as adopted by the locality from which the goods are shipped, or if not adopted by said locality, as adopted by the Convention (hereinafter referred to as Hague Rules Legislation). Nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under any of the acts, statutes or ordinances which are, or are hereby made, applicable and the provisions stated therein shall (except as may be otherwise specifically provided herein) govern before the goods are loaded on and after they are discharged from the ship and throughout the entire time the goods are in the custody of the Carrier. The Carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for any delay, nondelivery or misdelivery, or loss of or damage to the goods occurring while the goods are not in the actual custody of the Carrier.

Clause 1 of the bills of lading, in relevant aspect, makes the bills of lading subject to "Hague Rules Legislation", defined by the clause, for relevant purposes, as "The International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels of August 25, 1924", that is to say the Rules as adopted by the Convention.

The Rules are applicable to a contract of carriage, covered by a bill of lading, from the time the goods shipped are loaded on the ship until they are discharged from it¹. Clause 1 of the bills of lading does, however, extend the application of the provisions of the Rules so that they are to govern loss or damage "... before the goods are loaded on and

¹ Article I, paragraph (e) of the Convention, and see Article II and Article III, paragraph 2.

Objection n° 1—L'appellant prétend que, dans son interprétation des deux connaissements, le savant juge de première instance a conclu à tort que, par application de leur clause 1, les *Règles de La Haye* devaient être incorporées *in toto* dans ces connaissements et, par conséquent, qu'en cas de contradiction entre les clauses des connaissements et les dispositions des Règles, celles-ci l'emportaient.

Voici ce que prévoit la clause 1 des deux connaissements:

[TRADUCTION] 1. En cas de transport de marchandises en provenance ou à destination d'un port des États-Unis, l'exécution du présent connaissement est et sera faite sous réserve des dispositions du Carriage of Goods by Sea Act, 46 U.S.C. § 1300 et suiv., lesquelles sont incorporées au présent titre. Dans le cas contraire, le présent connaissement est soumis à la «Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles, le 25 août 1924», dans la forme adoptée par la localité d'où les marchandises sont expédiées, ou, à défaut, dans la forme adoptée par la Convention (ci-après appelée les Règles de La Haye). Rien dans le présent titre ne doit être interprété comme une renonciation, par le transporteur, à l'un quelconque de ses droits ou immunités, ou comme une augmentation de ses responsabilités ou obligations en vertu de l'une quelconque des lois, statuts ou ordonnances applicables ou rendues applicables par le présent titre, et toute disposition y énoncée doit (sauf disposition expresse en sens contraire prévue dans le présent titre) être en vigueur avant le chargement et après le déchargement et pendant tout le temps que les marchandises restent sous la garde du transporteur. Le transporteur n'est pas responsable en quelque qualité que ce soit, pour tout délai, non-livraison ou mauvaise livraison, perte ou avarie de marchandises survenant pendant que les marchandises ne sont pas sous sa garde véritable.

La clause 1 soumet notamment les connaissements en cause aux «Règles de La Haye», qui y sont définies, à toutes fins utiles, comme étant la «Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles, le 25 août 1924», c'est-à-dire les Règles telles qu'elles ont été adoptées par la Convention.

Les Règles s'appliquent à tout contrat de transport dont fait foi un connaissement, depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement¹. Toutefois, la clause 1 des connaissements dont s'agit étend l'application des Règles aux pertes ou dommages survenus «... avant le chargement et après le déchargement et

¹ Article I, paragraphe e) de la Convention et voir article II et article III, paragraphe 2.

after they are discharged from the ship and throughout the entire time the goods are in the custody of the Carrier.” Thus, by virtue of agreement of the parties, the Rules are given a broader reach than, by their own terms, they would have had. Because of the agreed extended coverage, the provisions of the Rules are to cover loss or damage suffered by goods at any time while the goods are in the custody of the carrier, not merely during the periods specified in the Rules themselves. But this coverage of the Rules—the coverage that would have been provided by the very terms of the Rules themselves and the extended coverage—is made subject to an exception expressed in these words: “. . . except as may be otherwise specifically provided herein”.

It was submitted by the appellant that there is an exception provided in clause 13 of the bills of lading, an exception having the effect of limiting the liability of the carrier to £100 sterling per “customary freight unit” rather than “per unit” as provided in Article IV, paragraph 5 of the *Hague Rules*². The alleged exception is expressed in this way:

(sentence 1) . . . The Carrier shall not be liable for any loss of or damage to or in connection with, goods in any amount exceeding the minimum agreed value permitted by the pertinent Hague Rules Legislation per package, or, in

² Article IV, paragraph 5 of the *Hague Rules* reads as follows:

5. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding 100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be *prima facie* evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to or in connection with goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

pendant tout le temps que les marchandises restent sous la garde du transporteur.» Ainsi donc, du fait de l'accord des parties, les Règles débordent du champ d'application qu'elles se sont fixé à elles-mêmes pour s'appliquer aux pertes et dommages causés aux marchandises pendant tout le temps qu'elles sont sous la garde du transporteur et non seulement pendant le temps prévu par les Règles elles-mêmes. Néanmoins, ce champ d'application des Règles—qui résulte de leurs propres termes et du surcroît d'application—est tempéré par l'exception suivante: «. . . sauf disposition expresse en sens contraire prévue dans le présent titre».

L'appelant soutient qu'une exception, contenue dans la clause 13 des connaissements en cause, prévoit la limitation de la responsabilité du transporteur à 100£ sterling par «unité de fret habituelle» et non «par unité» au sens de l'article IV, paragraphe 5, des *Règles de La Haye*². Cette exception aurait été formulée en ces termes:

[TRADUCTION]
(phrase 1)

. . . Le transporteur ne doit être tenu d'aucune perte ou d'aucun dommage subi par les marchandises, ou y relatifs, dont le montant dépasse le minimum convenu permis par colis par les Règles de La Haye, ou, pour les

² L'article IV, paragraphe 5, des *Règles de La Haye* porte:

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 liv. sterl. par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

	the case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, unless the nature and value of such goods is declared in writing by the shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading and extra freight is paid thereon as required by applicable tariffs or rate schedules to obtain the benefit of such higher valuation. ³	a		marchandises non chargées sous forme de colis, par unité de fret habituelle, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par écrit par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration n'ait été insérée au connaissement, et que le fret supplémentaire y afférent ait été payé suivant les exigences du tarif applicable pour pouvoir profiter de cette estimation excédentaire. ³
(sentence 2)	Partial losses shall be adjusted pro rata on the basis of the valuation agreed to herein.	b	(phrase 2)	Le rajustement doit se faire au prorata pour les pertes partielles, sur la base de l'estimation convenue dans le présent connaissement.
(sentence 3)	If the circumstances of the loss or damage are such that no Hague Rules Legislation is pertinent, then the value of the goods shall be deemed to be £100 sterling per package or customary freight unit.	c	(phrase 3)	En cas de pertes ou dommages tels qu'aucune Règle de La Haye n'est pertinente, la valeur des marchandises sera fixée à 100 livres sterling par colis ou par unité de fret habituelle.

I have numbered the sentences in the above extract for convenience of reference.

C'est moi qui ai numéroté les phrases contenues dans l'extrait ci-dessus pour en faciliter la consultation.

As I understood appellant's submission, it was that sentence 1 fixed a maximum limit on the carrier's liability for loss of or damage to packaged goods shipped under the bills of lading at the amount of £100 sterling per package, which is the amount fixed by Article IV, paragraph 5 of the *Hague Rules*. In this respect, it was submitted, the *Hague Rules* would be pertinent to damage to packaged goods. But, in respect of unpackaged goods (the goods shipped in the present case were unpackaged), liability was limited by sentence 1 to an unstated sum per customary freight unit. In this respect, the *Hague Rules* were not, it was said, pertinent: Article IV, paragraph 5 refers to an amount, £100, "per package or unit", not "per package or customary freight unit". The failure to state a sum per customary freight unit was remedied, it was argued, by sentence 3: in the absence of "pertinent Hague Rules Legislation" respecting "customary freight units", the maximum liability was set at £100 per customary freight unit⁴. This provision, rather than the "per unit" limitation, was thus the applicable limit on the appellant's

A ce que je vois, l'appelant prétend que la phrase 1 fixe, en cas de perte ou d'avarie de marchandises empaquetées sous connaissement, le plafond de la responsabilité du transporteur à 100£ sterling par colis, c'est-à-dire le montant fixé par le paragraphe 5 de l'article IV des *Règles de La Haye*. L'appelant en conclut que les *Règles de La Haye* seraient applicables en cas de dommage causé aux marchandises empaquetées. Mais, en ce qui concerne les marchandises non empaquetées (en l'espèce, les marchandises n'étaient pas emballées), la phrase 1 limitait la responsabilité à une somme indéterminée par unité de fret habituelle. A cet égard, l'appelant estime que les *Règles de La Haye* ne sont pas applicables: le paragraphe 5 de l'article IV prévoit un montant de 100£ «par colis ou unité» et non «par colis ou unité de fret habituelle». L'absence de mention d'une somme par unité de fret habituelle a été, d'après l'appelant, corrigée par la phrase 3, selon laquelle faute de *Règles de La Haye* applicables aux unités de fret habituelles, la responsabilité maximale était fixée à 100£ par unité de fret habituelle⁴. C'est cette

³ The words in sentence 1 beginning with "... unless the nature ..." do not apply in this case because the nature and value of the goods were not declared and inserted in the bills nor was extra freight paid, all of which would be required for the proviso to operate.

⁴ I take it that a "customary freight unit" for present purposes is a short ton.

³ Les mots «... à moins que la nature ...» figurant à la phrase 1 ne s'appliquent pas en l'espèce, où ni la nature ni la valeur des marchandises n'a été déclarée ni portée sur les connaissements et où aucun fret supplémentaire n'a été payé, alors que toutes ces conditions sont requises pour l'application de cette clause.

⁴ En l'espèce, je présume qu'on entend par «unité de fret habituelle» une tonne courte.

liability. It was the limitation expressly provided by the bills of lading themselves, and was other than the limit provided by Article IV, paragraph 5 of the *Hague Rules*, so that, it was submitted, to that extent the bills of lading had not become subject to the Rules; recovery for the goods damaged was, it was said, limited by sentence 3 to £100 per customary freight unit.

I am not, however, persuaded. If appellant's counsel were right in his submission, the provision of a deemed value for packaged goods in sentence 3 would, I am afraid, puzzle me.

A better reading of sentence 3 is, as I see it, that the deemed value of packaged and unpackaged goods, stipulated in the sentence, is intended to apply where damage occurs to shipped goods in circumstances to which "Hague Rules Legislation" (as defined in clause 1), pertinent as legislation or made pertinent by agreement (as in this case), does not in its own terms apply. And I am of opinion that the limitation of liability provided in sentence 3 is restricted at least to that extent. The damage to the goods in this case occurred in circumstances to which the *Hague Rules* do, in their own terms, apply: it occurred after loading and before discharge. Sentence 3 of clause 13 does not apply to it: Article IV, paragraph 5 of the *Hague Rules* does: it is the pertinent provision.

For the foregoing reasons, I would reject appellant's objection no. 1.

Objection No. 2—The Trial Division erred in not allowing the appellant to limit its liability to £100 sterling per customary freight unit as set out in clause 13 of the bills of lading.

The appellant submits that no *Hague Rules* legislation is pertinent to the circumstances of the loss and damage in this case and that, therefore, pursuant to the last sentence in clause 13 *supra*, the appellant is entitled to limit its liability to £100 sterling per customary freight unit. Since I have already held under objection no. 1 *supra* that the last sentence of clause 13 does not apply to the

disposition donc, et non la limitation «par unité», qui opérerait limitation de la responsabilité de l'appelant en l'espèce. Cette limitation était expressément prévue par les connaissements eux-mêmes et était différente de celle visée au paragraphe 5 de l'article IV des *Règles de La Haye*. D'après l'appelant, c'est sous ce rapport que les connaissements n'étaient pas soumis aux Règles, et sa responsabilité était limitée par la phrase 3 à 100£ par unité de fret habituelle.

Ce raisonnement ne m'a pas convaincu. L'argument de l'avocat de l'appelant eût-il été fondé, j'aurais du mal à saisir la disposition de la phrase 3 relative à la valeur arbitrairement fixée des marchandises empaquetées.

A mon avis, la phrase 3 signifie plutôt que la valeur des marchandises empaquetées ou non empaquetées, telle qu'elle y est fixée, s'applique en cas d'avarie de marchandises transportées dans des circonstances telles que les «Règles de La Haye» (au sens de la clause 1) applicables ou rendues applicables par convention (comme en l'espèce), ne s'appliquent plus de par leurs propres dispositions. J'estime donc que la limitation de responsabilité visée à la phrase 3 est tout au moins assujettie à cette restriction. En l'espèce, l'avarie des marchandises survient dans des circonstances telles que les *Règles de La Haye* s'appliquent de par leurs propres dispositions: elle a eu lieu après le chargement et avant le déchargement. Dans ces conditions, la phrase 3 de la clause 13 n'est pas applicable; c'est le paragraphe 5 de l'article IV des *Règles de La Haye* qui s'applique.

Par ces motifs, je rejeterais l'objection n° 1 de l'appelant.

Objection n° 2—La Division de première instance a eu tort de ne pas permettre à l'appelant de limiter sa responsabilité à 100£ sterling par unité de fret habituelle, conformément à l'article 13 des connaissements.

L'appelant soutient qu'aucune disposition des *Règles de La Haye* ne s'applique aux avaries constatées en l'espèce et, par conséquent, qu'en vertu de la dernière phrase de la clause 13 *supra*, il est en droit de limiter sa responsabilité à 100£ sterling par unité de fret habituelle. Attendu que j'ai conclu, à propos de l'objection n° 1, précitée, que la dernière phrase de la clause 13 ne s'applique

damage to the goods in this case and that Article IV, paragraph 5 of the *Hague Rules supra* does apply and is the pertinent provision, it necessarily follows that the limitation is £100 sterling per unit and not £100 sterling per customary freight unit as submitted by the appellant.

For these reasons, I do not accept appellant's objection no. 2.

Objection No. 3—The Trial Division erred in holding that the monetary value of the £100 sterling was to be "gold value" and further erred in taking judicial notice of such gold value.

Since I have already held that the limitation imposed by the last sentence of clause 13 of the bills of lading cannot apply to the circumstances of this case, I do not accept the appellant's contention that the monetary unit to be used here is £100 sterling per customary freight unit. However, since the *Hague Rules* apply and since Article IX of those Rules provides that: "The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value", and since those Rules limit liability to £100 per fish, it is obvious that on the facts of this case, the limitation would greatly exceed the amount of the claim of both respondents regardless of the basis used for valuation of £100. The learned Trial Judge relied on a 1965 decision in which it was held that the gold value of £100 was about \$825 U.S. Tetley in his textbook *Marine Cargo Claims*, written in 1965, places the gold value of £100 at about \$825 U.S.⁵ *Scrutton on Charterparties*⁶ places the 1974 value at considerably in excess of £400 in bank notes. At page 240 of his textbook, Tetley states that the jurisprudence is not settled as to whether a Court, when applying the *Hague Rules* should interpret the limitation as being £100 in bank notes or £100 in gold. In this case, since the parties have agreed that the value of the pound is \$2.40 Canadian, whether the valuation is made in bank notes or in gold makes no difference since, in either case, the respondents' claims would be well within the limitation contained in the *Hague Rules*. For these reasons, I reject appellant's objection no. 3.

⁵ *Marine Cargo Claims* by W. Tetley—at p. 240.

⁶ 18th ed., at p. 441.

pas et que la disposition applicable est le paragraphe 5 de l'article IV des *Règles de La Haye*, supra, il s'ensuit que la responsabilité se limite en l'espèce à 100£ sterling par unité et non à 100£ sterling par unité de fret habituelle.

Par ces motifs, je rejeterais l'objection n° 2 de l'appellant.

Objection n° 3—La Division de première instance a conclu à tort que la valeur monétaire de 100£ sterling devait s'entendre de la «valeur or», et elle a eu tort de tenir cette valeur or pour fait de notoriété publique.

Puisque j'ai déjà jugé que la limitation prévue par la dernière phrase de la clause 13 des connaissements ne s'applique pas en l'espèce, je ne saurais accueillir l'argument de l'appellant voulant que l'unité monétaire à adopter en l'espèce soit 100£ sterling par unité de fret habituelle. Toutefois, puisque les *Règles de La Haye* s'appliquent, que selon leur article IX, «Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or», et que, par application de ces Règles, la responsabilité se limite à 100£ par poisson, il ressort des faits de la cause que cette limite dépasserait de beaucoup le montant de la réclamation de l'une et l'autre intimées, quelle que soit la base utilisée pour l'évaluation de 100£. Le savant juge de première instance s'est fondé sur une décision rendue en 1965, selon laquelle la valeur or de 100£ s'établissait à 824 \$EU. Tetley estime, dans son manuel *Marine Cargo Claims* écrit en 1965, que la valeur or de 100£ s'établissait à 825 \$EU⁵ environ. Dans *Scrutton on Charterparties*⁶, l'auteur fixait en 1974 cette valeur à un montant bien supérieur à 400£ en papier-monnaie. A la page 240 de son ouvrage, Tetley souligne que la doctrine n'est pas encore fixée quant à la question de savoir si, en appliquant les *Règles de La Haye*, les tribunaux doivent fixer cette limite à 100£ en papier-monnaie ou à 100£ en or. Attendu qu'en l'espèce, les deux parties ont convenu que la valeur de la livre s'établit à 2.40 dollars canadiens, peu importe que l'évaluation soit faite en papier-monnaie ou en or, puisque dans les deux cas, la somme réclamée par les intimées reste en-deçà de la limitation fixée

⁵ *Marine Cargo Claims* par W. Tetley, à la p. 240.

⁶ 18^e éd., à la p. 441.

Objection No. 4—The Trial Division erred in allowing the claims for damage under “salvage costs” being:

1. Production loss;
2. Loss of contribution;
3. Mark-up;

and

Objection No. 5—The Trial Division erred in accepting the evidence produced by the respondents as sufficient proof of the damages claimed.

In my view, the appellant has not shown error on the part of the learned Trial Judge in respect of these matters. An Appellate Court, in deciding whether it is justified in disturbing a Trial Court's finding as to quantum of damages must be guided by the principle that it is not justified in substituting a figure of its own for that awarded by the Trial Court simply because it would have awarded a different figure had it tried the case. Before an Appellate Court can properly intervene, it must be satisfied that either the Trial Judge applied a wrong principle of law in assessing the damages or, short of this, that the amount awarded is so inordinately low or so inordinately high that it must be a wholly erroneous estimate of the damage⁷. On the evidence here, I am unable to say that the learned Trial Judge applied a wrong legal principle or that the amount awarded by him is inordinately high.

In this case, the evidence on damages was provided by Mr. Gregory L. Deering, the Vice-President in charge of the St. Andrews cannery where the salvage operation was conducted. Exhibits P-35 and P-36 were extensive and detailed calculations of the damages. The learned Trial Judge accepted this evidence. The appellant adduced no evidence to contradict it. In my view, it was quite open to the learned Trial Judge to accept Mr. Deering's evidence and to award damages on the basis of that evidence.

⁷ See: *Nance v. British Columbia Electric Railway Company Ltd.* [1951] A.C. 601 at p. 613.

par les *Règles de La Haye*. Par ces motifs, je rejette l'objection n° 3 de l'appelant.

Objection n° 4—La Division de première instance a accueilli à tort les réclamations au titre des «frais de récupération», savoir:

1. Déficit de la production;
2. Perte des contributions;
3. Majorations;

et

Objection n° 5—La Division de première instance a eu tort d'accueillir les éléments de preuve produits par les intimées comme preuve concluante des dommages-intérêts réclamés.

L'appelant n'a pas établi à mes yeux une erreur de la part du savant juge de première instance sur ces points. Pour décider s'il échet d'infirmer la conclusion de l'instance inférieure sur le montant des dommages-intérêts, une cour d'appel ne doit jamais oublier qu'elle n'est pas fondée à substituer son propre chiffre à celui de l'instance inférieure du seul fait qu'elle aurait accordé un autre montant si elle avait jugé l'affaire au fond. Avant d'intervenir, elle doit être convaincue qu'il y a eu erreur d'application d'un principe de droit ou, à tout le moins, que les dommages-intérêts accordés sont si bas ou si élevés qu'ils ne peuvent être le résultat que d'une erreur fondamentale dans l'évaluation du préjudice⁷. Je ne saurais conclure des éléments de preuve administrés en l'espèce que le savant juge de première instance a commis une erreur de droit ou a accordé des dommages-intérêts excessivement élevés.

En l'espèce, M. Gregory L. Deering, vice-président responsable de la conserverie de St. Andrews où avait été effectuée l'opération de récupération, a déposé au sujet de l'étendue du dommage. Les pièces P-35 et P-36 faisaient ressortir les calculs multiples et détaillés à ce sujet. Le savant juge de première instance a accepté ce témoignage, que l'appelant n'a pas réfuté. À mon avis, il était tout à fait loisible au savant juge de première instance d'accepter la déposition de M. Deering et d'accorder des dommages-intérêts sur la base de ce témoignage.

⁷ Voir *Nance c. British Columbia Electric Railway Company Ltd.* [1951] A.C. 601 à la p. 613.

For the above reasons, I reject appellant's objection no. 4 and objection no. 5.

Objection No. 6—The Trial Division erred in holding that the respondents had no duty to mitigate and any steps in mitigation were for the benefit of the appellant.

This alleged error in law by the learned Trial Judge becomes academic because it is clear from the evidence that the respondents did mitigate the loss through their efficient handling of the salvage operations.

Objection No. 7—The Trial Division erred in not reducing the claim of the respondents made in U.S. dollars to the equivalent of Canadian dollars.

The learned Trial Judge said at page 250 of the Appeal Book (Vol. II):

I am satisfied that Mr. Gregory Deering, the vice-president in charge of production at the St. Andrews plant, has followed well accepted accounting principles and is not attempting to recover more than the losses sustained . . .

There was also evidence to the effect that at the date when the damage occurred, the Canadian and U.S. dollars were treated as if they were at par in the tuna industry, even though, in fact, there was a premium on the Canadian dollar of approximately 3.5 cents⁸.

Accordingly, I have the view that there was no error on the part of the learned Trial Judge in respect of this matter.

Objection No. 8—The Trial Division erred in awarding interest to the respondent Star-Kist on that portion of its claimed damages which it had, to the date of trial not suffered.

It was the appellant's submission that since, at the date of trial, the respondent Star-Kist had not yet paid the sum of \$14,019.35 to the respondent Atlantic, it would be unjust for it to receive interest on this amount. On the other hand, the appel-

⁸ See Exhibits P-27-P-30 inclusive (Vol. 1, A.B. pp. 71-78 inclusive). See also: Transcript of verbal testimony for December 16, 1977, pp. 64-67 inclusive.

Par ces motifs, je rejette les objections nos 4 et 5 de l'appelant.

Objection n° 6—La Division de première instance a conclu à tort que les intimées n'étaient pas tenues de réduire les pertes et que toute mesure prise à cet effet l'était au bénéfice de l'appelant.

Cette erreur de droit reprochée au savant juge de première instance perd toute signification pratique puisqu'il ressort des preuves rapportées que les intimées ont effectivement réduit les pertes par leur conduite efficace des opérations de récupération.

Objectif n° 7—La Division de première instance a eu tort de ne pas convertir en dollars canadiens la réclamation des intimées, exprimée en dollars américains.

A ce sujet, le savant juge de première instance s'est prononcé en ces termes à la page 250 du dossier d'appel (Vol. II):

Je suis convaincu que M. Gregory Deering, vice-président responsable de la production à l'usine de St. Andrews, a appliqué les principes de comptabilité généralement suivis et n'essaie pas de recouvrer plus que le montant des pertes subies . . .

Il appert par ailleurs qu'au moment de l'avarie, les dollars canadien et américain étaient considérés comme étant au pair dans l'industrie du thon, même si, en réalité, il existait une prime du change de l'ordre de 3.5 cents pour le dollar canadien⁸.

Par conséquent, je suis d'avis que le juge de première instance n'a commis aucune erreur à ce sujet.

Objection n° 8—La Division de première instance a commis une erreur en accordant à l'intimée Star-Kist les intérêts sur la fraction du dommage qu'elle n'a pas subie à la date de l'instruction.

L'appelant soutient qu'à la date de l'instruction, l'intimée Star-Kist n'ayant pas encore payé à l'intimée Atlantic la somme de \$14,019.35, il ne serait pas juste de lui accorder des intérêts sur ce montant. En revanche, l'appelant a pu placer cette

⁸ Voir les pièces P-27 à P-30 inclusivement (Vol. 1, dossier d'appel pp. 71 à 78 inclusivement). Voir aussi la transcription des dépositions, 16 décembre 1977, pp. 64 à 67 inclusivement.

lant has had this amount available for investment for the past five years and it might well be said that to allow it to escape interest for this period on this amount would result in unjust enrichment to the appellant. In any event, interest is an element of damages and in his discretion, the learned Trial Judge awarded this item. I am not prepared to say that he incorrectly exercised that discretion. For these reasons, I reject appellant's objection no. 8.

Since I have concluded that none of the appellant's objections to the judgment of the learned Trial Judge can prevail, it follows that in my view, the appeal should be dismissed with costs to the respondent in each case.

The only remaining matter to be decided is the respondents' motion pursuant to section 40 of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, to increase the interest running on the judgment of the Trial Division from 5% to 8% effective June 13, 1978 (the date of judgment in the Trial Division) until final settlement. On the circumstances present in this case and in the exercise of my discretion, I would decline to increase the interest rate running on the Trial Division judgment.

* * *

URIE J.: I agree.

* * *

RYAN J.: I concur.

somme pendant les cinq dernières années, ce qui équivaldrait à un enrichissement sans cause s'il n'avait pas à payer des intérêts sur cette période. En tout cas, les intérêts font partie intégrante des dommages-intérêts et le savant juge de première instance les a accordés, en vertu de son pouvoir d'appréciation souveraine. Je ne saurais dire qu'il a outrepassé ce pouvoir. Par ces motifs, je rejette l'objection n° 8 de l'appelant.

b Ayant rejeté toutes les objections de l'appelant, je suis d'avis que l'appel doit être rejeté et que l'une et l'autre intimées ont droit aux dépens.

c Reste à trancher la requête fondée par les intimées sur l'article 40 de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10 et tendant à porter les intérêts de 5 à 8 p. 100 à compter du 13 juin 1978 (date du jugement de la Division de première instance) jusqu'au règlement final. Vu les circonstances de la cause et de par mon pouvoir d'appréciation souveraine, je n'accorde pas une majoration du taux de l'intérêt couru à compter de la date du jugement de la Division de première instance.

* * *

f LE JUGE URIE: Je souscris aux motifs ci-dessus.

* * *

LE JUGE RYAN: Je souscris aux motifs ci-dessus.