

J. A. Johnston Company Limited (Plaintiff)

v.

The Ship *Tindefjell* and Sealion Navigation Co. S.A. and Concordia Line A/S (Defendants)

Trial Division, Collier J.—Montreal, May 30; Vancouver, July 3, 1973.

Maritime law—Damage to cargo in cartons—Cartons in containers—Limitation of liability—“Package or unit”—Hague Rules, Art. IV, Rule 5.

Plaintiff shipped 316 cartons of shoes packed in two metal containers from Barcelona to Montreal aboard the *M.S. Tindefjell* in 1969. The bill of lading described the shipment as two containers containing 143 cartons and 174 cartons respectively and the value was not declared. The containers and their contents were discharged in a damaged condition. The owners and charterers of the ship contended that their liability was limited by Art. IV, Rule 5 of the *Hague Rules* to \$500 per “package or unit” because the nature and value of the goods were not inserted in the bill of lading.

Held, defendants’ liability was not limited as contended. In accepting the description of the cargo declaring the number of cartons defendants agreed to the limitation of liability on the basis that each carton was a package. A carton was not a “unit” within the meaning of the rule.

The Mormaclynx [1971] Lloyd’s Rep. 476, applied; *Royal Typewriter Co. v. M/V Kulmerland* [1972] A.M.C. 1995; *Falconbridge Nickel Mines Ltd. v. Chimo Shipping Ltd.* S.C.R. (as yet unreported) distinguished.

ACTION.

COUNSEL:

D. F. McEwen for plaintiff.

Sean J. Harrington and *P. W. Davidson* for defendants.

SOLICITORS:

Ray, Wolfe, Connell, Lightbody and *Reynolds*, Vancouver, for plaintiff.

McMaster, Meighen, Minnion, Patch, Cordeau, Hyndman and *Legge*, Montreal, for defendants.

Brisset, Bishop and *Davidson*, Montreal, for defendants.

J. A. Johnston Company Limited (Demanderesse)

c.

Le navire *Tindefjell* et Sealion Navigation Co. S.A. et Concordia Line A/S (Défendeurs)

Division de première instance, le juge Collier—Montréal, le 30 mai; Vancouver, le 3 juillet 1973.

Droit maritime—Dommages subis par la cargaison dans des cartons—Cartons dans des conteneurs—Limitation de la responsabilité—«Colis ou unité»—Règles de La Haye, Art. IV, Règle 5.

La demanderesse a expédié 316 cartons de chaussures placés dans deux conteneurs de métal de Barcelone à Montréal à bord du *M.S. Tindefjell* en 1969. Selon le connaissement, la cargaison était constituée de deux conteneurs contenant respectivement 143 et 174 cartons et la valeur n’était pas déclarée. Lors du déchargement, il s’est avéré que les conteneurs et leur contenu étaient endommagés. Les propriétaires et affrêteurs du navire ont soutenu que leur responsabilité était limitée par l’Art. IV, Règle 5 des *Règles de La Haye* à \$500 par «colis ou unité» car la nature et la valeur des marchandises n’étaient pas spécifiées dans le connaissement.

Arrêt: la prétention des défendeurs quant à la limitation de leur responsabilité n’est pas recevable. En acceptant la description de la cargaison précisant le nombre de cartons, les défendeurs ont admis de limiter leur responsabilité en considérant que chaque carton était un colis. Un carton n’est pas une «unité» au sens de la règle.

Arrêt suivi: *The Mormaclynx* [1971] Lloyd’s Rep. 476; distinction faite avec les arrêts *Royal Typewriter Co. c. M/V Kulmerland* [1972] A.M.C. 1995 et *Falconbridge Nickel Mines Ltd. c. Chimo Shipping Ltd.* R.C.S. (non encore publié).

ACTION.

AVOCATS:

D. F. McEwen pour la demanderesse.

Sean J. Harrington et *P. W. Davidson* pour les défendeurs.

PROCUREURS:

Ray, Wolfe, Connell, Lightbody et *Reynolds*, Vancouver, pour la demanderesse.

McMaster, Meighen, Minnion, Patch, Cordeau, Hyndman et *Legge*, Montréal, pour les défendeurs.

Brisset, Bishop et *Davidson*, Montréal, pour les défendeurs.

COLLIER J.—The plaintiff was the owner of a shipment of shoes which was carried on board the *Tindefjell* from Bilbao, Spain to Montreal in January, 1970. On discharge of cargo in the latter port, some of the shipment was found to be damaged. The plaintiff has sued the owners and charterers of the vessel. Liability for the damage is not denied. It is also not in dispute the defendants are entitled to limit the amount of damages for which they are liable. The question before me is, in essence, how that limitation should be calculated.

The parties have agreed upon a special case (Rule 475). I set it out in full:

THE PARTIES HERETO CONCUR IN STATING THE FOLLOWING FACTS AND QUESTIONS IN THE FORM OF A SPECIAL CASE FOR AN ADJUDICATION IN LIEU OF TRIAL.

1. The Plaintiff was at all material times the Owner of certain goods, namely 316 cartons of shoes, purchased from various Spanish suppliers in 1969;

2. Plaintiff retained Fernando Roque Transportes Internacionales S.A. a body politic and corporate of Barcelona, Spain to arrange for a shipment of the said 316 cartons of shoes from Barcelona to Montreal, Quebec;

3. The said Fernando Roque Transportes Internacionales S.A. packed, or "stuffed", 173 cartons of shoes into Container ICSU 267990 and the remaining 148 cartons into Container ICSU 264471;

4. The two said Containers were of standard metal construction approximately 8' high, 8' wide, and 20' in depth, (605 × 245 × 245 centimetres) and when empty, weighed approximately 1,518 kilos;

5. Although containers of this type are now in widespread use, they were not in commercial use when the *Carriage of Goods by Sea Act R.S.C. 1970 C-15* was first passed, giving effect to the Hague Rules;

6. The two Containers were leased by Fernando Roque Transportes Internacionales S.A. from Integrated Container Service, Inc., a body politic and corporate of New York City, New York, United States of America;

7. By a Charterparty dated at Oslo, Norway, April 15, 1967, the Defendant, Sealion Navigation Co. S.A. chartered the *M.S. Tindefjell* to A/S Dovrefjell and A/S Rudolf, trading under the firm name and style of Concordia Line A/S, a body politic and corporate of Haugesund, Norway;

8. The *M.S. Tindefjell* is an open/closed shelter deck conventional dry cargo vessel with raised fo'c'sle, built in Fredrikstad, Norway in 1953 and registered in Piraeus,

LE JUGE COLLIER—La demanderesse était propriétaire d'une cargaison de chaussures transportée en janvier 1970 de Bilbao (Espagne) à Montréal à bord du *Tindefjell*. Dès le déchargement au port d'arrivée, on a constaté qu'une partie de la cargaison était endommagée. La demanderesse a intenté une action contre les propriétaires et affréteurs du navire qui, d'ailleurs, ne cherchent pas à nier leur responsabilité. Personne ne conteste non plus que les défendeurs sont en droit de limiter le montant des dommages-intérêts dont ils sont responsables. La question qui m'est soumise porte essentiellement sur le calcul de cette limitation.

Les parties se sont entendues pour présenter un mémoire spécial (Règle 475). En voici la reproduction intégrale:

[TRADUCTION] LES PARTIES AUX PRÉSENTES S'ENTENDENT POUR EXPOSER LES FAITS ET POINTS SUIVANTS DANS UN MÉMOIRE SPÉCIAL POUR QU'IL SOIT STATUÉ À CET ÉGARD SANS AUTRE FORMALITÉ.

1. Pendant toute la période en cause, la demanderesse était propriétaire de certaines marchandises, savoir, 316 cartons de chaussures achetées à divers fabricants espagnols en 1969;

2. La demanderesse avait retenu les services de la Fernando Roque Transportes Internacionales S.A., personne morale sise à Barcelone (Espagne), pour s'occuper du transport desdits 316 cartons de chaussures de Barcelone à Montréal (Québec);

3. La Fernando Roque Transportes Internacionales S.A. a emballé ou «entassé» 173 cartons dans le conteneur ICSU 267990 et les 148 autres cartons dans le conteneur ICSU 264471;

4. Ces deux conteneurs étaient de type normal, en métal et mesurant à peu près 8' de haut, 8' de large et 20' de long (605 cm × 245 cm × 245 cm). A vide, ils pèsent environ 1,518 kilos;

5. L'utilisation de ces conteneurs s'est généralisée, mais ce genre de conteneur n'était pas utilisé commercialement lorsque fut promulguée la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970, C-15, qui met en vigueur les Règles de La Haye;

6. La Fernando Roque Transportes Internacionales S.A. avait loué les deux conteneurs à l'Integrated Container Service, Inc., personne morale dont le siège social est sis à New York, État de New York (États-Unis);

7. Par charte-partie signée le 15 avril 1967 à Oslo (Norvège), la défenderesse Sealion Navigation Co. S.A. a donné à fret le *M.S. Tindefjell* à A/S Dovrefjell et A/S Rudolf, faisant affaires sous la raison sociale Concordia Line A/S, personne morale ayant son siège social à Haugesund (Norvège);

8. Construit en 1953 à Fredrikstad en Norvège, le *M.S. Tindefjell* est un cargo à pont-abri ouvrable de type courant avec demi-gaillard. Il est immatriculé dans le Pirée en Grèce

Greece under No. 3008. On the voyage in question, the vessel was sailing as a closed shelter decker and her tonnages in that condition were 6504 gross tons and 4041 net tons. The vessel has 5 tween decks and 5 lower holds served by 5 hatches. Nos. 1 and 2 tween deck hatches are divided into "upper" and "lower" compartments. The vessel is powered by a 6 cylinder two stroke single acting oil fired engine delivering 4500 b.h.p. and her maximum sea speed under good weather conditions is 14 knots. She is 435' in overall length, with an extreme breadth of 58' 2" and a maximum draft 23' 9".

9. The motorship *Tindefjell* was employed as a carrier of general cargo in a liner service between Mediterranean ports and Atlantic ports of Portugal, Spain and Morocco and ports of Eastern Canada and Great Lakes Ports of the United States and Canada;

10. On or about December 12, 1969, Fernando Roque Transportes Internacionales S.A., for and on behalf of Plaintiff, delivered the two containers and their contents to Romeu & Cia., S.L. steamship agents of Barcelona, Spain, who were acting for and on behalf of the Defendants.

The dock receipts provide, in English translation that;

Marks and Numbers	PACKAGES Number and Sort	CONTENTS	KILOS
No 267990 ICSU	1 container	containing 173 cartons of shoes container tare	4.034 <u>1.600</u> 5.694 [sic]
No 264471 ICSU	1 container	containing 148 cartons of shoes container tare	3.684 <u>1.600</u> 5.284

were received with the following handwritten notation added by Romeu & Cia., S.L. on both receipts "1 = 605 × 245 × 245, contents weight and condition of the goods unknown, containers without seals", the whole as can be seen more fully from the said Dock Receipts produced herewith to form part hereof and marked as Exhibit "A";

11. The Containers were loaded on board the *Tindefjell* in apparent good order and condition on or about December 21, 1969 and stowed in the No. 2 Lower Tween Deck, at the forward part of the Hatch square. In the same No. 2 Lower Tween Deck were stowed automobiles, tractors, cases of machinery, and general cargo in cases and drums.

12. On December 21, 1969, the Defendants issued to the shipper, Fernando Roque Transportes Internacionales S.A.

sous le n° 3008. Pour le voyage en question, le pont-abri du navire était fermé et, dans ces circonstances, le tonnage brut du navire était de 6504 tonnes et son tonnage net de 4041 tonnes. Le navire a 5 entreponts et 5 cales desservis par 5 panneaux. Les panneaux des entreponts 1 et 2 sont divisés en compartiments «supérieur» et «inférieur». Le navire est propulsé par un moteur diesel de 6 cylindres à deux temps. Sa puissance est de 4500 c.v.b. et sa vitesse maximum en mer par beau temps est de 14 nœuds. Le navire a 435' de long et 58' 2" de large au fort; son tirant d'eau maximum est de 23' 9".

9. Le navire à moteur *Tindefjell* assurait le transport régulier de diverses marchandises entre les ports de la Méditerranée, les ports atlantiques du Portugal, de l'Espagne et du Maroc et ceux de l'Est du Canada et les ports des États-Unis et du Canada situés sur les Grands Lacs;

10. Le 12 décembre 1969 ou vers cette date, la Fernando Roque Transportes Internacionales S.A. a livré au nom de la demanderesse les deux conteneurs et leurs contenus à la Romeu & Cia., S.L., agent maritime à Barcelone (Espagne), mandataire des défendeurs.

Une traduction des reçus provisoires nous donne les indications suivantes:

Inscriptions et numéros	COLIS Nombre et type	CONTENU	KILOS
No 267990 ICSU	1 conteneur	173 cartons de chaussures poids à vide	4.034 <u>1.600</u> 5.694[sic]
No 264471 ICSU	1 conteneur	148 cartons de chaussures poids à vide	3.684 <u>1.600</u> 5.284

Ces conteneurs furent pris en charge par la Romeu & Cia., S.L., qui ajouta sur les deux reçus l'observation manuscrite suivante: «1 = 605 × 245 × 245, poids et état des marchandises inconnus, conteneurs non scellés». Pour un examen plus détaillé, on peut se reporter aux reçus provisoires annexés aux présentes à titre de pièce «A»;

11. Le 21 décembre 1969 ou vers cette date, les conteneurs ont été chargés à bord du *Tindefjell*. Les conteneurs semblaient en bon état; ils furent arrimés dans l'entrepont inférieur n° 2 à l'avant du panneau. Dans ce même entrepont, des automobiles, des tracteurs, des caisses d'outillage, ainsi que diverses marchandises en caisses et en barils étaient arrimés.

12. Le 21 décembre 1969, les défendeurs ont délivré au chargeur, la Fernando Roque Transportes Internacionales

Bill of Lading 58 for the following goods (partially in English translation);

S.A., un connaissance n° 58 portant sur les marchandises suivantes;

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS					DÉTAILS FOURNIS PAR LE CHARGEUR			
Marks and Number	No and Kind of Pkgs.	Said to Contain	Cubic Measure-	Said to Weigh (Pounds)	Inscriptions et numéros	Nombre et type de colis	Contenu non vérifié	Poids déclaré (en livres)
CONTAINER 264471	143 cartons	1 container which is said to contain shoes		4,451'	CONTENEUR 264471	143 cartons	1 conteneur censé contenir des chaussures	4,451'
267990	173 cartons	1 container which is said to contain shoes		5,619'	267990	173 cartons	1 conteneur censé contenir des chaussures	5,619'
	316 cartons			10,070'		316 cartons		10,070'
		Freight payable at destination					Fret payable à l'arrivée	
		Weight of empty container-1.518' Kilos					Poids d'un conteneur à vide-1.518' kilos	

the whole as may be seen more fully from the said Bill of Lading produced herewith to form part hereof as Exhibit "B";

13. The value of the cargo was not declared and was not inserted in the Bill of Lading;

14. Freight was calculated per metric ton (1,000 kilos) the customary freight unit, and was calculated as follows:

Pour un examen plus détaillé, on peut se reporter au connaissance annexé aux présentes à titre de pièce «B»;

13. La valeur de la cargaison n'a été ni déclarée ni inscrite au connaissance;

14. Le fret a été calculé par tonne métrique (1,000 kilos), unité courante de fret, et ce calcul était le suivant:

	Rate	Per		Taux	Par	
10,070 Kilos	237.50	ton	\$2,391.62	237.50	tonne	\$2,391.62
less 20% contract rebate			- 478.32			- 478.32
			1,913.30			1,913.30
heavy lift charges						
4,460 kgs	6.00	ton	26.76			26.76
5,620 kgs	7.00	ton	39.34			39.34
winter surcharge	10%		191.33			191.33
Bill of Lading			1.00			1.00
		Total	\$2,171.73		Total	\$2,171.73

the whole as may be seen more fully from the said Bill of Lading produced as Exhibit "B";

Pour un examen plus détaillé, on peut se reporter au connaissance annexé aux présentes à titre de pièce «B»;

15. The Ship *Tindefjell* sailed from Bilbao, Spain, on or about the 1st day of January, 1970 bound for Quebec City and Montreal;

16. The *Tindefjell* arrived at the Port of Montreal, on January 14, 1970, the Master extended a Note of Protest and a Port Warden and other surveys were held, a copy of the Port Warden's survey is produced as Exhibit "C";

17. The Defendants admit that the two containers and their contents were discharged from the ship *Tindefjell* in a damaged condition and that they are liable for the resulting loss which is in excess of \$10,000 Canadian and which Plaintiff has agreed to limit to \$10,000 Canadian, for principal;

18. The delivery receipts issued at the Port of Montreal indicate that the extent of the damage was to be determined upon subsequent survey, as authorized by Montreal Shipping Company Limited (the Defendants' agent), the whole as appears more fully from National Harbours Board Delivery Receipts Nos. 174563, 187069, 174561, 174231, 174235, 174234, produced herewith to form part hereof and marked as Exhibit "D";

19. The rights and obligations of the parties are governed by the terms and conditions of the said Bill of Lading 58 which, *inter alia*, provides in Clause 1 thereof that if it does not cover a shipment to or from a port in the United States it shall be construed and the rights of the parties determined according to the law of England unless it is subject to any compulsorily applicable enactment giving effect to the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading dated Brussels, August 25, 1924;

20. The parties hereby agree that for the purposes of the present action, the Bill of Lading shall be construed and the rights and obligations of the parties thereunder shall be determined according to the law of Canada, particularly the *Carriage of Goods by Water Act* R.S.C. 1970, C-15;

21. Rule 5, Article IV of the Schedule to the *Carriage of Goods by Water Act* provides:

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.

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

15. Le navire *Tindefjell* a quitté Bilbao (Espagne) le 1^{er} janvier 1970 ou vers cette date à destination de Québec et Montréal;

16. Le *Tindefjell* est arrivé au port de Montréal le 14 janvier 1970 et le capitaine a dressé un rapport de mer et une visite portuaire et d'autres inspections ont eu lieu. Une copie du rapport de la visite portuaire est annexée à titre de pièce «C»;

17. Les défendeurs reconnaissent que les deux conteneurs et leur contenu étaient endommagés quand ils ont été déchargés du navire *Tindefjell*. Ils reconnaissent leur responsabilité pour la perte en résultant, qui se chiffre à plus de \$10,000 canadiens. La demanderesse a toutefois accepté de limiter sa réclamation à \$10,000 canadiens;

18. Les quittances émises au port de Montréal indiquent que l'étendue des dommages devait être fixée suite à une expertise autorisée par la Montreal Shipping Company Limited (mandataire des défendeurs). Pour un examen plus détaillé, on peut se reporter aux quittances de livraison du Conseil des ports nationaux nos 174563, 187069, 174561, 174231, 174235, 174234, annexées aux présentes à titre de pièce «D»;

19. Les droits et obligations des parties sont régis par le connaissement n° 58 qui prévoit notamment à la clause n° 1 que, sauf pour un transport ayant pour point d'origine ou de destination un port des États-Unis, le connaissement sera interprété et les droits des parties seront déterminés selon le droit anglais à moins d'être soumis à un texte obligatoirement applicable mettant en vigueur les Règles de La Haye contenues dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924;

20. Les parties reconnaissent qu'aux fins de la présente action, le connaissement sera interprété et les droits et obligations des parties aux termes de ce connaissement seront déterminés conformément au droit canadien, plus précisément selon la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970, C-15;

21. La Règle 5 de l'article IV de l'annexe à la *Loi sur le transport des marchandises par eau* dispose que:

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.

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 marchan-

goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

22. The value of none of the 316 cartons of shoes exceeded \$500.00;

23. The question referred to the court is: "Is there a per package or unit limitation available to the Defendants which would reduce their liability to Plaintiff to a sum less than \$10,000.00? In the affirmative, to what sum is their liability limited?"

24. The Defendants have paid and the Plaintiff has received the sum of \$1,000.00 Canadian on the 2nd of April, 1973, which sum shall be treated as a payment into Court.

At the hearing counsel agreed on two supplementary points:

(1) The liability of the defendant owners and the defendant charterers, for the purposes of this action only, was joint and several and the formal judgment in this case would be worded accordingly.

(2) The special case referred to the shoes as packed in cartons before the cartons were placed in the two containers. It is agreed the individual pairs of shoes were themselves in boxes. The defendants, as I understood it, attached no great significance to this fact.

The defendants' position is twofold:

(1) A container is a "package" or "unit" within the meaning of those words as found in Rule 5 of Article IV of the Schedule to the *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C. 1970, c. C-15. Liability here is therefore limited to \$500.00 per container, or a total of \$1,000.00.

(2) Alternatively, if the contract of carriage had the effect of increasing the defendants' liability beyond \$500.00 per container, then their liability is limited to an amount based on the customary freight unit. The weight of the two containers packed with the shoe cartons was 10,070 kilos or 10.07 metric tons. Using the \$500.00 per "unit" calculation in Rule 5, it is contended the limitation in dollars should therefore be fixed between \$5,000.00 and \$5,500.00.

The plaintiff contends the number of "packages" for the purposes of the calculation is the 316 cartons of shoes. Applying Rule 5, the total

dises ou les concernant, si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur.

22. Aucun des 316 cartons de chaussures n'avait une valeur dépassant \$500.00;

23. La question soumise à la Cour est la suivante: «Les défendeurs peuvent-ils se prévaloir d'une limitation par colis ou unité réduisant à moins de \$10,000.00 leur responsabilité vis-à-vis de la demanderesse? Dans l'affirmative, à quelle somme se limite leur responsabilité?»

24. Les défendeurs ont déjà versé à la demanderesse la somme de \$1,000.00 canadiens le 2 avril 1973; cette somme sera considérée comme ayant été consignée à la Cour.

A l'audience les avocats se sont entendus sur deux points supplémentaires:

(1) Aux seules fins de cette action, les propriétaires défendeurs et les affréteurs défendeurs sont conjointement et solidairement responsables et le jugement formel dans cette affaire devra être rédigé en conséquence.

(2) Le mémoire spécial précise que les chaussures étaient emballées dans des cartons avant que ces derniers soient placés dans les deux conteneurs. Les parties reconnaissent que chaque paire de chaussures se trouvait dans une boîte. Les défendeurs, si je ne m'abuse, n'ont pas attaché grande importance à ce fait.

La défense se base sur un double argument:

(1) Un conteneur est un «colis» ou «unité» au sens de ces termes à la Règle 5 de l'Article IV de l'annexe à la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970, c. C-15. Leur responsabilité se limite donc à \$500.00 par conteneur, soit au total à \$1,000.00.

(2) Subsidiairement, si le contrat de transport avait pour effet d'augmenter la responsabilité des défendeurs à plus de \$500.00 par conteneur, elle se limiterait alors à une somme calculée d'après l'unité courante de fret. Les deux conteneurs remplis de cartons à chaussures pesaient 10,070 kilos ou 10.07 tonnes métriques. En partant du calcul de la Règle 5 qui retient la somme de \$500.00 par «unité», on avance que la limitation devrait être fixée à une somme entre \$5,000.00 et \$5,500.00.

La demanderesse prétend qu'aux fins du calcul, il y a autant de «colis» que de cartons de chaussures, soit 316. En utilisant le calcul de la

available limitation is not $2 \times \$500$ but $316 \times \$500$. As the parties have agreed the plaintiff's loss was \$10,000.00, then it is said, the defendants are liable for that amount. If the plaintiff's contention is correct, the limitation provision has, on the facts of this particular case, no practical monetary effect.

I turn to the defendants' first submission. Containerization, in shipping circles, is relatively new. When the word "package" was used by the drafters of the *Hague Rules*, containers as such, and their use in the carriage of goods, was not envisaged. The comments of Friendly C.J. in *Leather's Best Inc. v. The "Mormaclynx"* apply:¹

The difficulty presented in this case, as in that one, is that

[f]ew, if any, in 1936 could have foreseen the change in the optimum size of shipping units that has arisen as the result of technological advances in the transportation industry [Ibid].

The problem demands a solution better than the Courts can afford, preferably on an international scale, and diplomatic discussions have been initiated to that end. See Schmeltzer & Peavey, *Prospects and Problems of the Container Revolution*, 1 J Maritime L & Commerce 203, 223-225 (1970). Meanwhile the Courts must wrestle with a statutory provision that has become ill-suited to present conditions.

The defendants say a container *per se*, under the Canadian statute, is a package; it is immaterial how many packages the container contains; the plaintiff here rented the two containers from a third person, filled the two containers with its goods, and delivered for carriage two containers or packages. In my view the propositions advocated are too general. To a large extent the facts of each particular case must govern, and equally important, the intention of the parties in respect of the contract of carriage must be ascertained. I think it proper in a case such as this to determine if the cargo owner and the carrier intended the container should constitute a package for purposes of limitation, or whether the number of packages in the container was to be the criterion.

Règle 5, la limitation totale n'est plus de $2 \times \$500$ mais de $316 \times \$500$. Puisque les parties ont convenu que la perte de la demanderesse se monte à \$10,000.00, cette dernière prétend que cette somme représente le montant que les défendeurs sont tenus de verser. Si la demanderesse a raison, la clause limitative de responsabilité n'aurait aucun effet pécuniaire vu les faits de la présente affaire.

b J'en viens maintenant au premier argument des défendeurs. L'utilisation de conteneurs est, dans le domaine des transports maritimes, une chose relativement nouvelle. Quand les rédacteurs des *Règles de La Haye* utilisèrent le mot «colis», ils n'avaient pas pensé aux conteneurs et à leur utilisation dans le transport des marchandises. Les observations du juge en chef Friendly dans l'arrêt *Leather's Best Inc. c. Le «Mormaclynx»* s'appliquent en l'espèce:

[TRADUCTION] Comme dans l'autre affaire, la difficulté de la présente espèce réside dans le fait que

il n'y avait, en 1936, que très peu de personnes qui pouvaient prévoir les changements que les progrès techniques de l'industrie du transport ont fait subir à la taille optimale des unités de transport.

Les tribunaux ne peuvent pas vraiment apporter de solution à ce problème, car il faut le régler à l'échelle internationale. Des pourparlers diplomatiques ont été engagés à cette fin. Voir Schmeltzer & Peavey, *Prospects and Problems of the Container Revolution*, 1 J. Maritime L & Commerce 203, aux pp. 223-225 (1970). En attendant, les tribunaux sont aux prises avec des textes législatifs qui ne sont plus adaptés aux conditions actuelles.

g Les défendeurs prétendent que, d'après la loi canadienne, un conteneur est un colis; il est tout à fait superflu de savoir combien de colis le conteneur contient; la demanderesse aux présentes avait loué les deux conteneurs auprès d'un tiers, les avait remplis avec ses marchandises et avait livré pour transport deux conteneurs ou colis. A mon sens, les arguments avancés sont de nature trop générale. Dans une large mesure, il faut se reporter aux faits de chaque espèce et, tout aussi important, il faut s'assurer de l'intention des parties quant au contrat de transport. Je pense qu'il convient, dans une affaire telle que celle-ci, de déterminer si le propriétaire de la cargaison et le transporteur ont considéré qu'aux fins de la limitation de responsabilité, le conteneur est un seul colis ou

There appear to be no Canadian or English decisions dealing with this problem of containers. I have, however, been referred to decisions from other jurisdictions which have been of assistance to me. I do not propose to refer to all the cases. The leading decision is *The Mormaclynx* (to which I have already made reference), a judgment of the United States Court of Appeals (Second Circuit). The plaintiff shipped some leather from Germany to the United States. The leather was loaded into 99 cartons or "bales". A container was obtained from the owners of the carrying vessel. The cartons were loaded into the container by someone on behalf of the plaintiff, but in the presence of a representative of the defendant vessel owners. The container was sealed, then loaded on board the vessel. The bill of lading, issued on behalf of the defendants, under the heading "Number and kind of packages; description of goods" recorded the words: "1 container s.t.c. 99 bales of leather" (s.t.c. means "said to contain"). In addition there was stamped on the bill the following: "Shipper hereby agrees that carrier's liability is limited to \$500 with respect to the entire contents of each container . . ." After the vessel arrived in the United States, the container was unloaded into a large terminal. The container subsequently disappeared and the plaintiff brought action against the vessel owners and the terminal operator. The relevant section of the United States legislation (COGSA) was as follows:

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

The relevant statutes further provided that any clause purporting to lessen the liability set out above was null and void.

The Court held the container was not a "package", that the limitation of liability should be calculated on the basis of 99 "packages" and

si le critère était le nombre de colis placés dans le conteneur.

Il semble n'y avoir aucune décision canadienne ou anglaise portant sur cet aspect du problème des conteneurs. J'ai pu, cependant, m'inspirer de décisions d'autres tribunaux que l'on m'a citées. Je n'ai pas l'intention de me référer à toutes ces affaires. La décision faisant autorité est l'arrêt *The Mormaclynx* (que j'ai déjà cité), décision de la Cour d'appel des États-Unis. Le demandeur avait expédié du cuir d'Allemagne aux États-Unis. Le cuir se trouvait dans 99 boîtes de carton ou «balles». Les propriétaires du navire transporteur avaient fourni un conteneur qui avait été chargé de cartons par quelqu'un mandaté par le demandeur, mais en présence d'un représentant des propriétaires du navire défendeur. Le conteneur fut scellé puis chargé à bord du navire. Au connaissance, délivré au nom des défendeurs, sous le titre «nombre et type de colis; description des marchandises», on trouve la mention suivante: [TRADUCTION] «Un conteneur censé contenir 99 balles de cuir». En outre, sur le connaissance, la mention suivante est apposée: [TRADUCTION] «Le chargeur accepte par les présentes de voir limiter à \$500 la responsabilité du transporteur quant au contenu de chaque conteneur . . .» A l'arrivée du navire aux États-Unis, le conteneur fut déchargé dans un grand entrepôt. Le conteneur a ensuite disparu et le demandeur a intenté une action contre les propriétaires du navire et l'entreprise de manutention. L'article applicable de la loi américaine (COGSA) était le suivant:

[TRADUCTION] Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas responsables des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant \$500 par colis, en monnaie ayant cours légal aux États-Unis, ou, si les marchandises ne sont pas expédiées sous forme de colis, par unité courante de fret, 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 connaissance. . . .

Les textes applicables disposaient également que toute clause tendant à diminuer la responsabilité énoncée plus haut était nulle et non avenue.

La Cour a décidé que le conteneur ne constituait pas un «colis», que la limitation de la responsabilité devrait être calculée sur la base

that the clause purporting to limit liability to \$500 per container was invalid. The gist of the decision on this point is at pp. 485-486:

Defendants place great reliance on the decision of a divided Court in *Standard Electrica*, from which we have quoted, holding that where a shipper had made up nine pallets, each containing six cardboard cartons of television timers, the pallet rather than the cartons constituted the "package". However, several factors distinguish *Standard Electrica* from this case. The pallets were nothing like the size of the container here; they had been made up by the shipper; and the

... dock receipt, the bill of lading, and libellant's claim letter all indicated that the parties regarded each pallet as a package." [375 F. 2d at 946].

Indeed, there seems to have been nothing in the shipping documents in that case that gave the carrier any notice of the number of cartons.

We recognize that this distinction is not altogether satisfactory; it leaves open, for example, what the result would be if Freudenberg had packed the bales in a container already on its premises and the bill of lading had given no information with respect to the name of bales. There is a good deal in Judge Hays' point in his dissent in the *Encyclopaedia Britannica* case, see fn. 16, "that considering the container as the package promotes uniformity and predictability," at least where it contains goods of a single shipper. It is true also that the standard arguments about the economic power of the carrier and the weak bargaining position of the consignor may be simply a recitation of an ancient shibboleth, at least as applied to shipments of containers fully packed by the shipper. The shipper insures for any value in excess of the limitation (or perhaps for the whole value) and, for all we know, a ruling that each bale constituted a "package" may simply be conferring a windfall on the cargo insurer, admittedly the true plaintiff here, if it based its premium on the assumption that Mooremac's liability was limited to \$500. Still we cannot escape the belief that the purpose of sect. 4(5) of COGSA was to set a reasonable figure below which the carrier should not be permitted to limit his liability and that "package" is thus more sensibly related to the unit in which the shipper packed the goods and described them than to a large metal object, functionally a part of the ship, in which the carrier caused them to be "contained". We therefore hold that, under the circumstances of this case, the legend in the lower-left hand corner of the bill of lading was an invalid limitation of liability under COGSA.

The result in *The Mormaclynx* was in accord with two European decisions² both of which were referred to by Judd J., the trial judge in

de 99 «colis» et que la clause visant à limiter la responsabilité à la somme de \$500 par conteneur était invalide. L'essence de la décision sur ce point se trouve aux pages 485 et 486:

^a [TRADUCTION] Les défendeurs se fondent principalement sur la décision rendue à la majorité dans l'affaire *Standard Electrica*, dont nous avons cité un extrait, selon lequel, alors que le chargeur avait constitué neuf palettes, chacune contenant six boîtes en carton remplies de minuteriers pour téléviseurs, c'était la palette plutôt que les boîtes en carton qui constituait le «colis». Mais plusieurs facteurs distinguent l'affaire *Standard Electrica* de la présente. La dimension des palettes n'a rien à voir avec celle du conteneur; ces palettes avaient été constituées par le chargeur; et

^b ... le reçu provisoire, le connaissement et la lettre de réclamation du demandeur indiquent tous que les parties avaient considéré chaque palette comme un colis.» [375 F. 2d à la p. 946].

En effet, il semble bien que les documents de transport ne comportaient, dans ce cas, aucune précision quant au nombre de boîtes en carton.

^d Nous admettons que cette distinction n'est pas pleinement satisfaisante; elle ne règle pas la question qui se serait posée si, par exemple, Freudenberg avait chargé les balles dans un conteneur se trouvant dans ses locaux ou si le connaissement n'avait pas précisé qu'il s'agissait de balles. Le juge Hays a cependant avancé un argument de poids dans sa dissidence dans l'affaire *Encyclopaedia Britannica*, voir fn. 16, «considérer le conteneur comme un colis, c'est assurer une certaine uniformité et une certaine certitude», du moins dans les cas où il contient des marchandises appartenant à un seul chargeur. Il est aussi vrai que l'argument classique relatif à la position économique forte du transporteur et à la faiblesse de celle du chargeur ne correspond peut-être plus à la réalité, du moins dans les cas où il s'agit du transport de conteneurs complètement remplis par le chargeur. Le chargeur s'assure pour toute valeur dépassant la limitation de responsabilité (éventuellement pour la valeur totale) et pour autant qu'on sache, en décidant que chaque balle constitue un «colis», on fait faire une aubaine à l'assureur de la cargaison, qui est en fait le demandeur en l'espèce, s'il avait calculé ses primes en se fondant sur le fait que la responsabilité de la Mooremac était limitée à \$500. Nous ne pouvons cependant pas éluder le fait que l'article 4(5) du COGSA avait pour but de fixer la responsabilité du transporteur à un chiffre raisonnable en dessous duquel il ne pouvait pas descendre et que le mot «colis» se rapporte plus logiquement à l'unité dans laquelle le chargeur avait emballé les marchandises ainsi qu'il l'indique qu'aux grands objets de métal dans lequel le transporteur les a fait emballer et qui, par leurs fonctions, font plutôt partie du navire. Vu les circonstances de cette affaire, nous décidons donc que la mention figurant au coin inférieur gauche du connaissement était une limitation invalide de la responsabilité prévue à la COGSA.

^j La décision rendue dans l'affaire *The Mormaclynx* s'accorde avec deux décisions européennes² qui furent toutes les deux citées par le juge

The Mormaclynx, whose conclusion was affirmed by the Circuit Court of Appeals. The rationale of these decisions, it seems to me, is found in the intention of the parties. Where the shipper knows his goods are to be shipped by container and specifies in the contract (usually by means of the bill of lading) the type of goods and the number of cartons carried in the container, and where the carrier accepts that description and that count, then in my opinion, the parties intended that the number of packages for purposes of limitation of liability should be the number of cartons specified. I hasten to add that the intention must be ascertained from consideration of all the facts and not merely the words used in the bill of lading: the type of container, who supplied it, who sealed it if it was sealed on delivery to the carrier, the opportunity for count by the carrier, previous course of dealings—all these matters, and many others which I have not enumerated, may be relevant in arriving at what the parties, by the particular contract, intended.

In the present case, the plaintiff had no reason to declare a higher value in the bill of lading than the \$500 per package valuation set out in the *Hague Rules*. Each carton of shoes did not exceed \$500 in value. It seems logical to me the plaintiff intended to have the benefit of the minimum monetary responsibility laid down in the Rules by putting the carrier on notice as to the number of packages being carried, though for convenience and other reasons, they were grouped together in one large receptacle. The carrier could have refused to issue the bill with such a description, could have insisted on a count³, and in any event, adjusted its charges to meet the situation.

Here, the defendants accepted the description and number of cartons given. In my opinion, they agreed to the limitation on the basis each carton must be considered a "package".

Judd, juge de première instance dans l'affaire *The Mormaclynx*, et dont les conclusions ont été confirmées par la Cour d'appel. A mon avis, c'est dans l'intention des parties qu'il faut chercher l'explication de ces décisions. Quand le chargeur sait que ses marchandises vont être transportées en conteneurs, qu'il précise dans le contrat (en utilisant en général un connaissance) le type de marchandises et le nombre de boîtes transportées dans le conteneur, et que le transporteur accepte cette description et ce comptage, alors, à mon sens, l'intention des parties était que le nombre de colis aux fins de la limitation de responsabilité soit le nombre de boîtes spécifié. Je m'empresse d'ajouter que pour découvrir l'intention des parties, on doit tenir compte de tous les faits et pas seulement de la rédaction du connaissance: le type de conteneur, qui l'a fourni, qui l'a scellé s'il était scellé à sa livraison au transporteur, savoir si le transporteur a pu vérifier le compte, les négociations antérieures; afin de déterminer l'intention des parties dans un contrat donné, il peut être nécessaire d'étudier toutes ces questions et beaucoup d'autres encore que je n'ai pas mentionnées.

Dans la présente affaire, la demanderesse n'avait aucune raison de déclarer dans le connaissance une valeur supérieure à celle de \$500 par colis prévue dans les *Règles de La Haye*. La valeur de chaque carton de chaussures ne dépassait pas \$500. Il me semble en découler logiquement que la demanderesse voulait bénéficier de la responsabilité pécuniaire minimum énoncée par les règles en portant à la connaissance du transporteur le nombre de colis transportés, bien que, par souci de commodité et pour d'autres raisons, on les ait réunis dans un grand cadre. Le transporteur aurait pu refuser de délivrer un connaissance portant une telle description, et il aurait pu exiger un dénombrement³. De toute façon, il a toujours la faculté d'ajuster ses tarifs en conséquence.

En l'espèce, les défendeurs ont accepté la description et le compte des cartons. A mon sens, ils ont accepté que chaque carton soit considéré comme un «colis» aux fins de la limitation.

As I see it, other American decisions dealing with containers, where it was held the container was a package, are distinguishable. In *Royal Typewriter Co. v. M/V Kulmerland* [1972] A.M.C. 1995 the bill of lading provided "1 container said to contain machinery." There was no indication to the carrier of the number of cartons or of the intention of the shipper to contract on that basis. In *Rosenbruch v. American Isbrandtsen Lines Inc.* (1973) 357 F. Supp. 982 the bill of lading contained a similar vague description, with no enumeration.

I therefore hold, on the facts of this special case, the containers were not "packages" for the purpose of calculating the monetary limitation.

The defendants further submit that if the containers were not "packages" they were "units" and the limitation is still \$1000. Reliance is placed on a recent decision of the Supreme Court of Canada: *Falconbridge Nickel Mines Ltd. et al. v. Chimo Shipping Limited* (as yet unreported—reasons handed down May 7, 1973). There a tractor and generator were carried on board a vessel from Montreal to Deception Bay, P.Q. The machinery was off-loaded on to a barge belonging to the shipowner. The machinery was lost from the barge. It was held the loss was caused by the negligence of the servants and agents of the shipowners. The question of limitation of liability, *inter alia*, arose. Ritchie J. stated the problem as follows:

The bill of lading dated at Montreal on September 10, 1966 specifies the *P.M. Crosbie* as the carrying ship and was made subject "to the provisions of the Rules as applied by the *Water Carriage of Goods Act, 1936 (Canada)*" (now the *Carriage of Goods by Water Act, R.S.C. 1970, C-15*) and finding that these Rules applied to the contract of carriage here in question, the learned trial judge applied the provisions of Article IV Rule 5, limiting the liability of the carrier or the ship, on the basis that the tractor and generating set should be treated as two shipping units for each of which the liability of the respondent should not exceed \$500.00. The award of damages to the appellants was accordingly limited to \$1,000.00 It is from this latter finding that the appellants now appeal asserting (sic) that the *Water Carriage of Goods Act* and the Rules which form a schedule thereto

D'après moi, il convient de distinguer ce cas des décisions américaines portant sur les conteneurs et où l'on a décidé que le conteneur était un colis. Dans l'affaire *Royal Typewriter Co. c. M/V Kulmerland* [1972] A.M.C. 1995 le connaissement indiquait [TRADUCTION] «1 conteneur censé contenir de l'outillage.» On n'y trouvait aucune indication relative au nombre de cartons ou signalant l'intention du chargeur de contracter sur cette base. Dans l'affaire *Rosenbruch c. American Isbrandtsen Lines Inc.* (1973) 357 F. Supp. 982, le connaissement comportait une description tout aussi vague, sans énumération.

En me basant sur les faits figurant au mémoire spécial, je décide que les conteneurs n'étaient pas des «colis» aux fins du calcul de la limitation pécuniaire.

Les défendeurs font également valoir que si les conteneurs ne sont pas des «colis», ce sont des «unités» et la limitation est quand même de \$1000. Ils se fondent sur une décision récente de la Cour suprême du Canada: *Falconbridge Nickel Mines Ltd. et autres c. Chimo Shipping Limited* (arrêt non publié—les motifs ont été rendus le 7 mai 1973). Dans cette affaire, un tracteur et un générateur ont été transportés à bord d'un navire de Montréal à la baie Déception (Québec). Les machines ont été transbordées sur un chaland appartenant au propriétaire du navire, puis perdues pendant qu'elles se trouvaient à bord du chaland. La décision porte que la perte était imputable à la négligence des préposés et agents des propriétaires du navire. La question de la limitation de responsabilité s'est notamment posée. Le juge Ritchie a ainsi défini le problème:

Le connaissement, daté à Montréal du 10 septembre 1966, stipule que le *P.M. Crosbie* est le navire transporteur, et il est assujéti [TRADUCTION] «aux dispositions des Règles applicables en vertu de la *Loi du transport des marchandises par eau 1936 (Canada)*» (maintenant la *Loi sur le transport des marchandises par eau, S.R.C. 1970, C-15*). Concluant que ces Règles s'appliquaient au contrat de transport en cause, le savant juge de première instance a appliqué les dispositions de la Règle 5 de l'article IV, qui limitent la responsabilité du transporteur ou du navire, en considérant que le tracteur et l'ensemble générateur devaient être vus comme deux unités d'expédition à l'égard de chacune desquelles la responsabilité de l'intimée ne devrait pas dépasser \$500. L'adjudication de dommages-intérêts aux appelantes fut donc limitée à \$1,000. C'est à l'encontre de cette der-

(hereinafter called the "Rules") did not apply to the cargo after it had been off-loaded from the *P.M. Crosbie* onto the barge C-242-A, and in any event that the Rules had no application to deck cargo, and finally that even if Article IV Rule 5 applied, the respondents' liability should not be limited by treating the tractor and generating set as two shipping units but should rather be calculated in accordance with the number of freight units of which each item of cargo was composed.

In that case it was argued by the appellant (the cargo owners) that the limitation should be calculated on the basis of the freight rate unit charged for the carriage of the machinery, and reliance was placed on the wording of the clause in the U.S. statute (earlier reproduced). It was submitted the words in COGSA: "or in the case of goods not shipped in packages, per customary freight unit", clarified the meaning of "unit" as used in the *Hague Rules* and the Canadian statute; that "unit" refers to unit of freight. The Supreme Court of Canada did not accept that contention. It was held there was a clear difference in wording between the Canadian and English rules and the American rule. The Court decided that in Canada "unit" meant a unit of goods or an "item of cargo" and not a unit of freight. In the result the unpackaged tractor and generator were held to be two "units" and liability was limited to \$1000.

In my view the *Falconbridge* case does not meet the point here. The difficulty in that case was that the large pieces of machinery were not "packaged" in the usual sense. Here the shipment of shoes was placed in cartons or packages in the usual and well-accepted sense. If the cartons had not then been collected and placed in one large receptacle, I have no doubt all parties would have agreed the carrier had accepted statutory liability for 316 packages. Where cargo cannot be "packaged" as in the *Falconbridge* case, then "unit" seems to me to be an appropriate term to characterize one complete, integrated piece of equipment or machinery. As has so often been said, if the cargo owner wishes to avoid the limitation he need

nière conclusion que les appelantes interjetent maintenant appel, alléguant que la *Loi sur le transport des marchandises par eau* et les Règles annexes (ci-après appelées les «Règles») ne s'appliquaient pas à la cargaison après qu'elle eut été transbordée du *P.M. Crosbie* au chaland C-242-A et que, de toute manière, les Règles ne s'appliquaient pas à la cargaison en pontée et finalement que même si la Règle 5 de l'article IV s'appliquait, la responsabilité des intimées ne devrait pas être limitée en considérant le tracteur et l'ensemble générateur comme deux unités d'expédition mais devrait plutôt se calculer conformément au nombre d'unités de fret dont se composait chaque élément de cargaison.

Dans cette affaire, l'appelante, propriétaire de la cargaison, a fait valoir qu'il convient de calculer la limitation sur la base du taux unitaire de fret applicable au transport des machines en se fondant sur la rédaction de la clause contenue dans la législation américaine (précitée). Elle a soutenu que les termes utilisés au COGSA [TRANSDUCTION] «ou si les marchandises ne sont pas expédiées sous forme de colis, par unité courante de fret» clarifiaient le sens du mot «unité» utilisé aux *Règles de La Haye* et dans la loi canadienne, et que par le mot «unité», on entend une unité de fret. La Cour suprême du Canada a rejeté cette prétention. Elle a décidé qu'il existe une très nette différence de rédaction entre les règles canadienne et anglaise et la règle américaine. La Cour a décidé qu'au Canada, le mot «unité» signifie unité de marchandise ou un «élément de cargaison» et non unité de fret. Il fut par conséquent décidé que le tracteur non emballé et le générateur étaient deux «unités» et on limita la responsabilité à \$1000.

Je ne pense pas que l'arrêt *Falconbridge* règle les questions en cause ici. La difficulté dans cette affaire réside dans le fait que ces grosses machines n'étaient pas «emballées» au sens ordinaire. Dans la présente affaire, la cargaison de chaussures a été placée dans des cartons ou colis au sens ordinaire et classique de ce mot. Je n'ai aucun doute que, si les boîtes en carton n'avaient pas été réunies en un seul grand cadre, les parties auraient reconnu que le transporteur avait accepté d'être juridiquement responsable des 316 colis. Dans les cas où, comme dans l'affaire *Falconbridge*, la cargaison ne peut pas être «emballée», il me semble que c'est le mot «unité» qu'il convient d'utiliser pour caractériser une machine ou un appareil complet.

only describe the nature of the goods and their value. He probably will pay higher rates.

In my view, the containers here, having in mind the description given of the goods in the bill of lading, were not "a unit of goods" or an "item of cargo" as the Supreme Court characterized the machinery in the *Falconbridge* decision. They were merely a modern method of carrying the packages.

I turn now to the alternative submission advanced on behalf of the defendants. Their argument, as I understand it, is based on the premise that clause 17 of the bill of lading may be applicable. I set out the clause:

17. In case of any loss or damage to or in connection with goods exceeding in actual value U.S. \$500 if clause 1 (b) hereof is applicable or £100 sterling if clause 1 (c) hereof is applicable, per package, or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, the value of the goods shall be deemed to be \$500 or £100 as the case may be per package or per unit, on which basis the freight is adjusted and the Carrier's liability, if any, shall be determined on the basis of a value of \$500 or £100 as the case may be per package or per customary freight unit, or pro rata in case of partial loss or damage, unless the nature of the goods and a valuation higher than \$500 or £100 as the case may be shall have been declared in writing by the shipper upon delivery to the Carrier and inserted in this bill of lading and extra freight paid if required and in such case if the actual value of the goods per package or per customary freight unit shall exceed such declared value, the value shall nevertheless be deemed to be the declared value and the Carrier's liability, if any shall not exceed the declared value and any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value.

Whenever the value of the goods is less than \$500 or £100 as the case may be per package or other freight unit, their value in the calculation and adjustment of claims for which the Carrier may be liable shall for the purpose of avoiding uncertainties and difficulties in fixing value be deemed to be the invoice value, plus freight and insurance to the extent that they are paid and irrecoverable, irrespective of whether any other value is greater or less.

Each article or piece of merchandise, other than goods shipped in bulk, which is not crated boxed or otherwise protected, shall be considered a separate package under this bill of lading and under Section 4(5) of the United States

Comme on l'a souvent dit, si le propriétaire de la cargaison veut éviter la limitation de la responsabilité, il n'a qu'à donner une description de la nature des marchandises et leur valeur marchande. Dans ce cas, il devra probablement payer un tarif plus élevé.

Compte tenu de la description des marchandises insérée au connaissement, j'estime qu'en l'espèce, les conteneurs n'étaient pas «une unité de marchandises» ou un «élément de cargaison» (expressions utilisées par la Cour suprême pour caractériser les machines dans l'arrêt *Falconbridge*). Ici, les conteneurs sont tout simplement une méthode moderne de transporter des colis.

Je vais maintenant étudier l'argument subsidiaire avancé par les défendeurs. A mon sens, ils prétendent faire appliquer la clause 17 du connaissement. La clause est rédigée ainsi:

[TRADUCTION] 17. En cas de perte ou d'avarie relatifs à des marchandises dont la valeur réelle dépasse par colis la somme de \$500 É.-U. si la clause 1b) de ce connaissement s'applique et 100 livres sterling si la clause 1c) du connaissement s'applique ou dans le cas de marchandises qui ne sont pas expédiées sous forme de colis, par unité courante de fret, la valeur des marchandises sera censée être \$500 ou £100 par colis ou par unité, selon le cas, et c'est sur cette base que le fret est fixé et la responsabilité éventuelle du transporteur sera déterminée sur la base d'une valeur de \$500 ou £100 par colis ou par unité courante de fret, selon le cas, ou au prorata dans le cas de perte ou d'avarie partielles, à moins qu'à la livraison des marchandises au transporteur, le chargeur ait fait une déclaration écrite faisant état de la nature des marchandises et d'une valeur supérieure à \$500 ou £100, selon le cas, et qu'il l'ait fait inscrire au connaissement et qu'il ait payé un supplément de fret si besoin est. Dans ce cas, si la valeur réelle des marchandises par colis ou par unité courante de fret dépasse la valeur déclarée, la valeur n'en sera pas moins censée être la valeur déclarée et la responsabilité éventuelle du transporteur ne dépassera pas la valeur déclarée et toute perte ou avarie partielles sera déterminée au prorata sur la base de la valeur déclarée.

Chaque fois que la valeur des marchandises est inférieure à \$500 ou £100 par colis ou autre unité de fret, selon le cas, et afin d'éviter toute incertitude ou difficulté dans une réclamation mettant en cause la responsabilité du transporteur, la valeur aux fins du calcul de l'indemnité, indépendamment de toute autre valeur qui pourrait être supérieure ou inférieure, sera censée être la valeur facturée, plus le fret et l'assurance payés et non remboursables.

Tout article de marchandise, autre que les marchandises transportées en vrac, qui ne se trouve pas dans une caisse, dans une boîte ou dans un autre emballage, sera considéré comme un colis séparé aux termes de ce connaissement et

Carriage of Goods by Sea Act or the corresponding provision of any other Carriage of Goods by Sea Act that may be applicable.

Clause 1(b) referred to deals with shipments to or from a port in the United States and is therefore of no application here. Clause 1(c) provides that if 1(b) is not applicable, then the bill of lading shall be construed according to, and the rights of the parties determined by, the law of England, and the dispute decided by English Courts. The clause further provides that the *British Carriage of Goods by Sea Act* applies. As I understand it, Canadian law is to be applied for the purposes of this case.

It seems to me clause 17 of the bill of lading was drafted with the words of the American statute (COGSA) in mind, where the limitation may be calculated: "per customary freight unit". As I understand the decision of the Supreme Court in the *Falconbridge* case the concept "per customary freight unit" has no place in the Canadian statute, and that method of calculating the limitation is not permissible under Canadian law. To my mind, the defendants, in this submission, are endeavouring to import the American alternative. For the reasons I have given it cannot be done.

In any event, "per customary freight unit", as used in clause 17 (as I interpret it) can only come into play if the goods are not shipped in packages. Here the goods were shipped in "packages" and for the reasons I have given the "packages" were not the two containers but the 316 cartons.

There will therefore be judgment for the plaintiff for \$10,000 with interest from January 14, 1970 to May 30, 1973. The plaintiff is entitled to its costs.

conformément à l'article 4(5) du United States Carriage of Goods by Sea Act ou des dispositions correspondantes contenues dans toute autre loi sur le transport des marchandises par eau qui pourrait être applicable.

a La clause 1b), à laquelle on renvoie, traite des transports ayant comme destination ou comme point d'origine un port des États-Unis et, par conséquent, cette clause ne s'applique pas ici. b La clause 1c) prévoit que, dans les cas où la clause 1b) n'est pas applicable, le connaissement sera interprété et les droits des parties seront déterminés selon le droit anglais et le litige sera tranché par les tribunaux anglais. c La clause dispose d'autre part que c'est le *British Carriage of Goods by Sea Act* qui s'applique. A mon sens, c'est le droit canadien qui doit s'appliquer à cette affaire.

d Il me semble que la clause 17 du connaissement a été rédigée en tenant compte de la rédaction de la loi américaine (COGSA), qui prévoit que la limitation peut être calculée [TRADUCTION] «par unité courante de fret». D'après la décision de la Cour suprême dans l'affaire *Falconbridge*, telle que je la comprends, le concept de l'«unité courante de fret» n'existe pas dans la législation canadienne; le droit canadien ne reconnaît pas cette façon de calculer la limitation de responsabilité. e A mon sens, les défendeurs tentent, par ces arguments, d'importer la solution américaine. f Pour les motifs que j'ai exposés, on ne peut pas le faire.

g En tout cas, la formule «par unité courante de fret» qui figure à la clause 17 ne peut jouer (selon mon interprétation) que dans les cas où les marchandises ne sont pas expédiées par colis. Dans la présente affaire, les marchandises ont été expédiées par «colis» et, pour les raisons h que j'ai exposées, les «colis» n'étaient pas les deux conteneurs mais les 316 boîtes en carton.

i En conséquence, la Cour accorde donc à la demanderesse la somme de \$10,000, plus intérêts pour la période du 14 janvier 1970 au 30 mai 1973. La demanderesse a droit à ses dépens.

¹ [1971] 2 Lloyd's Rep. 476 at 485. See also a similar comment in *Lucchese v. Malabe Shipping Co. Inc.* (1972) 351 F. Supp. 588 at 595.

¹ [1971] 2 Lloyd's Rep. 476 à la p. 485. Voir également une observation semblable dans l'arrêt *Lucchese c. Malabe Shipping Co. Inc.* (1972) 351 F. Supp. 588 à la p. 595.

² *Sté Navale Caennaise v. Gastin* (1965) D.M.F. 18; *The Cunard S.S. Co. Ltd. v. Dept. of Customs* (1960) D.M.F. 46. (This latter case may be distinguishable). See also *Perregaux v. Lignes Franco-Marocaines* (1958) D.M.F. 52. Later American decisions on similar facts have come to a result different from the *Perregaux* case—a trailer unit containing cartons has been held to be a package in the absence of some notification to the carrier of the number of cartons, particularly where a flat rate per trailer was charged: *United Purveyors Inc. v. M/V New Yorker* [1966] A.M.C. 321; *Lucchese v. Malabe Shipping Co. Inc.* (1972) 351 F. Supp. 588; *contra: Inter-American Foods, Inc. v. Coordinated Caribbean Transport, Inc.* [1970] A.M.C. 1303.

³ To say that the time and cost to the carrier of counting cartons in every case is an argument in favour of holding one container = one package, is to my mind, not acceptable. The carrier has the ultimate solution: increase of rates.

² *Sté Navale Caennaise c. Gastin* (1965) D.M.F. 18; *The Cunard S.S. Co. Ltd. c. Dept. of Customs* (1960) D.M.F. 46. (Il est possible qu'on puisse distinguer ce deuxième arrêt de la présente affaire). Voir également *Perregaux c. Lignes Franco-Marocaines* (1958) D.M.F. 52. Les décisions américaines rendues ultérieurement dans des affaires semblables ont offert des solutions différentes de celle de l'affaire *Perregaux*—on a considéré une remorque contenant des boîtes de carton comme étant un colis en l'absence d'un avis indiquant au transporteur le nombre de boîtes en carton, spécialement dans le cas où le tarif était calculé d'après un taux forfaitaire par remorque: *United Purveyors Inc. c. M/V New Yorker* [1966] A.M.C. 321; *Lucchese c. Malabe Shipping Co. Inc.* (1972) 351 F. Supp. 588; *contra: Inter-American Foods, Inc. c. Coordinated Caribbean Transport, Inc.* [1970] A.M.C. 1303.

³ Je ne peux accepter la thèse selon laquelle, vu les dépenses en temps et en argent que devra supporter le transporteur voulant faire le décompte des boîtes dans chaque cas, on doit décider qu'un conteneur est un colis. Le transporteur peut toujours augmenter les tarifs.