

T-5077-81

T-5077-81

Carling O'Keefe Breweries of Canada Limited and Norlab Ltd. (Plaintiffs)

v.

CN Marine Inc., The Labrador Shipping Co. Ltd., the vessel *Newfoundland Coast* and Roger Sirois (Defendants)

INDEXED AS: CARLING O'KEEFE BREWERIES OF CANADA LTD. v. CN MARINE INC.

Trial Division, Martin J.—Halifax, September 2, 3, 4, 5, 8 and 9; Ottawa, November 17, 1986 and May 5, 1987.

Maritime law — Carriage of goods — Loss of cargo — Improper stowage and inadequate securing of goods — On facts, defendant CN "carrier" — Exclusion of liability provision in bill of lading ineffective to relieve CN from liability as null and void under Hague Rules — Liability not limited to \$500 per container as bill of lading indicating number of packages shipped — Carriage of Goods by Water Act, R.S.C. 1970, c. C-15, Sch., Art. III(2),(3)(b),(8), IV(5) — Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, R. 337(2)(b).

The plaintiff's claim is for damages in respect of the loss at sea of a cargo of beer being shipped from Newfoundland to Labrador. The beer was packed by the plaintiff in three CN containers (1,413 cases in each), and loaded on board a ship chartered by defendant, CN Marine Inc. (CN), to provide its CN Marine Coastal Service. Given CN's determination, towards the end of the shipping season, to use every inch of space available, it was decided, between CN and Captain Roger Sirois, the master of the ship, that the containers should be stowed on deck transversely, one end of the containers protruding some two feet over the side of the vessel. The containers were then secured with wire rope instead of other far superior fittings then available.

During the crossing, heavy seas—not unusual for that area at that time of year—hitting the underside of the containers caused the wire ropes to break and the containers were lost at sea.

CN seeks to escape liability on the grounds that it was not the carrier but only its agent and that a clause of the bill of lading provided that the agent "shall be under no personal liability whatsoever". Or, failing this, CN seeks to limit its liability to \$500 per container on the basis of paragraph IV(5) of the *Hague Rules*.

Held, the plaintiff's claim should be allowed in the amount of \$31,394.80.

The loss was caused by the improper stowage and inadequate securing of the plaintiff's goods. Part of the responsibility lies with Captain Sirois who, as master of the ship, was the

Carling O'Keefe Breweries of Canada Limited et Norlab Ltd. (demandereses)

a c.

CN Marine Inc., The Labrador Shipping Co. Ltd., le navire *Newfoundland Coast* et Roger Sirois (défendeurs)

b RÉPERTORIÉ: CARLING O'KEEFE BREWERIES OF CANADA LTD. c. CN MARINE INC.

Division de première instance, juge Martin—Halifax, 2, 3, 4, 5, 8 et 9 septembre; Ottawa, 17 novembre 1986 et 5 mai 1987.

Droit maritime — Transport de marchandises — Perte de la cargaison — Marchandises mal arrimées et mal attachées — D'après les faits, la défenderesse CN était un «transporteur» — La clause d'exclusion de responsabilité figurant dans le connaissement n'exonère pas le CN de toute responsabilité étant donné qu'elle est nulle et inopérante en vertu des Règles de La Haye — La responsabilité ne se limite pas à 500 \$ par conteneur, car le connaissement indique le nombre de colis expédiés — Loi sur le transport des marchandises par eau, S.R.C. 1970, chap. C-15, Annexe, Art. III(2),(3)(b),(8), IV(5) — Règles de la Cour fédérale, C.R.C., chap. 663, Règle 337(2)(b).

La demanderesse réclame des dommages-intérêts pour la perte en mer d'une cargaison de bière expédiée de Terre-Neuve au Labrador. La bière a été placée par la demanderesse dans trois conteneurs du CN (1 413 caisses dans chacun) qui ont été chargés à bord d'un navire affrété par la défenderesse CN Marine Inc. (CN) pour assurer son service appelé CN Marine Coastal Service. Étant donné que le CN était déterminé, vers la fin de la saison de la navigation, à utiliser chaque pouce de l'espace disponible, le CN et le capitaine du navire, Roger Sirois, ont décidé que les conteneurs devaient être arrimés transversalement sur le pont, l'un des bouts des conteneurs dépassant d'environ deux pieds le côté du navire. Les conteneurs ont ensuite été fixés à l'aide de câbles d'acier plutôt qu'avec d'autres accessoires disponibles qui leur étaient de loin supérieurs.

Pendant la traversée, la mer houleuse—ce qui n'était pas inhabituel pour cette région à cette époque de l'année—frappait le dessous des conteneurs, ce qui a entraîné le bris des câbles d'acier et la perte en mer des conteneurs.

Le CN cherche à dégager sa responsabilité en invoquant qu'il n'était pas le transporteur mais seulement le mandataire de celui-ci et qu'une clause du connaissement prévoyait que «la responsabilité personnelle [du mandataire] ne peut en aucun cas être engagée». Ou, à défaut de quoi, le CN cherche à limiter sa responsabilité à 500 \$ par conteneur en invoquant le paragraphe IV(5) des *Règles de La Haye*.

Jugement: la réclamation de la demanderesse doit être accueillie pour la somme de 31 394,80 \$.

La perte est due au fait que les marchandises de la demanderesse ont été mal arrimées et attachées. Une part de responsabilité est imputable à Roger Sirois, à qui revenait ultimement, à

ultimate authority to determine how the cargo was to be stowed. And since, on the facts of this case, CN was a "carrier" under the contract of carriage, it was also, as such, along with the actual carriers, the ship and its owners, responsible for the stowage and securing of the goods. It cannot escape liability by invoking the bill of lading clause excluding its liability because such clauses are prohibited and rendered null and void by paragraph III(8) of the *Hague Rules*.

CN cannot invoke paragraph IV(5) of the *Hague Rules* to limit its liability at \$500 per container since both the bill of lading and its internal waybill indicated a total of 4,240 packages.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Canficorp (Overseas Projects) Ltd. v. Cormorant Bulk-Carriers Inc., judgment dated June 18, 1984, Federal Court of Appeal, A-883-82, not reported; *International Factory Sales Service Ltd. v. The Alexandr Serafimovich*, [1976] 1 F.C. 35 (T.D.).

REFERRED TO:

Atlantic Traders Ltd. v. Saguenay Shipping Ltd. (1980), 38 N.S.R. (2d) 1 (N.S.S.C., T.D.); *Paterson SS. Ltd. v. Aluminum Co. of Can.*, [1951] S.C.R. 852; *Maritime Insurance Co. Ltd. (The) v. The Gretafield*, [1973] F.C. 281 (T.D.); *Aris Steamship Co. Inc. v. Associated Metals & Minerals Corporation*, [1980] 2 S.C.R. 322.

COUNSEL:

Kristine Arnet Connidis for plaintiffs.

James D. Youden for defendant CN Marine Inc.

APPEARANCES:

Roger Sirois on his own behalf.
No one appearing on behalf of the defendants The Labrador Shipping Co. Ltd. and the Newfoundland Coast.

SOLICITORS:

Campbell, Godfrey & Lewtas, Toronto, for plaintiffs.
CN Marine Law, Halifax, for defendant CN Marine Inc.
Ryan & Ryan, North Sydney, Nova Scotia, for defendant Roger Sirois.

titre de capitaine du navire, la décision quant à la façon d'arrimer la cargaison. Et comme il ressort des faits de l'espèce que le CN était un «transporteur» en vertu du contrat de transport, il partageait aussi avec les véritables transporteurs, le navire et ses propriétaires, la responsabilité de l'arrimage et de la fixation des marchandises. Il ne peut se dégager de toute responsabilité en invoquant la clause du connaissement dégageant sa responsabilité parce que le paragraphe III(8) des *Règles de La Haye* interdit de telles clauses et les rend nulles et inopérantes.

Le CN peut invoquer le paragraphe IV(5) des *Règles de La Haye* pour limiter sa responsabilité à 500 \$ par conteneur étant donné que le connaissement et sa feuille de route interne indiquaient, dans les deux cas, un total de 4 240 colis.

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

Canficorp (Overseas Projects) Ltd. c. Cormorant Bulk-Carriers Inc., jugement en date du 18 juin 1984, Cour d'appel fédérale, A-883-82, non publié; *International Factory Sales Service Ltd. c. Le Alexandr Serafimovich*, [1976] 1 C.F. 35 (1^{re} inst.).

DÉCISIONS CITÉES:

Atlantic Traders Ltd. v. Saguenay Shipping Ltd. (1980), 38 N.S.R. (2d) 1 (C.S.N.-É., 1^{re} inst.); *Paterson SS. Ltd. v. Aluminum Co. of Can.*, [1951] R.C.S. 852; *Maritime Insurance Co. Ltd. (The) c. Le Gretafield*, [1973] C.F. 281 (1^{re} inst.); *Aris Steamship Co. Inc. c. Associated Metals & Minerals Corporation*, [1980] 2 R.C.S. 322.

AVOCATS:

Kristine Arnet Connidis pour les demanderes-ses.

James D. Youden pour la défenderesse CN Marine Inc.

ONT COMPARU:

Roger Sirois pour son propre compte.
Personne n'a comparu pour les défendeurs The Labrador Shipping Co. Ltd. et le Newfoundland Coast.

PROCUREURS:

Campbell, Godfrey & Lewtas, Toronto, pour les demanderes-ses.
CN Marine Law, Halifax, pour la défenderesse CN Marine Inc.
Ryan & Ryan, North Sydney (Nouvelle-Écosse), pour le défendeur Roger Sirois.

With respect to representations made after the initial reasons for judgment were filed:

COUNSEL:

D. Peter Mancini for defendant Roger Sirois. ^a

SOLICITOR:

Nova Scotia Legal Aid, Sydney, Nova Scotia, ^b
for defendant Roger Sirois.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

MARTIN J.: The plaintiff, Carling O'Keefe Breweries of Canada Limited, claims damages of thirty-one thousand three hundred and ninety-four dollars and eighty cents (\$31,394.80) against the defendants as a result of the loss at sea of a cargo of beer from the deck of the defendant ship *Newfoundland Coast* on November 15, 1980. ^c

The plaintiff's action against the ship, its owner the Labrador Shipping Co. Ltd., and its master Roger Sirois is somewhat academic. The ship has since been lost at sea, the owner company is apparently without assets and Captain Sirois is in no financial position to pay any judgment which might be obtained against him. ^e

Counsel for the plaintiff indicated that even if a judgment was obtained against Captain Sirois there would be no attempt made to recover. Practically speaking, then, the plaintiff's only hope is to obtain a judgment against the defendant CN Marine Inc., the charterer of the ship. ^g

CN Marine Inc., under contract with the federal government, provides a passenger and freight service to the coasts of Newfoundland and Labrador. This service is distinct from the service which links Newfoundland to the mainland and is called the CN Marine Coastal Service. The service is provided by means of vessels which are either owned by CN or chartered by it. ⁱ

One of the routes on the coastal service is the St. John's to Goose Bay run, a distance of some 650 miles. Because of ice conditions this run operates only from June to about mid-November. In November of 1980 it was served by the *New-* ^j

Pour ce qui concerne les arguments présentés après le dépôt des motifs du jugement initiaux:

AVOCAT:

D. Peter Mancini pour le défendeur Roger Sirois.

PROCUREUR:

Nova Scotia Legal Aid, Sydney (Nouvelle-Écosse), pour le défendeur Roger Sirois.

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

LE JUGE MARTIN: La demanderesse Carling O'Keefe Breweries of Canada Limited réclame aux défendeurs des dommages-intérêts s'élevant à trente et un mille trois cent quatre-vingt-quatorze dollars et quatre-vingts cents (31 394,80 \$), par suite de la perte en mer le 15 novembre 1980 d'une cargaison de bière placée en pontée sur le navire défendeur, le *Newfoundland Coast*. ^c

L'action intentée par la demanderesse contre le navire, son propriétaire la compagnie Labrador Shipping Co. Ltd., et son capitaine Roger Sirois est quelque peu illusoire. En effet, le navire est disparu en mer depuis ce temps, la compagnie propriétaire ne posséderait aucun bien et le capitaine Sirois n'est pas dans une situation financière qui lui permettrait d'acquitter la somme qui pourrait être adjugée contre lui. ^e

L'avocate de la demanderesse a indiqué que même si un jugement était rendu contre le capitaine Sirois, elle ne ferait aucune tentative pour recouvrer la somme accordée. D'un point de vue pratique, le seul espoir de la demanderesse est donc d'obtenir un jugement contre la défenderesse CN Marine Inc., l'affrètement du navire. ^g

Aux termes d'un contrat conclu avec le gouvernement fédéral, CN Marine Inc. assure un service de transport de passagers et de marchandises entre les côtes de Terre-Neuve et du Labrador. Ce service est différent de celui qui relie Terre-Neuve au continent et s'appelle CN Marine Coastal Service. Il est assuré à l'aide de bateaux dont CN est propriétaire ou qu'elle affrète à cette fin. ⁱ

L'un des itinéraires du service de cabotage relie St. John's et Goose Bay, un trajet d'environ 650 milles. En raison de la présence des glaces, cette liaison n'est opérationnelle que du mois de juin à la mi-novembre. En novembre 1980, elle était assurée ^j

foundland Coast and the *Sir Robert Bond* which had been taken off another run to assist the *Newfoundland Coast* with the backlog of freight which had built up, as is the custom, towards the end of the shipping season. The *Sir Robert Bond* is a CN-owned vessel and the *Newfoundland Coast* was a time-chartered vessel.

In October 1980 the plaintiff notified CN that it would be shipping some beer to Goose Bay. Frank Walsh, the plaintiff's warehouse supervisor, arranged the pickup of three 20 foot standard CN containers from CN and had them packed, or stuffed, with the beer at the plaintiff's premises. On October 29, 1980 the three containers were delivered to CN for carriage by sea to Goose Bay.

CN had provided the plaintiff with a supply of CN bills of lading. Walsh completed a portion of it, indicating the number of packages and the weight and brought it to CN. There one of its employees date stamped it, wrote in the freight charges and signed it on behalf of CN's terminal supervisor, David Mercer. Although there was a space on the bill of lading to designate the name of the vessel which would carry the freight it was not filled in.

On the same day, October 29, 1980, CN prepared waybills for each container setting out the freight charges, the fact that each container contained 1,413 cases of beer and that the containers would be shipped on the *Sir Robert Bond* which was due to depart that same day.

In fact the cargo was not shipped on that vessel but instead was loaded on the defendant vessel on November 15, 1980.

Walsh was not told what vessel would take the cargo nor did he enquire. Captain William Embleton, CN's coastal service operations manager, said it was not CN's practice to give shippers the name of the vessel taking the cargo unless there was a specific request for the information. He also said that CN did not inform the plaintiff and does not

par le *Newfoundland Coast* et le *Sir Robert Bond*; ce dernier navire avait été retiré d'une autre liaison pour aider le *Newfoundland Coast* à assurer le transport des marchandises qui s'étaient accumulées comme cela se produit habituellement vers la fin de la saison de navigation. Le *Sir Robert Bond* appartient au CN et le *Newfoundland Coast* était affrété à temps.

b Au mois d'octobre 1980, la demanderesse a fait savoir à CN qu'elle expédierait une certaine quantité de bière à Goose Bay. Frank Walsh, le surveillant d'entrepôt de la demanderesse, a pris les dispositions nécessaires pour obtenir de CN trois conteneurs ordinaires de vingt pieds et les a fait charger ou remplir de caisses de bière sur les lieux mêmes de l'entreprise de la demanderesse. Les trois conteneurs ont été livrés à CN le 29 octobre 1980 pour qu'ils soient transportés par mer jusqu'à Goose Bay.

c CN avait remis à la demanderesse une série de ses connaissements. Walsh en a rempli une partie où il a indiqué le nombre de colis et leur poids, et il les a apportés aux locaux de CN. Un employé de la compagnie a tamponné les documents, y a indiqué les frais de transport des marchandises et les a signés au nom du surveillant du terminal de CN, David Mercer. Le nom du navire qui effectuerait le transport n'a pas été précisé bien qu'un espace fût réservé à cette fin sur le connaissement.

d Le même jour, soit le 29 octobre 1980, CN a préparé les feuilles de route de chaque conteneur en y indiquant les frais de transport et en précisant que chaque conteneur contenait 1 413 caisses de bière et que lesdits conteneurs seraient expédiés sur le *Sir Robert Bond* qui devait appareiller ce même jour.

e En fait, la cargaison n'a pas été chargée sur ce navire mais plutôt sur le navire défendeur le 15 novembre 1980.

f On n'a pas indiqué à Walsh sur quel navire les marchandises seraient chargées et celui-ci ne l'a pas demandé. Le capitaine William Embleton, qui est chef des opérations du service de cabotage de CN, a déclaré que CN n'avait pas pour habitude de donner aux chargeurs le nom du navire sur lequel la cargaison est chargée à moins qu'on ne lui présente une demande spécifique à cet effet. Il a aussi affirmé que CN n'a pas informé la deman-

inform shippers generally that their cargo will be going on chartered as opposed to CN vessels.

The *Newfoundland Coast* was chartered for the carriage of freight only. It was built in 1934 and, although showing its age, it was without doubt fit for service. It had a length of 230 feet, a beam of approximately 35 feet and a weight of 888 gross tons. As it was on a time charter the owner supplied the crew. CN supplied a purser to attend to the paper work relating to the freight.

As the Labrador shipping season was nearing its end, there was a great deal of freight to be carried. Not only was freight carried in the defendant vessel's holds but she also carried standard 20-foot containers on her decks even though she was not specially fitted out to carry them. The containers holding the plaintiff's cargo were carried on deck.

Although the master has the last word on where the cargo will be placed on his vessel and how much he will take, in practice, Captain Sirois worked in conjunction with CN staff in planning the amount and placement of the cargo on his vessel. CN would, for example, designate which of several containers it might want stowed below deck. CN would determine how much freight the vessel would take and Sirois would supervise its loading by stevedores under contract with CN. Between Sirois and CN it was decided that the 20-foot containers should be stowed athwartships or transversely rather than longitudinally or fore and aft. In fact, as CN was determined, towards the end of the shipping season, to use every inch of space available on the defendant ship, the master had no alternative but to stow it that way.

Captain Embleton, who was an impressive and knowledgeable witness, agreed it was well known in the industry that it would be preferable to stow the containers fore and aft but that they were

deresse, tout comme elle n'informe pas en général les autres chargeurs, que ses marchandises seraient transportées par un navire affrété plutôt que par un navire dont elle était propriétaire.

^a Le *Newfoundland Coast* a été affrété pour le transport de marchandises seulement. Il a été construit en 1934 mais, même s'il paraissait son âge, il était sans aucun doute en bon état. Il mesurait 230 pieds de long et environ 35 pieds de large et jaugeait 888 tonnes anglaises. Comme il s'agissait d'un affrètement à temps, le propriétaire a fourni l'équipage. CN a fourni les services d'un commissaire pour s'occuper des papiers relatifs aux marchandises.

^b La saison de navigation au Labrador tirant à sa fin, il y avait une grande quantité de marchandises à transporter. Le navire défendeur transportait non seulement des marchandises dans ses cales mais il transportait aussi sur ses ponts des conteneurs ordinaires de 20 pieds, même s'il n'était pas spécialement adapté pour leur transport. Les conteneurs dans lesquels se trouvaient les marchandises de la demanderesse ont été transportés en pontée.

^c Bien que le capitaine ait le dernier mot quant à l'emplacement de la cargaison sur son navire et quant à la quantité de marchandises qui sera chargée, en pratique le capitaine Sirois travaillait en collaboration avec le personnel de CN pour déterminer la disposition et la quantité de marchandises chargées à bord de son navire. CN indiquait, par exemple, quels conteneurs elle souhaitait voir arrimés sous le pont. Elle déterminait la quantité de marchandises qui seraient chargées à bord du navire et Sirois surveillait le chargement effectué par des acconiers engagés par CN. Sirois et CN ont décidé que les conteneurs de 20 pieds devaient être arrimés par le travers, ou transversalement, plutôt que longitudinalement ou de l'avant à l'arrière. En fait, étant donné que CN était déterminé, vers la fin de la saison de la navigation, à utiliser chaque pouce de l'espace disponible sur le navire défendeur, le capitaine n'avait d'autre choix que d'arrimer les conteneurs de cette manière.

^d Le capitaine Embleton, qui s'est révélé un témoin bien informé, a admis qu'il était reconnu dans l'industrie qu'il était préférable d'arrimer les conteneurs de l'avant à l'arrière, mais qu'ils ont été

stowed athwartships so that more freight could be carried. He said:

There is no doubt in anybody's mind that the best stowage for a container is fore and aft. There's no doubt in that.

and later:

I would agree it is ideal, but you have to understand that you have to make provisions to move all the freight that you're given, and you have to utilize every inch of space that you have available on the vessel.

The transverse stowage, admittedly more at risk than the fore and aft stowage, created an additional risk in the case of the containers on the defendant vessel. The containers so stowed were stowed on both the port and starboard side, end to end so that, being 20 feet long each they occupied a total length of 40 feet across the beam of the vessel. In the result the ends of each container so stowed protruded over the side of the vessel a distance of approximately two feet.

Captain Embleton agreed that stowage in this manner created a further risk in addition to transverse stowage but explained why that risk was taken as follows:

It is more exposed to the elements, I will agree. But, as I said, we had to utilize every inch of space that was possible in order to get the supplies to the people in Labrador and that was the reason why we did it. The ship had done this without any problems whatsoever, and there was no reason to believe that it was going to change. [The underlining is mine.]

Captain Embleton also described the "proper fittings" for securing containers as being far superior to the wire rope used to secure the containers on the defendant ship. He also said that in his view wires were still an efficient way of securing the containers. It is significant that the proper fittings were available in 1980, that under the terms of the charter party it was CN's obligation to supply cargo lashings, that CN supplied wire rope, and that the CN supplied lashings broke.

It is also significant to note that the containers were packed and stuffed by Carling and delivered sealed to CN which then had them placed, still sealed, on the defendant vessel without taking any

arrimés en travers afin de transporter plus de marchandises. Il a dit:

[TRADUCTION] Personne ne doute que la meilleure façon d'arrimer un conteneur soit de le faire de l'avant à l'arrière. Cela ne fait aucun doute.

et il a ajouté:

[TRADUCTION] J'admets que c'est la manière idéale, mais vous devez comprendre qu'il vous faut prendre les mesures nécessaires pour transporter toutes les marchandises qui vous sont confiées et que vous devez utiliser chaque pouce de l'espace disponible sur le navire.

L'arrimage transversal qui est, de l'aveu général, plus dangereux que l'arrimage de l'avant à l'arrière a créé un risque supplémentaire dans le cas des conteneurs transportés sur le navire défendeur. Ces conteneurs ont été arrimés à la fois à bâbord et à tribord, bout à bout; mesurant chacun 20 pieds de long, ils couvraient un espace de 40 pieds de long sur la largeur du navire. Les bouts de chaque conteneur ainsi arrimé dépassaient par conséquent d'environ deux pieds le côté du navire.

Le capitaine Embleton a admis qu'une telle manière d'arrimer les conteneurs ajoutait aux risques que présente l'arrimage transversal, mais il a expliqué pourquoi de tels risques avaient été pris:

[TRADUCTION] Je reconnais que les marchandises ainsi arrimées sont plus exposées aux éléments. Mais, comme je l'ai déjà dit, nous devions utiliser chaque pouce disponible afin d'apporter les marchandises aux gens du Labrador et c'est pour cette raison que nous les avons arrimées de cette manière. Le navire avait déjà effectué des voyages dans les mêmes circonstances sans que cela pose quelque problème que ce soit et il n'y avait aucune raison de croire que cela serait différent. [C'est moi qui souligne.]

Le capitaine Embleton a également décrit les «accessoires adéquats» pour fixer les conteneurs comme de loin supérieurs aux câbles d'acier utilisés sur le navire défendeur. Il a ajouté qu'à son avis, l'emploi de câbles constituait quand même un moyen efficace d'attacher les conteneurs. Il est important de noter que les accessoires adéquats étaient disponibles en 1980, que suivant les conditions de la charte-partie, CN devait fournir les saisines de la cargaison, qu'elle a fourni des câbles d'acier, et que les saisines fournies par CN se sont rompues.

Il faut aussi remarquer que c'est Carling qui a fait charger ou remplir les conteneurs qu'elle a livrés scellés à CN; celle-ci les a ensuite fait arrimer sur le navire défendeur sans vérifier si les

steps to ensure that the containers were properly packed and the contents secured against movement within the container. With the severe motions of the ship which could be anticipated in the regular November storms along the course from St. John's to Goose Bay, loose cargo in a container, particularly one being carried athwartships, would not only put the cargo and container at risk but also the vessel.

There was a total of 12 containers loaded on the ship's deck. The three containers with the plaintiff's cargo were placed on the starboard side of the ship with their inboard ends on the middle of the top of the aft hatch. Their outboard ends rested on the ship's rail and protruded about two feet over the side of the vessel at a height of about 12 feet above the mean water line. There were three other containers similarly placed on top of the same hatch but on the port side.

The containers were loaded on board the ship by stevedores under contract with CN. Although the contract required the stevedoreing firm to secure the cargo it was the practice in the port of St. John's that the ship's crew did this under the direction of the master. The containers were secured by the crew of the *Newfoundland Coast* with wire rope lashings supplied by CN. A great deal of evidence was given with respect to the precise method of securing the containers. It is sufficient to note only that they were secured to the master's satisfaction and in the manner which throughout the season had proved satisfactory.

The ship departed St. John's at 3:00 a.m. for her intended voyage to Goose Bay. The 3:00 a.m. marine forecast for the marine area of the ship's intended course was for northwesterly winds of 20-30 knots, a few showers, flurries and fog patches. The master claims, that by 10:00 a.m. gale warnings were issued by the Coast Guard radio stations, the winds had picked up to 50 km per hour and the barometer was falling rapidly. In fact no gale warnings were issued for that area but instead were issued for the west coast of Newfoundland. In any event Captain Sirois decided

conteneurs avaient été remplis de la manière adéquate et si les caisses qui s'y trouvaient étaient fixées solidement pour empêcher qu'elles ne bougent à l'intérieur des conteneurs mêmes. Étant donné les mouvements violents qui pouvaient secouer le navire pendant les tempêtes ordinaires de novembre au cours de la traversée de St. John's à Goose Bay, des marchandises mal attachées dans un conteneur, en particulier dans un conteneur chargé en travers, mettraient en danger non seulement la cargaison elle-même et le conteneur, mais aussi le navire.

Douze conteneurs ont été chargés sur le pont du navire. Les trois conteneurs renfermant la cargaison de la demanderesse ont été installés à tribord, leur extrémité intérieure se trouvant au milieu du dessus de l'écouille arrière. Leur extrémité extérieure reposait sur le bastingage et dépassait d'environ deux pieds le côté du navire, à une hauteur d'environ douze pieds au-dessus de la ligne de flottaison moyenne. Trois autres conteneurs ont été installés de la même manière sur le dessus de la même écouille, mais à bâbord.

Les conteneurs ont été chargés à bord du navire par des acconiers engagés par CN. Même si le contrat prévoyait qu'il appartenait à l'entreprise de manutention de fixer solidement la cargaison, la pratique suivie dans le port de St. John's faisait en sorte que l'équipage du navire se chargeait de cette tâche sous la direction du capitaine. C'est l'équipage du *Newfoundland Coast* qui a fixé les conteneurs à l'aide des saisines d'acier fournies par CN. De nombreux éléments de preuve indiquent la manière précise suivant laquelle l'équipage a fixé les conteneurs. Il suffit de souligner que le capitaine était satisfait de la méthode utilisée, laquelle s'était révélée efficace pendant toute la saison.

Le navire a quitté St. John's à 3 h en route vers Goose Bay. On prévoyait alors des vents du nord-ouest de 20 à 30 nœuds, quelques averses, des rafales et des bancs de brouillard pour la région maritime que devait traverser le navire. Le capitaine affirme qu'à 10 h, les stations de radio de la Garde côtière ont lancé des avis de coup de vent, que les vents avaient atteint jusqu'à 50 km à l'heure et que le baromètre chutait rapidement. En fait, les avis de coup de vent n'ont pas été lancés pour cette région mais plutôt pour la côte ouest de Terre-Neuve. De toute manière, le capitaine Sirois

that under the circumstances he would change his course and seek shelter in East Port. His vessel was about a mile and a half off Cape Bonavista when the containers were lost. The master described the actual loss in his sworn note of protest dated November 23, 1980 as follows:

At 11:15 passing one and a half mile North of Cape Bonavista, there was heavy ground swell and tide rips. The confused seas hit under the containers on the port side and broke the wire lashings. With the roll of the ship, 3 containers slipped over the side and floated away.

The reference to the port side is in error. The containers lost were the three containers holding the plaintiff's cargo which were stowed on the starboard side.

For some period prior to the loss of the containers the winds and waves had been directly on the starboard side of the vessel and, with the consequent rolling of the ship, the waves were running up the side and hitting the protruding bottoms of the containers containing the plaintiff's cargo. At the time of the loss, according to the master, the waves were 15 to 18 feet high and breaking, the seas were confused on account of tide rips and shallow water in the Cape Bonavista area.

These conditions were not unusual for Captain Sirois or for that area at that time of year. Indeed on that voyage the ship had to take shelter on three occasions due to weather conditions. In fact the conditions at the time of the loss were precisely what would be anticipated. Captain Sirois himself said they were bad but that he had experienced similar conditions on, he estimated, ten other occasions.

The master attributed the loss to the heavy seas hitting the underside of the containers and, he speculated, to the possibility that, in combination with the heavy seas causing the containers to lift up, there might have been a cutting edge on one of the containers which cut the wire rope.

Given the wind speed and consequent speed of the waves combined with the rolling of the vessel and the protruding containers I have no hesitation in finding that the loss was brought about by the

a à décidé, vu les circonstances, de changer de cap et de chercher refuge à East Port. Son navire se trouvait à environ un mille et demi du cap Bonavista lorsque les conteneurs ont passé par-dessus bord. Voici comment le capitaine a décrit cette perte dans le rapport de mer qu'il a fait sous serment en date du 23 novembre 1980:

[TRADUCTION] À 11 h 15, à environ un mille et demi au nord du cap Bonavista, le navire s'est trouvé en présence de grosses lames de fond et de contre-courants. La mer déchaînée a frappé par en-dessous les conteneurs de bâbord et a provoqué la rupture des saisines. Le roulis du navire a fait passer par-dessus bord trois conteneurs qui sont partis à la dérive.

c La mention du côté bâbord est inexacte. Les trois conteneurs perdus renfermaient les marchandises de la demanderesse et avaient été arrimés à tribord.

d Pendant un certain temps avant la perte des conteneurs, les vents et les vagues ont frappé directement le navire à tribord et, en raison du roulis qui en a résulté, les vagues ont atteint le bord du bastingage et frappé par-dessous la partie saillante des conteneurs renfermant la cargaison de la demanderesse. Le capitaine affirme qu'au moment de la perte, les vagues atteignaient de 15 à 18 pieds et déferlaient; les eaux étaient troubles en raison de la présence de contre-courants et de bas-fonds dans la région du cap Bonavista.

f Ces conditions n'étaient pas inhabituelles pour le capitaine Sirois ni pour cette région à cette époque de l'année. En fait, au cours de cette traversée, il a fallu mettre le navire à l'abri en trois occasions par suite des conditions atmosphériques. g Les conditions existant au moment de la perte étaient exactement celles auxquelles il fallait s'attendre. Le capitaine Sirois a déclaré que les conditions étaient mauvaises, mais qu'à son avis il avait déjà eu à faire face à des conditions semblables à dix autres occasions. h

i Le capitaine a attribué la perte à la mer houleuse frappant le dessous des conteneurs et les soulevant, et au fait qu'il était possible selon lui que le câble d'acier ait été coupé par une arête tranchante de l'un des conteneurs.

j Compte tenu de la vitesse des vents et de celle des vagues produites par ceux-ci ainsi que du roulis du navire et étant donné que les conteneurs dépassaient de chaque côté de celui-ci, je n'ai

fact that the containers were stowed so that their ends protruded over the side of the vessel. By being stowed in that way they formed a trap against which the full force of onrushing waves, of even moderate height, would rush up the sides of the vessel and exert enormous upward pressure on the bottoms of the containers. That at any given time the force of the waves could be increased significantly as a result of breaking waves and by the downward rolling motion of the ship only serves to reinforce my view that the loss was the direct result of the improper stowage of the containers.

CN seeks to escape liability on the grounds that it was not the carrier but only the agent of the carrier and points to the protection afforded it by reason of the clause 18 in the bill of lading, the demise clause, which provides that:

18. If the ship is not owned by or chartered by demise to the ocean carrier by which the goods are intended to be carried hereunder (as may be the case notwithstanding anything that appears to the contrary), this bill of lading shall take effect only as a contract with the owner or demise charterer, as the case may be, as principal, made through the agency of Canadian National Railways or the said ocean carrier which in either case acts as agent only and which shall be under no personal liability whatsoever in respect thereof.

Counsel for CN relies on *Atlantic Traders Ltd. v. Saguenay Shipping Ltd.* (1980), 38 N.S.R. (2d) 1 (N.S.S.C., T.D.); *Paterson SS. Ltd. v. Aluminium Co. of Can.*, [1951] S.C.R. 852 and *Maritime Insurance Co. Ltd. (The) v. The Gretafeld*, [1973] F.C. 281 (T.D.), Canadian decisions, in which the respective courts gave effect to the demise clause according to its terms.

Counsel for the plaintiff cited those cases as well as a number of others and urged me to find that CN was the carrier and thus not entitled, according to rule 8 of Article III of the *Hague Rules* scheduled to the *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C. 1970, c. C-15, to so limit its liability.

I have reviewed all of the cases cited by counsel and I am satisfied that the present state of the law is accurately set out in *Canficorp (Overseas Projects) Ltd. v. Cormorant Bulk-Carriers Inc.*,

aucune hésitation à conclure que la perte est due au fait que les conteneurs avaient été arrimés de manière à ce que leurs extrémités dépassent les côtés du navire. Arrimés ainsi, ils constituaient une a trappe sur laquelle les vagues, même si elles étaient de hauteur moyenne, heurtaient violemment les côtés du navire et exerçaient une force ascendante énorme sur le fond des conteneurs. Le fait qu'à tout moment la force des vagues pouvait b augmenter considérablement par suite de leur déferlement et du roulis descendant du navire renforce ma conclusion que la perte était directement attribuable à l'arrimage inadéquat des conteneurs.

c CN cherche à dégager sa responsabilité en invoquant qu'elle n'était pas le transporteur mais seulement le mandataire de celui-ci, et elle invoque la protection qui lui est offerte par la clause 18 du connaissement, soit la clause d'affrètement coque nue dont voici le texte:

[TRADUCTION] 18. Si le navire n'appartient pas au transporteur maritime par lequel les marchandises doivent être transportées en vertu des présentes (comme ce peut être le cas malgré toute disposition contraire) ou ne lui est pas affrété coque nue, le présent connaissement constitue un contrat ne liant que le propriétaire ou l'affréteur coque nue, selon le cas, à titre de mandant, ce contrat étant conclu par l'intermédiaire de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ou dudit transporteur maritime qui, dans l'un ou l'autre cas, n'agit qu'à titre de mandataire et dont la responsabilité personnelle ne peut en aucun cas être engagée.

f L'avocat de CN invoque les décisions rendues au Canada dans *Atlantic Traders Ltd. v. Saguenay Shipping Ltd.* (1980), 38 N.S.R. (2d) 1 (C.S.N.-É., 1^{re} inst.); *Paterson SS. Ltd. v. Aluminium Co. of Can.*, [1951] R.C.S. 852 et *Maritime Insurance Co. Ltd. (The) c. Le Gretafeld*, [1973] C.F. 281 (1^{re} inst.), affaires dans lesquelles les tribunaux ont appliqué telle quelle la clause d'affrètement coque nue.

h L'avocate de la demanderesse a cité ces décisions ainsi que plusieurs autres et elle m'a prié de conclure que CN était le transporteur et n'avait donc pas le droit, suivant la règle 8 de l'article III des *Règles de La Haye* annexées à la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970, chap. C-15, de limiter ainsi sa responsabilité.

j J'ai examiné toutes les décisions citées par l'avocate et je suis convaincu que le juge Stone a exposé clairement l'état actuel du droit dans la décision qu'il a rendue le 18 juin 1984 dans l'affaire *Canfi-*

F.C.A. number A-883-82 by Mr. Justice Stone in his June 18, 1984 decision. He referred to the Supreme Court of Canada decisions in *Paterson SS. Ltd. v. Aluminum Co. of Can. (supra)* and *Aris Steamship Co. Inc. v. Associated Metals & Minerals Corporation*, [1980] 2 S.C.R. 322 in which decisions the Supreme Court held that the contract of carriage was made between the shipper and the shipowners who, as carriers, were liable for cargo damage.

Mr. Justice Stone then went on to describe the effect of those decisions in the following terms at page 18:

Where the evidence clearly establishes that a contract of carriage was made with shipowners, the responsibilities as "carrier" for loss or damage to cargo falls upon the shipowners. That, it seems to me, is the effect of the two cases relied upon by the appellant. Where, as here, the evidence as a whole established to the satisfaction of the Trial Judge that another person, the respondent, "undertook to carry the goods" that person is "carrier" under the contract of carriage. That is so, in my view, though there be some evidence to the contrary, for example, the language of the supersession clause in the booking note and of Clause 17 of the bill of lading. The learned Trial Judge found upon the evidence as a whole that the respondent became "carrier" of the goods. I think his conclusion is amply supported by the evidence. Whether the shipowners might also be regarded as a "carrier" upon the principle of the cases referred to above does not arise for decision in this case.

I have concluded that CN undertook to carry the plaintiff's cargo and that CN is a "carrier" under the contract of carriage. I have reached that conclusion on the basis of the following facts:

1. The plaintiff dealt exclusively with CN. It was provided with CN containers for its cargo, it delivered the containers to the CN premises, it was provided with CN bills of lading. The plaintiff did not know the owner of the ship, the master, or the ship in the transaction nor was the plaintiff informed by CN that the cargo would be sent on a time-chartered ship. The only indication the plaintiff did have of the vessel upon which its cargo had been shipped was on the copy of the waybill which indicated

corp (Overseas Projects) Ltd. c. Cormorant Bulk-Carriers Inc., C.A.F., n° du greffe A-883-82. Il a invoqué les arrêts *Paterson SS. Ltd. v. Aluminum Co. of Can.* (précité) et *Aris Steamship Co. Inc. c. Associated Metals & Minerals Corporation*, [1980] 2 R.C.S. 322, où la Cour suprême a statué que le contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et les propriétaires du navire qui, à titre de transporteurs, étaient responsables des dommages causés à la cargaison.

Le juge Stone a ensuite décrit l'effet de ces arrêts aux pages 20 et 21:

Lorsque la preuve démontre clairement qu'un contrat de transport est intervenu avec les propriétaires du navire, la responsabilité en tant que «transporteur» pour les pertes ou les dommages subis par la cargaison incombe aux propriétaires du navire. C'est, à mon avis, l'effet des deux arrêts invoqués par l'appelante. Lorsque, comme c'est le cas en l'espèce, l'ensemble de la preuve a établi à la satisfaction du juge de première instance qu'une autre personne, l'intimée, «s'est engagée à transporter les marchandises», cette personne est le «transporteur» en vertu du contrat de transport. Il en est ainsi, selon moi, même s'il peut exister des éléments de preuve indiquant le contraire, comme par exemple le libellé de la clause de remplacement dans le bordereau de fret ou celui de la clause 17 du connaissement. Le juge de première instance a conclu en se fondant sur l'ensemble de la preuve que l'intimée était devenue le «transporteur» des marchandises. Je crois que la preuve supporte amplement cette conclusion. Il n'y a pas lieu de se prononcer en l'espèce sur la question de savoir si, en vertu du principe dégagé dans les arrêts mentionnés plus haut, on pourrait également considérer les propriétaires du navire comme un «transporteur».

Je conclus que CN s'est engagée à transporter la cargaison de la demanderesse et qu'il est un «transporteur» en vertu du contrat de transport. J'arrive à cette conclusion en me fondant sur les faits suivants:

1. La demanderesse a traité exclusivement avec CN qui lui a fourni des conteneurs pour qu'elle y charge ses marchandises; elle a livré les conteneurs aux locaux de CN qui lui a fourni ses propres connaissements. La demanderesse ne connaissait ni le propriétaire du navire ni son capitaine et elle ignorait quel navire serait utilisé; CN ne l'a pas non plus informée que la cargaison serait expédiée sur un navire affrété à temps. Le seul indice que la demanderesse possédait sur le navire sur lequel ses marchandises avaient été transportées figurait sur la copie de la feuille de route où il était mentionné qu'elles

that it had been shipped on the CN-owned *Sir Robert Bond*.

2. According to the terms of the written Time Charter Party made between the owners of the ship and CN on May 23, 1980 "Bills of Lading shall be signed by the Master or the Purser" (underlining added). Captain Sirois did not sign the bill of lading. He said he had nothing to do with it. Neither did the purser sign the bill of lading even though CN had appointed a purser for the defendant ship who, according to the charter party, was deemed to be the agent of the master for the purposes of signing all shipping documents.

3. The bill of lading, on the contrary, was signed by CN's terminal supervisor, or more accurately, by his secretary on his behalf.

4. The bill of lading was a CN bill of lading filled out and signed precisely in the same manner as if the cargo were going to be taken on a CN-owned ship. No where was it indicated on the bill of lading that the CN employee who signed it signed it on behalf of the master or the owners of the ship but only on behalf of CN. Under the place for signature the following is printed:

Agent on behalf of the carriers severally and not jointly.

Immediately above the place for signature the following is printed:

IN WITNESS WHEREOF, the Agent has signed this bill of lading on behalf of the Canadian National Railway Company and its connecting railway and steamship lines, severally and not jointly.

It seems to me that a fair reading of that portion of the bill of lading alone would lead a shipper to conclude that CN was holding itself out to be the carrier and that the contract of carriage was intended to be between the shipper and CN. Furthermore clause 2 of part A of the bill of lading conditions dealing with water carriage specifically provides that the word "carrier" in the bill of lading includes the time charterer.

Counsel for CN said this provision was included in the bill of lading as a result of American

avaient été chargées sur le *Sir Robert Bond* dont CN était propriétaire.

2. Suivant les termes de la charte-partie à temps conclue par les propriétaires du navire et CN le 23 mai 1980, [TRADUCTION] «Le capitaine ou le commissaire doit signer les connaissements» (c'est moi qui souligne). Le capitaine Sirois n'a pas signé le connaissement. Il a déclaré que cela ne le regardait pas. Le commissaire n'a pas non plus signé le connaissement même si CN l'avait nommé pour qu'il agisse, en vertu de la charte-partie, comme mandataire du capitaine pour ce qui est de la signature de tous les documents d'expédition.

3. Au contraire, c'est le surveillant du terminal de CN qui a signé le connaissement ou, si on veut être plus précis, sa secrétaire agissant en son nom.

4. Le connaissement était un connaissement de CN, signé et rempli exactement comme si la cargaison devait être chargée sur un navire appartenant à CN. Il n'est indiqué nulle part sur le connaissement que l'employé a signé celui-ci au nom du capitaine ou des propriétaires du navire; il est seulement dit qu'il l'a signé au nom de CN. Le texte suivant est imprimé sous l'espace réservé à la signature:

Mandataire des transporteurs, solidairement mais non conjointement.

Et le texte qui suit est imprimé juste au-dessus du même espace:

EN FOI DE QUOI, le mandataire a signé le présent connaissement au nom de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et de ses sociétés de navigation et de voie ferrée qui s'y rattachent, solidairement mais non conjointement.

Il me semble que si un chargeur interprétait correctement cette partie du connaissement, il serait amené à conclure que CN se présentait comme le transporteur et que le contrat de transport devait lier le chargeur et CN. En outre, la clause 2 de la partie A des conditions du connaissement relatives au transport par eau prévoit expressément que le terme «transporteur» qui figure dans le connaissement désigne également l'affrèteur à temps.

L'avocat de CN a affirmé que cette disposition avait été insérée dans le connaissement en raison

legislation. That may well be so but it is nevertheless, to me at least, further evidence that even if CN was a time charterer, it was holding itself out to be the carrier, and that the contract of carriage was, in such an event, to be between the shipper and CN. *a*

5. CN seeks to represent itself only as an agent whose duty it was to find space for the plaintiff's cargo on a vessel. That being so CN presumably would be entitled to an agent's fee. In fact CN billed and collected from the plaintiff freight charges for its own account and not for the account of the ship or its owners. *b*

6. CN acted in part as carrier in the loading and stowing of the cargo. It supplied the lashings for the containers. It decided how much freight the vessel would take. The master merely acquiesced. It was CN's decision to use every inch of available space on the ship including its deck space. It was CN's decision to have the vessel take the number of containers which it did. The inevitable consequence of that decision was that they would have to be stowed athwartships, with their ends protruding over the side of the vessel. It was CN's decision that the containers, so stowed, be secured by wire rope instead of by "proper fittings". *c*

It is true that CN was under pressure to have the cargo delivered before the close of the Labrador shipping season but it is also true that CN had a financial interest in loading additional freight because it and not the owners were being paid for that freight. CN was aware that there was an increased risk to the cargo in stowing it in the only way it could be stowed if every inch of space on the ship was to be utilized, but it elected to take that risk. *d*

In my view everything in the relationship between the plaintiff and CN points to a contract of carriage between the plaintiff and CN with the exception only of clause 18 of the bill of lading. *e*

de la législation américaine. Il est possible que ce soit le cas, mais cela constitue néanmoins à mon avis un autre élément de preuve que même si CN était un affréteur à temps, elle se présentait comme le transporteur, et que le contrat de transport devait, dans un tel cas, lier le chargeur et CN.

5. CN cherche à se faire passer pour un simple mandataire dont le rôle consistait à trouver de l'espace sur un navire pour la cargaison de la demanderesse. Si tel était le cas, CN aurait probablement droit à la commission d'un mandataire. En fait, CN a facturé les frais de transport des marchandises à la demanderesse et les a perçus en son propre nom et non pour le compte du navire ou de ses propriétaires. *f*

6. CN a en partie agi comme un transporteur lors du chargement et de l'arrimage de la cargaison. Il a fourni les saisines des conteneurs. Il a déterminé la quantité de marchandises qui seraient chargées à bord du navire. Le capitaine s'est contenté d'acquiescer. C'est CN qui a décidé d'utiliser chaque pouce d'espace disponible sur le navire, y compris sur le pont. C'est encore CN qui a déterminé le nombre de conteneurs chargés à bord du navire. Par suite de cette décision, les conteneurs ont dû inévitablement être arrimés en travers, leurs extrémités dépassant de chaque côté du navire. C'est également CN qui a décidé que les conteneurs ainsi arrimés seraient attachés avec des câbles d'acier plutôt qu'avec les «accessoires adéquats». *g*

Il est vrai que CN était pressé de livrer la cargaison avant la fin de la saison de navigation au Labrador, mais il est également vrai qu'elle avait un intérêt financier à ce que des marchandises supplémentaires soient transportées parce que c'était elle et non les propriétaires qui était payée pour le transport de celles-ci. CN savait qu'il accroissait les risques en arrimant les marchandises de la seule manière possible s'il voulait utiliser chaque pouce d'espace disponible sur le navire, mais il a choisi de prendre ce risque. *h*

Tout indique, selon moi, qu'il existait un contrat de transport entre la demanderesse et CN sous réserve de la clause 18 du connaissement. *i*

Having found that CN entered into a contract of carriage with the plaintiff within the meaning of the Rules it is deemed to be a carrier and subject to the responsibilities and limitations set out in the Rules.

Rule 2 of Article III provides that subject to Article IV:

Article III

2. . . . the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

Article IV sets out a number of exceptions under which neither the carrier nor the ship will be responsible for loss or damage. The loss was caused, however, not by any of the exceptions set out in Article IV but by reason of its being improperly stowed and inadequately secured.

The demise clause, clause 18 of the bill of lading, is pleaded in order to relieve CN from liability for the loss resulting from CN's breach of a carrier's obligation to properly stow the plaintiff's cargo. However rule 8 of Article III prohibits such limiting clauses and provides that they are null and void and of no effect.

Accordingly in the circumstances of this case I find that clause 18 of the bill of lading is not effective to relieve CN from liability for the damages sustained by the plaintiff as the demise clause, which seeks to accomplish that effect, is null and void.

CN however is not the only carrier in this matter. I find that the actual carrier in fact, the ship and its owners, are also carriers within the meaning of the Rules and, along with CN, share the same obligations imposed on a carrier under the provisions of rule 2 of Article III.

CN argues that even if it is found to be liable for the loss sustained by the plaintiff, damages should be limited to five hundred dollars (\$500) per container on the basis of rule 5 of Article IV which provides, in part, as follows:

Étant donné que CN a conclu un contrat de transport avec la demanderesse au sens des Règles, CN est réputée être un transporteur et est donc assujettie aux responsabilités et aux limitations énoncées dans lesdites Règles.

La règle 2 de l'article III prévoit que, sous réserve des dispositions de l'article IV,

Article III

2. Le transporteur . . . procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

L'article IV énonce une série d'exceptions en vertu desquelles ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages. La perte en l'espèce ne fait toutefois pas partie de l'une des exceptions prévues à l'article IV, étant plutôt due au fait que les marchandises étaient mal arrimées et attachées.

On invoque la clause d'affrètement coque nue, soit la clause 18 du connaissement, afin d'exonérer CN de toute responsabilité pour la perte résultant de l'inexécution par celle-ci de son obligation à titre de transporteur d'arrimer correctement la cargaison de la demanderesse. La règle 8 de l'article III interdit toutefois des clauses limitatives de ce genre et prévoit qu'elles sont nulles et inopérantes.

Par conséquent, j'estime que, dans les circonstances de l'espèce, la clause 18 du connaissement n'exonère pas CN de sa responsabilité pour les dommages subis par la demanderesse, étant donné que la clause d'affrètement coque nue, qui vise un tel but, est nulle.

CN n'est toutefois pas le seul transporteur en cause. J'estime que le véritable transporteur, c'est-à-dire le navire et ses propriétaires, sont aussi des transporteurs au sens des Règles et partagent avec CN les mêmes obligations imposées à un transporteur par les dispositions de la règle 2 de l'article III.

CN allègue que même si elle devait être tenue responsable de la perte subie par la demanderesse, les dommages-intérêts devraient se limiter à cinq cents dollars (500 \$) par conteneur en raison de la règle 5 de l'article IV qui prévoit notamment:

Article IV

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

CN submits that each container is a unit and that the total damage must therefore be limited to one thousand five hundred dollars (\$1,500).

Counsel for the plaintiff, on the other hand, argues that each case of beer is a package and that the damages should be fixed at the actual value of the goods lost, that is to say approximately seven dollars and fifty cents (\$7.50) per case or package.

Counsel have cited a number of cases in support of their respective positions. In *International Factory Sales Service Ltd. v. The Alexandr Serafimovich*, [1976] 1 F.C. 35 (T.D.) Mr. Justice Smith reviewed the authorities and concluded at page 49:

From all the cases referred to *supra* it is clear that the decision whether a large container, a pallet, or a smaller, wrapped parcel in or on a container or pallet, is a "package" within the meaning of Rule 5 of Article IV depends on the facts and circumstances of each case. In particular it depends upon the intention of the parties as indicated by what is stated in the shipping documents, things said by the parties and the course of dealing between them.

The shipping documents in this matter are the bill of lading and the waybills for each container. The bill of lading, in the column indicating the number of packages, specifically sets out that there are a total of four thousand two hundred and forty (4,240) packages.

The waybills for each container refer to the container number and then that notation on each waybill is followed by the following notation:

Containing 1,413 c/s beer
or
Cont. 1,413 c/s beer.

Under rule 3(b) of Article III of the Rules, if a bill of lading is issued by the carrier it shall show either the number of packages or pieces or the

Article IV

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 cinq cents dollars 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.

CN soutient que chaque conteneur constitue une unité et que le montant total des dommages-intérêts ne doit donc pas dépasser mille cinq cents dollars (1 500 \$).

L'avocate de la demanderesse allègue par contre que chaque caisse de bière est un colis et que le montant des dommages-intérêts devrait être fixé selon la valeur réelle des marchandises perdues, c'est-à-dire environ sept dollars et cinquante cents (7,50 \$) par caisse ou colis.

Les avocats ont cité un bon nombre de décisions à l'appui de leur position respective. Dans l'affaire *International Factory Sales Service Ltd. c. Le Alexandr Serafimovich*, [1976] 1 C.F. 35 (1^{re} inst.), le juge Smith a procédé à l'examen de la jurisprudence et a conclu à la page 49:

D'après toutes les affaires précitées, il est clair que la question de savoir si un gros conteneur, une palette ou un paquet plus petit placé dans ou sur un conteneur ou une palette, est un «colis» au sens de la Règle 5 de l'article IV, dépendra des faits et des circonstances de chaque affaire. Elle dépendra plus particulièrement, de l'intention des parties telle qu'elle ressort des documents de transport, des déclarations des parties et des négociations.

En l'espèce, le connaissement et les feuilles de route de chaque conteneur constituent les documents de transport. Un total de quatre mille deux cent quarante (4 240) colis est indiqué expressément dans la colonne du connaissement réservée au nombre de colis.

Les feuilles de route de chaque conteneur mentionnent le numéro du conteneur qui est suivi sur chaque feuille de route de cette autre mention:

[TRADUCTION]
Contenant 1 413 c. de bière
ou
Cont. 1 413 c. de bière.

Suivant la règle 3(b) de l'article III des Règles, si le transporteur délivre un connaissement, il doit y indiquer soit le nombre de colis ou de pièces ou la

quantity or weight as the case may be as furnished by the shipper.

Here both the bill of lading and the waybill showed the number of cases of beer or packages accepted by CN. In addition to this evidence there was also the evidence of the course of dealings between the parties. The plaintiff had previously placed many such shipments with CN. It is common knowledge that beer is shipped in cases. There is no doubt in my mind that CN was fully aware, notwithstanding the fact that the containers were delivered to it in a sealed condition, that it had received approximately 4,000 cases of beer for shipment to Goose Bay.

I see no merit in CN's argument that the number of containers and not the number of packages shown on the bill of lading and on its internal waybill should determine and limit the extent of CN's liability to \$1,500. Accordingly, I will allow the plaintiff's claim for damages against the defendants CN, the ship and the owner for thirty-one thousand three hundred and ninety-four dollars and eighty cents (\$31,394.80) which is the amount agreed upon by counsel for the plaintiff and CN as the correct amount of damages.

The plaintiff asks for pre-judgment interest on its claim from October 29, 1980 and post-judgment interest at the average prime rate. Counsel for CN submits that in view of the long period taken to bring the matter on for trial there should be no pre-judgment interest allowed or in the alternative, if it is to be allowed, that it should be only for a limited period and at a nominal rate of 5 or 6 percent.

I agree with CN's submission that there was a delay in bringing the matter on for trial but do not intend to assess blame on one side or the other for that delay. If counsel for the plaintiff was determined to have an early trial I would expect that two years should be an adequate period of time to bring the matter on.

Accordingly, the plaintiff will be awarded pre-judgment interest at ten (10) percent for a period of two (2) years and post-judgment interest at the

quantité ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par l'expéditeur.

En l'espèce, le connaissement et la lettre de voiture indiquaient le nombre de caisses de bière ou de colis acceptés par CN. Outre cet élément de preuve, on a expliqué à la Cour comment les parties traitaient entre elles. La demanderesse avait déjà confié plusieurs chargements de ce genre à CN. Il est bien connu que la bière est expédiée par caisse. Il ne fait aucun doute pour moi que CN savait très bien, même si les conteneurs étaient scellés lorsqu'ils lui ont été livrés, qu'elle avait reçu environ 4 000 caisses de bière à transporter à Goose Bay.

J'estime non fondé l'argument de CN suivant lequel c'est le nombre de conteneurs et non le nombre de colis indiqué sur le connaissement et sur sa lettre de voiture interne qui devrait permettre de fixer et de limiter la responsabilité de CN à 1 500 \$. Par conséquent, j'accorde à la demanderesse la somme de trente et un mille trois cent quatre-vingt quatorze dollars et quatre-vingts cents (31 394,80 \$) réclamée aux défendeurs, c'est-à-dire CN, le navire et son propriétaire, somme que les avocats de la demanderesse et de CN ont considéré d'un commun accord comme étant le montant exact des dommages-intérêts.

La demanderesse réclame un intérêt antérieur au jugement sur sa réclamation à compter du 29 octobre 1980 ainsi qu'un intérêt postérieur au jugement au taux préférentiel moyen. L'avocat de CN soutient qu'étant donné le long délai écoulé avant que l'action ne soit engagée, aucun intérêt antérieur au jugement ne devrait être accordé ou, si un tel intérêt devait être accordé, il ne devrait l'être que pour une période limitée et à un taux nominal de 5 ou 6 pour cent.

J'admets, comme l'a prétendu CN, qu'un délai s'est écoulé avant que l'action soit intentée, mais je n'ai pas l'intention de déterminer dans quelle mesure l'une ou l'autre partie est responsable de ce retard. Si l'avocate de la demanderesse était résolue à obtenir un procès rapidement, j'estime qu'elle devait intenter l'action dans un délai de deux ans.

Par conséquent, la demanderesse aura droit à un intérêt antérieur au jugement au taux de dix (10) pour cent pour une période de deux ans et à un

prime commercial rate from time to time prevailing from the date of judgment until payment.

The plaintiff is given leave to move for judgment against the defendants CN, the ship and its owner for damages of thirty-one thousand three hundred and ninety-four dollars and eighty cents (\$31,394.80), interest and costs, pursuant to paragraph 2(b) of Rule 337 of the *Federal Court Rules* [C.R.C., c. 663].

As already mentioned counsel for the plaintiff indicated that her client had little interest in pursuing the action against the defendant Roger Sirois who appeared on his own behalf at the trial. To the best of my recollection she presented no argument or submission that judgment should go against him personally and the master, who was as unfamiliar with the law as he was familiar with the sea, was in no position to make any representations on his own behalf.

Under the circumstances, I will make no finding with respect to liability, if any, on the part of the master but instead will give leave to any party, including the master, to make representations in that respect within a period of thirty (30) days following the entry of a formal judgment. If no representations are made within that period then the claim against the master will be dismissed.

* * *

ADDENDUM TO REASONS FOR JUDGMENT

In the November 17, 1986 reasons for judgment filed in this matter I made no finding with respect to the liability of the defendant Roger Sirois, the master of the *Newfoundland Coast*, but provided that within a period of thirty (30) days following the entry of a formal judgment any party to the action would have leave to make representations.

Within the time limited, and extended to counsel representing the master, representations were made. The last, on behalf of the master, was filed with the Court on April 10, 1987.

intérêt postérieur au jugement au taux préférentiel commercial existant à compter de la date du jugement jusqu'à l'exécution de celui-ci.

La demanderesse est autorisée à demander, conformément à l'alinéa 2b) de la Règle 337 des *Règles de la Cour fédérale* [C.R.C., chap. 663], que jugement soit prononcé contre les défendeurs, c'est-à-dire CN, le navire et son propriétaire, pour un montant de dommages-intérêts s'élevant à trente et un mille trois cent quatre-vingt-quatorze dollars et quatre-vingts cents (31 394,80 \$), avec intérêts et dépens.

Comme je l'ai déjà dit, l'avocate de la demanderesse a indiqué que sa cliente était peu intéressée à poursuivre l'action contre le défendeur Roger Sirois qui a comparu en son propre nom à l'instruction. Autant que je m'en souviens, l'avocate n'a ni allégué ni prétendu que le jugement devrait être rendu contre le capitaine personnellement et ce dernier, qui connaissait aussi peu le droit qu'il connaissait la mer, n'était aucunement en position de faire valoir des arguments pour son propre compte.

Compte tenu des circonstances, je ne me prononcerai pas sur la responsabilité, s'il en est, du capitaine; j'autoriserai plutôt toute partie, y compris le capitaine, à présenter des arguments à cet égard dans un délai de trente (30) jours à compter de l'inscription officielle du jugement. Si aucun argument n'est présenté pendant cette période, la réclamation contre le capitaine sera rejetée.

g

* * *

MOTIFS SUPPLÉMENTAIRES DU JUGEMENT

Dans les motifs du jugement déposés en l'espèce le 17 novembre 1986, je n'ai rendu aucune décision concernant la responsabilité du capitaine du navire *Newfoundland Coast*, le défendeur Roger Sirois. J'ai toutefois précisé que toute partie à l'action pourrait faire valoir des arguments dans un délai de trente (30) jours suivant l'inscription d'un jugement formel.

On a fait valoir des arguments dans le délai imparti et prorogé en faveur de l'avocat du capitaine. Le dernier argument, présenté pour le compte de celui-ci, a été déposé à la Cour le 10 avril 1987.

Captain Sirois as master of the ship was the ultimate authority to determine how the cargo to be carried was stowed. Although he was pressured by CN Marine Inc. to stow the containers in a manner that both he and CN knew, or ought to have known, would place them unnecessarily at risk in the sea conditions which both he and CN could reasonably anticipate at that time of year, he elected to accommodate CN which had decided to utilize every inch of space available on the ship.

The master must accept, jointly with CN, the responsibility for this failure to properly stow the containers. He had the authority to refuse to carry the containers in the manner in which CN had, in effect, directed and which unnecessarily exposed them to risk. He also had a duty to exercise that authority which he failed to do, as a result of which failure the containers were improperly stowed and swept off the ship by the force of the waves.

Accordingly, in addition to the parties against whom leave was given to the plaintiff to enter judgment, leave is also given to the plaintiff to enter judgment against the defendant Roger Sirois for damages of thirty-one thousand three hundred and ninety-four dollars and eighty cents (\$31,394.80), interest and costs pursuant to paragraph 2(b) of Rule 337 of the *Federal Court Rules*.

En qualité de maître à bord du navire, le capitaine Sirois était celui qui, en définitive, devait déterminer le mode de transport et d'arrimage de la cargaison. Même si CN Marine Inc. a insisté auprès du capitaine pour qu'il procède à l'arrimage des conteneurs d'une manière telle que lui-même et CN savaient, ou auraient dû savoir, qu'elle exposerait inutilement les conteneurs aux périls de la mer que tous deux pouvaient normalement prévoir à cette période de l'année, le capitaine a choisi de se plier aux exigences du CN qui avait décidé d'utiliser chaque pouce d'espace disponible sur le navire.

Le capitaine doit donc accepter, conjointement avec CN, la responsabilité découlant du mauvais arrimage des conteneurs. Il avait le pouvoir de refuser de transporter les conteneurs de la manière prescrite par CN et qui les exposait inutilement aux périls de la mer. Il avait également l'obligation d'exercer ce pouvoir, ce qu'il n'a pas fait et qui a eu pour conséquence que les conteneurs ont été mal arrimés et projetés hors du navire sous l'effet de fortes vagues.

En conséquence, outre les parties à l'encontre desquelles la demanderesse a été autorisée à inscrire un jugement, celle-ci est également autorisée à inscrire un jugement en dommages-intérêts contre le défendeur Roger Sirois pour la somme de trente et un mille trois cent quatre-vingt-quatorze dollars et quatre-vingts cents (31 394,80 \$), les intérêts et les dépens étant accordés conformément à l'alinéa 2b) de la Règle 337 des *Règles de la Cour fédérale*.