

**Lutfy Limited (Plaintiff)**

v.

**Canadian Pacific Railway Company (Defendant)**

Trial Division, Walsh J.—Montreal, September 18; Ottawa, October 16, 1973.

*Maritime law—Through bill of lading—Rail carrier not governed by clauses applicable to sea carrier.*

A cargo of nylon piece goods in a container was shipped to plaintiff in Montreal via Saint John, N.B., from London on the *M/V Alex* under a through bill of lading issued by Canadian Pacific Steamships Ltd. and the Canadian Pacific Railway Co. The cargo was delivered to plaintiff in Montreal in damaged condition as a result of rainwater entering the container while it was being carried by rail by defendant railway company. Parts I and II of the bill of lading related to sea carriage and Part III to rail carriage. Defendant railway company relied for its defence on those portions of the bill of lading limiting the liability of the carrier under Parts I and II of the bill of lading.

*Held*, those clauses in the bill of lading relating to sea carriage applied only to the steamship company and the railway company was governed only by the conditions set out in Part III, which had been approved by the Canadian Transport Commission. The railway company could not, by joining in a bill of lading with a sea carrier, diminish its liability or limit the time for bringing action except as permitted by the Railway Regulations made pursuant to the *Railway Act*.

ACTION for damages.

COUNSEL:

*David Angus* for plaintiff.

*Pierre Durand* for defendant.

SOLICITORS:

*Stikeman and Elliott & Co.*, Montreal, for plaintiff.

*Gadbois and Joannette*, Montreal, for defendant.

WALSH J.—This action arises out of a claim for \$10,386.43 damages suffered by a container cargo of 450 pieces of knitted nylon piece goods shipped on March 28, 1969 under a clean bill of lading from the Port of London, England on the

**Lutfy Limited (Demanderesse)**

c.

**Canadien Pacifique Limitée (Défenderesse)**

<sup>a</sup> Division de première instance, le juge Walsh—Montréal, le 18 septembre; Ottawa, le 16 octobre 1973.

<sup>b</sup> *Droit maritime—Connaissance direct—Les clauses relatives au transport par mer ne s'appliquent pas au transport ferroviaire.*

<sup>c</sup> Une cargaison de pièces de nylon, placée dans un conteneur, fut embarquée au port de Londres à bord du *N/M Alex* et expédiée à la demanderesse à Montréal, via Saint-Jean (N.-B.), sous connaissance direct de la C.P. Navigation et du Canadien Pacifique Limitée. Lors de sa livraison à la demanderesse à Montréal, il s'avéra que la cargaison avait été endommagée par de l'eau s'étant apparemment infiltrée dans le conteneur alors qu'il était transporté par la compagnie de chemin de fer défenderesse. Les Parties I et II du <sup>d</sup> connaissance se rapportaient au transport par mer et la Partie III au transport par chemin de fer. La compagnie de chemin de fer fondait sa défense sur certaines stipulations des Parties I et II du connaissance, limitant la responsabilité du transporteur.

<sup>e</sup> *Arrêt*: les stipulations du connaissance relatives au transport par mer ne s'appliquent qu'à la compagnie de navigation et seules les stipulations de la Partie III, approuvées par la Commission canadienne des transports, s'appliquent à la compagnie de chemin de fer. La compagnie de chemin de fer ne pouvait donc pas, en s'associant au connaissance d'un transporteur maritime, diminuer sa responsabilité ou <sup>f</sup> limiter le délai pour l'introduction d'une action, excepté dans la mesure où les règlements en matière de chemin de fer édictés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* l'autorisaient.

ACTION en dommages-intérêts.

<sup>g</sup>

AVOCATS:

*David Angus* pour la demanderesse.

*Pierre Durand* pour la défenderesse.

<sup>h</sup>

PROCUREURS:

*Stikeman et Elliott & Co.*, Montréal, pour la demanderesse.

*Gadbois et Joannette*, Montréal, pour la défenderesse.

<sup>i</sup> LE JUGE WALSH—Par la présente action, il est demandé \$10,386.43 de dommages-intérêts pour les dommages subis par une cargaison de 450 pièces de tricot de nylon placées dans un conteneur, embarquées le 28 mars 1969 sous

ship *M/V Alex* to plaintiff at Montreal via Saint John, New Brunswick. The cargo, when it was delivered to plaintiff in Montreal, was found to be in a damaged and deteriorated condition as a result of water damage apparently as a result of holes in the roof of the container. Notice of loss was duly given to defendant and surveys were held and there is an agreement between the parties that the damages, after allowing for salvage of the undamaged goods, amount to the sum of \$10,386.43 claimed. Plaintiff claims that the loss resulted from defendant's failure to safely convey, carry, care for, handle and deliver the cargo in good order and condition and that it is accordingly liable to plaintiff in breach of contract. Plaintiff also claims damages for delict and tort in its statement of claim and alleges that defendant was grossly negligent in the handling of the cargo and accordingly not entitled to invoke any of the rights, immunities or limitations of liability to which it might otherwise be entitled under the law and contract. The claim based on tort was abandoned, plaintiff conceding that it would be prescribed. Plaintiff further specifically invokes the doctrine of *res ipsa loquitur*.

It was admitted that although the container contained 450 pieces of knitted nylon piece goods, plaintiff was the owner of 400 of these pieces which were shipped to Montreal under Canadian Pacific Railway Company (hereinafter referred to as the railway company) and Canadian Pacific Steamships Limited (hereinafter referred to as the steamships company) west-bound through bill of lading, that defendant accepted delivery of the container from the steamships company in apparent good order and condition on April 14, 1969 in Saint John, New Brunswick and agreed to transport the container by rail to Montreal and there to deliver it to the plaintiff, and that when the goods were delivered to plaintiff in Montreal on or about May 2,

connaissance net au port de Londres (Angleterre) à bord du navire *N/M Alex* et destinées à la demanderesse, à Montréal, via Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). Lors de la livraison de la cargaison à la demanderesse, à Montréal, il s'avéra qu'elle avait été endommagée et détériorée par de l'eau qui s'était apparemment écoulée par des trous dans la paroi supérieure du conteneur. Un avis de pertes fut dûment envoyé à la défenderesse, on procéda à des expertises et les parties ont convenu que les dommages s'élevaient à \$10,386.43, la somme réclamée, après déduction de la valeur des marchandises non endommagées. La demanderesse prétend que les pertes résultent du fait que la défenderesse ne s'est pas conformée à ses obligations, savoir, avec les précautions nécessaires, assurer le transport, la manutention et la livraison des marchandises en bon état, et que la défenderesse est donc responsable envers elle pour rupture de contrat. Dans sa déclaration, la demanderesse demande aussi des dommages-intérêts sur la base de la responsabilité délictuelle de la défenderesse, alléguant que celle-ci a commis une faute lourde dans la manutention de la cargaison et n'est donc en droit d'invoquer aucun des droits, ni aucune des exonérations ou limitations de responsabilité dont elle pourrait autrement se prévaloir en droit ou en vertu du contrat. La demande fondée sur la responsabilité délictuelle fut abandonnée, la demanderesse ayant admis qu'elle était prescrite. En outre la demanderesse invoque précisément la doctrine *res ipsa loquitur*.

Il fut admis que, sur les 450 pièces de tricot de nylon placées dans le conteneur, la demanderesse n'était propriétaire que de 400 des pièces expédiées à Montréal sous connaissance direct du Canadien Pacifique Limitée (ci-après appelée la compagnie de chemin de fer) et de la C. P. Navigation (ci-après appelée la compagnie de navigation); il fut aussi admis que la compagnie de navigation avait livré le conteneur à la défenderesse en bon état apparent, le 14 avril 1969, à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), que la défenderesse avait consenti à transporter le conteneur par chemin de fer jusqu'à Montréal et à le livrer à la demanderesse, et que, lors de la livraison des marchandises à la demanderesse à Montréal, le 2 mai ou vers cette date, il s'avéra

they were found to be wet and seriously damaged. A further admission was made that the container was stowed in the hold of the ship.

In its contestation, defendant claims that plaintiff cannot sue it in tort since a period of more than two years had elapsed between the date of the shipment and the date of the institution of the present action on December 10, 1971, and that as a result it is entitled to invoke all of the rights, immunities and limitations of liability to which it is entitled under law and the bill of lading. Under the heading "conditions" it states:

It is agreed that each of the carriers on the route shall be responsible only for the goods whilst same are in its own personal custody. The arrangements for through carriage are made for the convenience of shippers, and the responsibility of each carrier with regard to the carriage and storage by other means than its own vessels or other vehicles or stores or Railway Lines is to be that of forwarding agent only, and any claim for loss, damage or delay must be made only against the person or company in whose custody the goods actually were at the time when the loss, damage or delay was caused or arose.

It states that the container, when it was removed by defendant from Saint John, New Brunswick on April 14, 1969 was noted to be in apparent good order and condition and that the container and its contents were properly and carefully loaded, handled, stowed, carried, kept, cared for and discharged in accordance with the terms of the bill of lading and the law, that a technical analysis made of the shipment after delivery to the consignee revealed sufficient chloride contamination to indicate that the wrapping had contacted a dilute salt water solution, that it could not have come in contact with salt water while under the custody of defendant, so that such contact must have been made either at the Port of London, England or while the container and its contents were on board the vessel *Alex*, and that the defendant cannot be held responsible for damages that occurred while the shipment was not under its custody. It further alleges that the shipper did not declare a valuation higher than £100 on the container and its contents and even if liable defendant is entitled to limit its liability to this sum under the

qu'elles étaient humides et sérieusement endommagées. Il fut admis en outre que le conteneur avait été arrimé dans la cale du navire.

<sup>a</sup> Présentant ses objections, la défenderesse prétend que la demanderesse ne peut la poursuivre en responsabilité délictuelle puisqu'une période de plus de deux ans s'est écoulée entre la date de l'expédition et le 10 décembre 1971, <sup>b</sup> date de l'introduction de la présente action, et qu'elle est donc en droit d'invoquer tous droits, exonérations ou limitations de responsabilité dont elle peut se prévaloir en droit et en vertu du connaissement. Sous l'en-tête «conditions», <sup>c</sup> le connaissement stipule que:

[TRADUCTION] Il est convenu que chaque transporteur sur cet itinéraire ne sera responsable des marchandises que pendant que celles-ci sont sous sa garde. Les ententes en vue d'un transport direct sont conclues pour la commodité <sup>d</sup> des chargeurs et la responsabilité de chaque transporteur en ce qui concerne le transport et l'entreposage par d'autres moyens que ses propres navires, ou autres véhicules, dépôts, ou lignes de chemin de fer, incombe au transporteur réel seulement; toute réclamation en cas de perte, de dommage ou de retard, doit seulement être faite contre la <sup>e</sup> personne ou compagnie qui avait réellement la garde des marchandises au moment où la perte, le dommage ou le retard ont été causés ou se sont produits.

La défenderesse déclare que, lorsqu'elle transborda le conteneur à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), le 14 avril 1969, il était en bon état <sup>f</sup> apparent et qu'il avait été, ainsi que son chargement, chargé, manutentionné, arrimé, transporté, gardé, traité et déchargé de façon appropriée et soigneuse, en conformité du droit et des <sup>g</sup> termes du connaissement; elle déclare aussi qu'une analyse technique de la cargaison, effectuée après livraison au destinataire, révéla la présence de chlorure en quantité suffisante pour <sup>h</sup> indiquer que l'emballage avait été en contact avec de l'eau salée diluée, que cet emballage n'avait pu entrer en contact avec de l'eau salée lorsqu'il était sous sa garde et que cela avait <sup>i</sup> donc dû se produire soit au port de Londres (Angleterre), soit lorsque le conteneur et son chargement étaient à bord du navire *Alex*; la défenderesse prétend qu'elle ne peut être tenue responsable des dommages survenus alors que la cargaison n'était pas sous sa garde. Elle allègue en outre que le chargeur n'a pas déclaré la valeur du conteneur et de son chargement à plus <sup>j</sup> de £100 et que, si elle était responsable, elle

law (the *Hague Rules*) and in accordance with the provisions of the bill of lading.

It further claims that plaintiff failed to give defendant the notice provided for in the bill of lading within the time stipulated and also failed to institute the present proceedings within the period of one year provided for in the bill of lading.

The bill of lading is a through bill of lading issued on a form bearing the name "Canadian Pacific Railway Company" and underneath the name "Canadian Pacific Steamships Limited" and although it was issued in London, England by an agent of the steamships company, he must also be considered as acting for the railway company so as to bind both companies as parties to the contract. Since it was a through bill of lading the Court has jurisdiction under the provisions of section 22(2)(f) of the *Federal Court Act* which reads as follows:

22. (2) Without limiting the generality of subsection (1), it is hereby declared for greater certainty that the Trial Division has jurisdiction with respect to any claim or question arising out of one or more of the following:

(f) any claim arising out of an agreement relating to the carriage of goods on a ship under a through bill of lading or in respect of which a through bill of lading is intended to be issued, for loss or damage to goods occurring at any time or place during transit;

The ship on which the merchandise was carried, *M/V Alex*, was not owned by the steamships company but was time chartered by it. The bill of lading contained a demise clause reading as follows:

18. If the vessel is not owned or chartered by demise to Canadian Pacific Railway Company or Canadian Pacific Steamships Limited (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 Pacific Railway Company or Canadian Pacific Steamships Limited which in either case acts as agent only and which shall be under no personal liability whatsoever in respect thereof.

serait en droit de limiter sa responsabilité à cette somme en droit (*Les Règles de La Haye*) et conformément aux dispositions du connaissement.

<sup>a</sup> Elle soutient en outre que la demanderesse a omis de lui envoyer l'avis prévu au connaissement dans les délais stipulés et a aussi omis d'engager les présentes procédures dans le délai <sup>b</sup> d'un an prévu dans le connaissement.

Le connaissement est un connaissement direct établi sur des feuilles portant l'en-tête «Canadian Pacific Railway Company» et, en dessous, «Canadian Pacific Steamships Limited»; bien qu'un mandataire de la compagnie de navigation, l'ait établi à Londres (Angleterre), on doit aussi le considérer comme agissant aussi <sup>d</sup> pour le compte de la compagnie de chemin de fer de sorte que les deux compagnies sont conjointement parties au contrat. Puisqu'il s'agit d'un connaissement direct, la Cour a compétence, en vertu des dispositions de l'article <sup>e</sup> 22(2)f) de la *Loi sur la Cour fédérale* qui se lit comme suit:

22. (2) Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1), il est déclaré pour plus de certitude que la Division de première instance a compétence relativement à toute demande ou à tout litige de la nature de ceux qui sont ci-après mentionnés:

<sup>f</sup> f) toute demande née d'une convention relative au transport à bord d'un navire de marchandises couvertes par un connaissement direct ou pour lesquelles on a l'intention d'établir un connaissement direct, pour la perte ou l'avarie de marchandises survenue à quelque moment ou en quelque lieu en cours de route;

Le navire transportant les marchandises, le *N/M Alex*, n'appartenait pas à la compagnie de navigation mais avait été affrété à temps par celle-ci. Le connaissement contenait une clause rédigée comme suit:

[TRADUCTION] 18. Si le navire n'appartient pas ou n'a pas été affrété coque nue au Canadien Pacifique Limitée ou à la C. P. Navigation (nonobstant toute apparence à l'effet contraire), ce connaissement sera un contrat qui ne lie que le propriétaire ou l'affréteur coque nue, selon le cas, en tant que commettant, par l'intermédiaire du Canadien Pacifique Limitée ou de la C. P. Navigation qui, dans les deux cas, <sup>j</sup> n'agit qu'en tant que mandataire et n'engage aucunement sa responsabilité à cet égard.

The dock receipt signed at Saint John, New Brunswick gives the railway company as the carrier, destination Place Viger Special Services<sup>1</sup> indication R/F open pier and contains no exception to the printed heading "The following packages or pieces in apparent good order and condition".

The way bill indicates that the shipment left Saint John on April 16, 1969 and was to be placed in bond on a siding for delivery by Place Viger Special Services to the consignee, plaintiff Lutfy Limited. It bears the stamp April 18, 1969 of Blackpool Brokerage and the seal of the customs appraiser on April 23, 1969. It was not delivered to plaintiff until May 2 and the freight delivery slip bears a hand-written notation dated May 6 reading "container old and rusted on top, all contents saturated with water and stained, received under protest". The goods were partially unpacked at Lutfy's and Yvry Kyle, purchasing agent who has been with plaintiff for 18 years, was called down with other senior employees of the company to see the condition of the goods. He saw water spilling over the floor from the container and that the packages being unloaded were wet. He went inside the container, the floor and side walls of which were wet and he could see daylight through four or five holes in the top which he judged to be about an inch in diameter. The container opens from the end. There was corrugated board around the sides of the container to protect the contents and this too was wet. The packages were about 54 inches in length by about 8 inches in diameter and were wrapped in a greenish paper.

Mr. Francesco Librero, a cargo surveyor with wide experience, was called and when he went to plaintiff's on May 6, 1969 he ascertained that part of the rolls were out of the container. The container was about 20' x 8' x 8' in area and was made of corrugated metal. It had wooden planks on the floor but was not otherwise lined although the floor and sides had corrugated

Le reçu provisoire signé à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) indique comme transporteur la compagnie de chemin de fer, comme destination les Services spéciaux de la Place Viger<sup>1</sup>, l'indication de la jetée R/T; aucune remarque n'a été ajoutée à la formule imprimée [TRADUCTION]: «les colis ou pièces suivantes sont en bon état apparent».

Le bordereau d'expédition indique que la cargaison quitta Saint-Jean le 16 avril 1969 et devait être entreposée sur une voie de chargement afin d'être livrée par les Services spéciaux de la Place Viger au destinataire, la demanderesse Lutfy Limited. Elle porte un tampon daté du 18 avril 1969 de la Blackpool Brokerage et le sceau apposé par l'appréciateur des douanes le 23 avril 1969. Elle ne fut pas livrée à la demanderesse avant le 2 mai et le bordereau de livraison porte la mention manuscrite suivante, datée du 6 mai: [TRADUCTION] «conteneur usagé et rouillé sur le dessus, tout le contenu saturé d'eau et taché, reçu sous réserve». Les marchandises furent partiellement déballées à la Lutfy et Yvry Kyle, directeur des achats de la demanderesse et à son service depuis 18 ans, fut convoqué ainsi que d'autres employés expérimentés de la compagnie pour examiner l'état des marchandises. Il vit de l'eau provenant du conteneur se répandre sur le sol et remarqua que les colis déchargés étaient humides. Il pénétra dans le conteneur dont le plancher et les parois latérales étaient humides, et put voir le jour à travers quatre ou cinq trous dans la paroi supérieure, d'environ un pouce de diamètre chacun à son avis. Le conteneur s'ouvre sur le côté. Les parois latérales du conteneur avaient un revêtement en carton ondulé servant à protéger la cargaison, et ce carton aussi était humide. Les colis étaient longs d'environ 54 pouces, avaient un diamètre d'environ 8 pouces et étaient enveloppés dans un papier verdâtre.

La demanderesse fit appel à Francesco Librero, expert en chargement chevronné, qui, lorsqu'il se rendit chez la demanderesse, le 6 mai 1969, constata qu'une partie des rouleaux était sortie du conteneur. Le conteneur avait un volume d'environ 20' x 8' x 8' et était en tôle ondulée. Il y avait des planches de bois sur le plancher, mais il n'y avait pas d'autre revête-

paper on them. Some of the rolls which had been taken out were wet and inside the container he could see other wet rolls especially on the top, beside the walls, and those resting on the floor. The liners were water-saturated. He could see about five punctures on the roof of the container at the right-hand side toward the centre being about one-half inch to one and one-half inches in diameter. He suggested that the contents be sent to a salvage factory for opening and further examination. The packages appeared to be wrapped in corrugated board and kraft paper which is not waterproof. The wettest packages were in the lower corners of the container. He contacted the railway company and took a sample of the wet paper to send to the J.T. Donald Laboratories for analysis to see if it had been in contact with salt water. This sample was about one foot square taken from the wettest roll. About \$7,100 salvage was eventually realized for the material, the packages being wet to varying degrees. He was of the opinion that the wetting was comparatively recent although once wet, the parcels would not dry out in the container. They would, however, develop mould after a period of some weeks and there was no mould in this case. He suggested that the traces of salt found in the laboratory analysis might result from the fact that the container may have been shipped on the deck of a ship on previous voyages and had a deposit of salt spray on it which would be washed through the holes by rain. He also stated that some salt can be deposited from the atmosphere at sea. In his experience he had once encountered a rusted cargo of iron in a hold caused by salt. The cargo had been loaded in rainy conditions, the hatch covers being on shore. When they were placed over the hold, water collected under the hatch covers, dripping down on the cargo leaving salt traces which rusted. He also testified that the term "shipper's load and count" on the bill of lading means that the shippers would stack the goods in the container themselves. For ocean transportation other than in containers, the goods would have been wrapped in polyvinyl and kraft paper and put in boxes lined to be waterproof. The containers are sealed at the point of origin and are not normally opened thereafter except perhaps by

ment si ce n'est du carton ondulé sur le plancher et les parois latérales. Quelques-uns des rouleaux qu'on avait sortis du conteneur étaient humides, il put constater qu'à l'intérieur d'autres rouleaux étaient humides, en particulier ceux qui se trouvaient dans la partie supérieure, près des parois latérales, ainsi que ceux qui étaient posés directement sur le plancher. Les revêtements étaient saturés d'eau. Il releva environ cinq trous d'approximativement un demi-pouce à un pouce et demi de diamètre dans le plafond du conteneur sur le côté droit vers le centre. Il suggéra que le chargement soit envoyé à une usine de récupération afin que les colis soient ouverts et examinés plus à fond. Les colis étaient apparemment emballés dans du carton ondulé et du papier d'emballage fort, non étanche. Les colis les plus humides se trouvaient dans les coins inférieurs du conteneur. Il se mit en contact avec la compagnie de chemin de fer et préleva un échantillon de papier mouillé afin de l'envoyer au laboratoire J.T. Donald pour analyse et faire déterminer s'il avait été en contact avec de l'eau salée. Cet échantillon, d'environ un pied carré, fut prélevé sur l'un des rouleaux les plus humides. La vente du tissu récupéré se chiffra finalement à \$7,100, les colis n'étant pas uniformément imprégnés d'humidité. A son avis, les colis avaient été mouillés assez récemment, même si une fois humides, ils ne pouvaient sécher dans le conteneur. Cependant, en l'espace de quelques semaines, ils auraient moisî et il n'y avait pas de moisissure dans ce cas. Il suggéra que les traces de sel trouvées au cours de l'analyse en laboratoire pouvaient résulter du fait que le conteneur avait été transporté sur le pont d'un navire au cours de voyages précédents et avait été recouvert d'un film de sel qui, dilué par l'eau de pluie, se serait infiltré par les trous. Il a aussi déclaré qu'il peut se former en mer un certain dépôt salin provenant de l'air marin. Il avait même rencontré une fois le cas d'une cargaison de fer placée en cale et qui avait rouillé sous l'effet du sel. On l'avait chargée un jour de pluie, les panneaux d'écouille étant sur le rivage. Lorsqu'on plaça ces panneaux au-dessus de la cale, de l'eau s'accumula en dessous et dégouлина sur la cargaison, laissant des traces de sel qui rouillèrent. Il témoigna aussi que l'expression [TRA-

customs until delivery. When he saw the goods on May 6 it was four days after delivery and they had been partially unloaded. He stated that for goods shipped in a container designed to be waterproof it was not customary to use polyvinyl wrappings on the contents, as kraft paper is more resistant to tearing and the supposedly waterproof container replaces the need for polyvinyl wrapping and cartons. If not shipped in a container, normally 4 - 6 rolls of about the size of this shipment would be placed in a carton which would then be a convenient size and weight for handling.

Dr. Solomon Lipsett testified as an expert witness on behalf of plaintiff. By agreement between the parties and with the permission of the Court his evidence and that of defendant's expert witness, James Orr, was admitted despite the absence of affidavits from them in accordance with the provisions of Rule 482. Dr. Lipsett is a Ph.D. in Chemistry, a Fellow of the Chemical Institute of Canada, Member of the American Chemical Society and has been with the J.T. Donald Laboratories since 1928 acting as a consultant engineer and chemist. He stated that during his career he has carried out perhaps 5,000 tests for salt water damage. Accepting Mr. Librero's statement that the paper he was given for testing was soaking wet when it was removed from the container, his tests indicate that this soaking was not primarily with salt water or the salt content would have been about twenty times greater than it was. Although his test was for chlorides generally, 80% of the salt in ocean water would be sodium chloride. He proceeded on the assumption that if chloride was found in the paper this would be sodium

DUCTION] «chargement et décompte du chargeur» dans le connaissement signifie que les chargeurs placent eux-mêmes les marchandises dans le conteneur. Pour des transports transocéaniques autrement que par conteneur, les marchandises auraient été enveloppées dans du papier polyvinylique et du papier d'emballage fort, puis placées dans des boîtes étanches. Les conteneurs sont scellés au lieu de départ et, normalement, ne sont pas ouverts par la suite jusqu'à la livraison, sauf peut-être par les douanes. Lorsqu'il vit les marchandises, le 6 mai, quatre jours après la livraison, elles avaient été partiellement déchargées. Il affirma que, lorsque les marchandises sont transportées en conteneurs conçus pour être étanches, il n'est pas courant d'emballer le contenu dans du polyvinyle, car le papier d'emballage se déchire moins facilement et l'étanchéité supposée du conteneur rend inutiles un emballage polyvinylique et les cartons. S'ils n'avaient pas été transportés en conteneur, on aurait placé des rouleaux de dimensions semblables à ceux de cette cargaison dans des cartons en contenant 4 à 6, dont la taille et le poids sont commodes pour la manutention.

Solomon Lipsett, témoin expert cité par la demanderesse, fit une déposition. Par accord entre les parties et avec l'autorisation de la Cour, son témoignage et celui du témoin-expert de la défenderesse, James Orr, furent admis malgré l'absence de leurs affidavits conformément à la Règle 482. Lipsett est docteur en chimie, membre de l'Institut de chimie du Canada, membre de l'American Chemical Society et est au service du Laboratoire J.T. Donald depuis 1928 en tant qu'ingénieur-conseil et chimiste. Il affirma qu'au cours de sa carrière, il a procédé à environ 5,000 examens de dommages dus à l'eau salée. Admettant l'affirmation de Librero selon laquelle le papier qu'il reçut pour analyse était détrempé lorsqu'il fut enlevé du conteneur, ses examens indiquent que l'imprégnation principale de ce papier n'était pas due à de l'eau de mer, car la teneur en sel aurait été environ vingt fois plus élevée qu'elle ne l'était. Bien que son analyse portât sur la recherche des chlorures en général, 80% du sel de l'eau de mer est du chlorure de sodium. Il l'effectua en considérant que, s'il découvrait du

chloride. Only small traces of salt were found amounting to 0.14%. While the paper was porous and some chloride might have been absorbed from the sea atmosphere, he was of the opinion that some of the salt content could be accounted for if the container had been left on a wharf at the seaside exposed to ordinary atmosphere resulting in a salt deposit on the surface which would be washed in by the rain if the container leaked. Later, rain water inland could dilute this further. Paper alone can contain some chloride amounting to between 0.01 and 0.06%. In his view, if the sample was taken from below or near one of the holes, the quantity of salt he found in the sample could have been washed into it through the hole but not in the form of ocean water. In his view, if the paper had initially been soaked by ocean water it was unlikely that the chloride content would be reduced to the small quantity he found even if it had been diluted extensively subsequently by rain water.

On behalf of defendant, James Dunn, claims and insurance manager for the steamships company, testified that the container was leased by that company from Sea Containers in London and that the containers are checked before they are sent out to a customer if they are sent directly from the steamship company. The shipper loaded the container itself in this case. It was stowed under deck in No. 3 lower hold and might have been stacked with another container on top. He agreed with other witnesses that normally, if not in a container, bales of nylon would be wrapped in a waterproof wrapping and packed in cartons with several bales to a carton. On cross-examination he admitted that although the two companies are named Canadian Pacific Steamships and Canadian Pacific Railway they are entirely independent but the bill of lading was issued for both of them so that in a sense they acted together as agents for each other. The quotation of the steamships company included the inland freight rate. Normally payment would be collected by the steamships company and the share of the railway company would then be turned over to it. The steamships company would arrange for the on-carriage by rail with the railway company on the shipper's

chlorure dans le papier, il s'agirait de chlorure de sodium. Les traces de sel découvertes étaient infimes et s'élevaient à 0.14%. Même si le papier était poreux et si un peu de chlorure avait pu être absorbé directement de l'air marin, il estima qu'une partie du sel pouvait provenir d'un dépôt de sel sur le conteneur, si on l'avait laissé sur un quai au bord de la mer et donc exposé à l'air marin; ce dépôt aurait pu pénétrer alors à l'intérieur avec de l'eau de pluie par les fentes du conteneur, et, plus tard, à l'intérieur des terres être encore plus dilué par de l'eau de pluie. Le papier lui-même peut avoir une teneur en chlorure de 0.01 à 0.06%. Si l'échantillon a été prélevé au fond ou près d'un des trous, la quantité de sel qu'il y a trouvée, pourrait à son avis provenir d'infiltrations par ce trou mais pas sous forme d'eau de mer. A son avis, si le papier avait été détrempe à l'origine par de l'eau de mer, il était peu probable que la teneur en chlorure ait été réduite à la faible quantité découverte, même si, par la suite, elle avait été beaucoup diluée par de l'eau de pluie.

Cité par la défenderesse, James Dunn, directeur du service de réclamations et assurances de la compagnie de navigation, témoigna que le conteneur fut loué par celle-ci à la Sea Containers, à Londres, et que les conteneurs sont soumis à des vérifications avant d'être envoyés à un client s'ils sont expédiés directement par la compagnie de navigation. Dans ce cas le chargeur a procédé lui-même au chargement du conteneur. Il fut arrimé sous le pont dans la cale n° 3 et il est possible qu'un autre conteneur ait été placé dessus. Il convint avec d'autres témoins que, si les balles de nylon ne sont pas en conteneur, elles sont normalement enveloppées dans un emballage étanche et placées dans des cartons en contenant plusieurs. Au cours du contre-interrogatoire, il admit que bien que les deux compagnies aient respectivement comme noms C. P. Navigation et Canadien Pacifique Limitée, elles sont entièrement indépendantes, mais que le connaissement fut établi pour les deux de sorte que, dans un certain sens, elles agissaient conjointement comme étant mandataire l'une de l'autre. Les prix donnés par la compagnie de navigation comprennent les tarifs de fret terrestre. Normalement la compagnie de navigation perçoit le paiement et verse à la compagnie de



behalf unless the customer otherwise requested. He testified further that on the request of Dale and Company, representing the insurers for plaintiff, the time to institute proceedings against the steamships company was extended. Clause 4 of the *Gold Clause Agreement* reads as follows:

4. The Shipowners will, upon the request of any party representing the cargo (whether made before or after the expiry of the period of twelve months after the delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered as laid down by the Hague Rules) extend the time for bringing suit for a further twelve months, unless:—

(a) Notice of the claim with the best particulars available has not been given within the period of twelve months.

or

(b) There has been undue delay on the part of Consignees, Receivers or Underwriters in obtaining the relevant information and formulating the claim.

An extension was given by letter dated April 14, 1970 extending the time for bringing proceedings up to and including April 8, 1971. This delay was subsequently extended for another three months until July 13, 1971 and plaintiff commenced proceedings against the Canadian Pacific Railway Company, Canadian Pacific Steamships Limited and the owners of the *M/V Alex* on June 18, 1971 within this extended period. There was never any agreement, however, that the proceedings would be brought against the steamships company in Canada and it adhered to the provisions of the *Gold Clause Agreement* insisting that the claim be processed through Lloyd's in London. A further series of three months extensions carried the extended period up to September 30, 1973. All these extensions were made on behalf of the steamships company and not of the railway company. The steamships company declined liability because of the clean receipt received from the defendant herein, the railway company. Mr. Dunn conceded that the containers should be carefully checked for damage when taken off the ship as holes can develop in handling but stated that at that time only the sides and end

chemin de fer la part lui revenant. La compagnie de navigation s'arrange avec la compagnie de chemin de fer pour la poursuite du transport par chemin de fer, pour le compte du chargeur à moins que le client n'en décide autrement. Il témoigna en outre qu'à la demande de la Dale and Company, représentant les assureurs de la demanderesse, le délai fixé pour engager des poursuites contre la compagnie de navigation fut prolongé. La clause 4 de l'*Accord relatif à la clause-or* se lit comme suit:

[TRADUCTION] 4. Les propriétaires du navire, à la demande de toute partie représentant la cargaison (faite avant ou après l'expiration du délai de douze mois à compter de la livraison des marchandises ou après la date où les marchandises auraient dû être livrées, ainsi que le prévoient les Règles de La Haye) prolongeront de douze mois le délai prévu pour l'institution de poursuites, sauf dans les cas où:—

a) Un avis de la réclamation contenant tous les détails possibles n'a pas été envoyé au cours de cette période de douze mois.

ou

b) Les destinataires ou les assureurs ont indûment retardé l'obtention des renseignements pertinents et l'établissement de la réclamation.

Par lettre datée du 14 avril 1970, le délai pour engager des procédures fut prorogé jusqu'au 8 avril 1971 inclus. Ce délai fut par la suite prolongé de trois mois supplémentaires jusqu'au 13 juillet 1971 et la demanderesse engagea des poursuites contre le Canadien Pacifique Limitée, la C. P. Navigation et les propriétaires du *N/M Alex* le 18 juin 1971, soit au cours de ce nouveau délai. Cependant il n'avait jamais été convenu que des procédures allaient être engagées contre la compagnie de navigation au Canada, et celle-ci invoqua les dispositions de l'*Accord relatif à la clause-or*, soulignant que l'action devait être intentée par l'intermédiaire de la Lloyd à Londres. Une suite de plusieurs prolongations de trois mois étendit le délai jusqu'au 30 septembre 1973. Toutes ces prolongations furent faites au nom de la compagnie de navigation et non à celui de la compagnie de chemin de fer. La compagnie de navigation déclina toute responsabilité, invoquant le reçu sans réserve délivré par la défenderesse, la compagnie de chemin de fer. Dunn admit qu'il faut inspecter soigneusement les conteneurs lors de leur débarquement du navire car ils peuvent avoir été troués au cours de la manutention,

were checked although they are now also checked on top.

Joseph Curtis, who was at the time yardman and clerk at Place Viger for the Canadian Pacific Express Company Special Services whose responsibility was to take delivery of containers arriving from Saint John, New Brunswick and deliver them to the consignee if requested, stated that the containers in question were on the track on the morning of April 15<sup>2</sup> but were not cleared by customs until April 23. He has no personal knowledge of plaintiff being notified of the arrival of the container as this would normally be done by the railway company and not from the yard. He knows that a telephone call was made to Mr. Dionne of the plaintiff company on or about April 28. He was not aware of any damage which may have been caused to the container while in the yard. They are normally lifted with a fork lift from the bottom and not touched on top. He does not believe that they would be stacked too deep while in the yard although empty containers might be.

James P. McGee, a claims investigator for defendant who in 1969 was the senior over, short and damage clerk for the Atlantic region of the company, gave evidence as to the various forms used. He testified that normally goods such as those with which we are here concerned would be wrapped in polyvinyl and then put in a carton with water repellent paper in between, perhaps four to six rolls being placed in a carton so that the total package would weigh perhaps 200 lbs. He is not familiar with the through bill of lading form but knows that the domestic bill of lading used by the railway company has been approved by the Canadian Transport Commission. All the conditions of this bill of lading are set out in full in Part III of the through bill of lading issued jointly by the railway company and steamships company. The preamble to the section in question reads:

mais déclara qu'à ce moment-là, seuls les côtés et le fond étaient examinés, bien que maintenant on vérifiât aussi l'état de la paroi supérieure.

a Il incombait à Joseph Curtis, qui était à l'époque chargé du triage, Place Viger pour les Services spéciaux de la Canadian Pacific Express Company, de prendre livraison des conteneurs en provenance de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et, sur demande, de les livrer au destinataire; il affirma que les conteneurs en cause étaient sur la voie le 15 avril au matin<sup>2</sup>, mais qu'ils ne furent pas dédouanés avant le 23 avril. Il ne sait pas personnellement si l'on avait avisé c la demanderesse de l'arrivée du conteneur car c'était normalement la compagnie de chemin de fer et non pas le dépôt qui s'en chargeait. Il sait qu'un appel téléphonique fut adressé à Dionne, employé de la compagnie demanderesse, vers le d 28 avril. A sa connaissance, le conteneur n'a subi aucun dommage alors qu'il était au dépôt. Normalement, on les soulève avec un élévateur à fourche par dessous sans que le dessus ne soit touché. Il ne pense pas que les conteneurs e soient superposés dans le dépôt bien que cela puisse être le cas pour les conteneurs vides.

f Le témoignage de James P. McGee, chargé d'enquêter sur les réclamations pour le compte de la défenderesse et qui en 1969 était le commis principal s'occupant des déficits, excédents et dommages pour le secteur atlantique de la compagnie, porta sur les différentes formules utilisées. Il témoigna que, normalement, des g marchandises telles que celles qui nous occupent, étaient enveloppées dans un emballage polyvinylique, puis placées dans un carton et séparées les unes des autres par du papier imperméable; on remplit chaque carton avec h quatre à six rouleaux de sorte que les colis ont un poids total d'environ 200 lbs. Il ne connaît pas la formule utilisée pour un connaissance direct mais sait que les connaissances pour les transports intérieurs utilisés par la compagnie de chemin de fer ont été approuvés par la Commission canadienne des transports. Toutes les stipulations de ce connaissance sont énoncées dans la Partie III du connaissance direct délivré i conjointement par la compagnie de chemin de fer et la compagnie de navigation. Le préambule j de la partie en question se lit comme suit:

PART III—With respect to the service after arrival at the port of discharge first before mentioned, it is agreed that: followed by all the terms of the domestic bill of lading and it is significant that there is no time limit for bringing of action incorporated in these terms and conditions.

James Orr, a professional engineer, now assistant works manager at defendant's Angus shops in Montreal, testified as an expert witness. He has an M.Sc. degree in metallurgical engineering from the University of California and has worked for defendant from 1958 to 1970 as engineer for tests at the systems tests laboratory at Angus shops. He makes perhaps 1,000 chloride analyses a year. His analysis of the paper sample given in the present case showed 667 parts per million which is 0.11%, close to the 0.14% testified to by Dr. Lipsett. He testified that if paper was originally saturated with salt water it could be diluted by fresh water if the dilution continued long enough, especially if it was flowing or dripping water, until the chloride percentage would be reduced to practically nil. He testified that it would take about 2½ ounces of salt to ten gallons or 100 lbs. of water to reach the concentration found. Normally nylon would not absorb water so that if it was saturated, as some of the evidence indicated, a great deal of water must have got into the container. His conclusion was that it was impossible for the quantity of salt he found to result from rain washing the surface of the container and he therefore concluded that it must have resulted from salt water, later diluted by fresh water. He denied that any significant quantity of chloride can normally be found in paper. He only saw the sample on May 27, 1969 and his letter reporting on it referred to a very diluted salt water solution. He does not believe that 2½ ounces of salt could have built up on the roof of the container; even if it had, it would not necessarily have all washed through the holes.

The weather report produced from Dorval Weather Office shows that there was 2.60 inches of precipitation between April 14 and 21 alone, the month of April 1969 being substan-

[TRADUCTION] PARTIE III—En ce qui concerne les services au port de déchargement susmentionné, il est convenu que: suivi des clauses du connaissement pour les transports intérieurs et il est significatif qu'elles ne stipulent aucun délai sous lequel il faille intenter une action.

James Orr, ingénieur, aujourd'hui directeur adjoint de l'exploitation aux ateliers Angus de la défenderesse, à Montréal, témoigna comme témoin-expert. Il est licencié ès sciences, techniques de la métallurgie, de l'université de Californie et a travaillé pour la défenderesse de 1958 à 1970 comme ingénieur chargé des essais au laboratoire d'analyse des systèmes aux ateliers Angus. Il procède à environ 1,000 analyses de chlorure chaque année. Son analyse de l'échantillon de papier effectuée dans l'affaire présente indiquait 667 parties par million, soit 0.11%, ce qui est proche du 0.14% donné dans le témoignage du D<sup>r</sup> Lipsett. Il témoigna que si le papier avait été saturé à l'origine avec de l'eau salée, celle-ci avait pu être diluée par de l'eau douce si la dilution avait duré assez longtemps, en particulier s'il s'agissait d'un écoulement ou d'un égouttement d'eau, jusqu'à ce que le pourcentage de chlorure soit infime. Il témoigna qu'il faudrait mélanger environ 2½ onces de sel à dix gallons ou 100 lbs. d'eau pour obtenir la concentration trouvée. Normalement le nylon n'absorbe pas l'eau, donc, s'il était saturé, comme certains éléments de la preuve l'indiquent, une grande quantité d'eau a dû s'infiltrer dans le conteneur. Il en a conclu qu'il était impossible que la quantité de sel trouvée soit imputable au balayage par la pluie de la surface du conteneur et il a donc conclu que cette quantité devait provenir d'eau salée diluée par la suite par de l'eau douce. Il nia le fait que le papier contienne normalement une quantité appréciable de chlorure. Il ne vit l'échantillon que le 27 mai 1969 et son rapport écrit à ce sujet mentionne une solution d'eau salée très diluée. Il pense qu'il n'a pas pu se former un dépôt de 2½ onces de sel sur le dessus du conteneur et que même si c'était le cas, ce sel ne se serait pas forcément infiltré avec l'eau par les trous.

Le bulletin produit par le bureau de météorologie de Dorval indique 2.60 pouces de précipitations entre le 14 avril et le 21 avril, le mois d'avril 1969 ayant été considérablement plus

tially wetter than normal. No similar figures were given for May but defendant does not deny that the container was unprotected from the elements while in transit from Saint John until it was delivered to plaintiff. It is evident that most of the water found in the container when it was opened must have got into it through the leaks in the roof during this period.

It may be that the roof of the container had holes in it when it was delivered to the shipper by Sea Containers or the steamships company and it was suggested that if this were so, the shipper, in packing the container, should have noticed these holes and rejected it. On the other hand, the parties furnishing the container have the primary obligation to ensure that a sound and waterproof one is furnished to the customer. While the defendant herein had nothing to do with the inspection of the container before delivery or delivery of same to the customer it was one of the parties to the through bill of lading, and the original bill of lading contains a clause added by rubber stamp reading "containers used and damaged by wear and tear but no indication of damage to contents or unsuitability for carriage of contents". Another stamped on clause reads in part "the container/s is/are the property of the Canadian Pacific Steamship Company". As one of the parties to the through bill of lading, defendant must assume responsibility toward the shipper of providing a sound container, although relying on the other party, the steamships company, to provide such a container. On the basis of the evidence before me I can find no negligence in the manner in which the goods were packed in the container by the shipper, which would justify rejecting the claim on this basis.

It is also possible that the holes arose from the handling of the container when loading same or discharging it from the ship, but on the evidence with respect to this and especially in view of the clean receipt given by defendant railway company to the steamships company when accepting the container from it, it must be found that defendant has failed to establish fault on the part of the steamships company. Probably a closer inspection of the container should have

humide que d'habitude. On n'a donné aucun chiffre à cet égard pour mai; la défenderesse ne nie pourtant pas que le conteneur soit resté sans protection contre les éléments pendant le transport de Saint-Jean jusqu'à la livraison à la demanderesse. Il est évident que la plus grande partie de l'eau trouvée lors de l'ouverture du conteneur, a dû y pénétrer par les fissures de la paroi supérieure pendant cette période.

*b* Il est possible que le dessus du conteneur ait déjà été troué lorsque la *Sea Containers* ou la compagnie de navigation le livra au chargeur et il fut suggéré que, s'il en avait été ainsi, le chargeur, en remplissant le conteneur, aurait dû remarquer ces trous et le refuser. Mais d'autre part, les parties fournissant le conteneur ont l'obligation primordiale de s'assurer que le client reçoit un conteneur en bon état et étanche. *d* Même si la défenderesse aux présentes n'avait rien à voir avec l'inspection du conteneur avant qu'il soit livré ou avec sa livraison au client, elle était partie au connaissance direct, et le connaissance d'origine contient une clause ajoutée *e* au tampon indiquant [TRADUCTION] «conteneurs détériorés et endommagés par usure normale, mais aucune indication de dommages subis par le contenu ou d'inadéquation au transport». Une autre clause ajoutée au tampon indique notamment [TRADUCTION]: «le (les) conteneur(s) appartient(nt) à la C. P. Navigation». En tant que partie au connaissance direct, il incombait à la défenderesse de fournir au chargeur un conteneur en bon état, même si à cet égard elle *g* s'en remettrait à l'autre partie, la compagnie de navigation. En me fondant sur la preuve fournie, je conclus que, dans la manière de placer les marchandises dans le conteneur, le chargeur n'a commis aucune négligence qui justifierait le *h* rejet de la demande.

Il est possible aussi que les trous proviennent de la manutention du conteneur au moment de son chargement sur le navire ou de son déchargement, mais, au vu de la preuve à cet égard, et en particulier au vu du reçu sans réserve donné par la compagnie de chemin de fer défenderesse à la compagnie de navigation lorsque cette dernière lui remit le conteneur, il faut conclure que la défenderesse n'a pas réussi à établir de faute de la compagnie de navigation. Il aurait certai-

been made, including examination of the roof of same before accepting it as being in apparent good order and condition, as the evidence disclosed is now done. There was some evidence to the effect that the existence of holes could only really be determined by opening an empty container and going inside to see if daylight showed through. It appears to me, however, that a close examination of the roof could hardly have failed to disclose holes between one-half inch and one and one-half inches in diameter. In any event, if the holes were there when defendant accepted delivery, it has failed to disclose their existence by any direct evidence to this effect. Instead, it has relied on expert evidence as to very dilute traces of salt in the samples of paper in which the merchandise was wrapped to establish that the merchandise had been exposed to salt water which had got in and damaged the goods before it took possession of them. In this connection the opinions of the experts are contradictory. While they agree that the quantity of salt was very small in the range of 0.11 to 0.14%, they differ in the conclusions they draw from this. Dr. Lipsett believes that these traces could result partially from salt already in the paper itself, partially from salt absorbed from the atmosphere, and partially from salt washed into the container by the subsequent rain, from the roof of same on which there was a salt deposit from ocean spray accumulated during previous voyages or from the atmosphere. Mr. Orr, on the other hand, does not believe that sufficient quantities of salt could have been washed into the container in this manner due to the quantities found but, on the contrary, concludes that if the merchandise had been soaked with salt water, the subsequent rainfall washing over it through the leaks could have diluted it to the concentration found.

The cargo was stowed in the hold below the deck and there is no indication that there was any leakage into it during transit whereas, on the contrary, there is evidence that it was exposed to a great deal of rainfall after it came into the care and custody of defendant. Both experts appear to be competent and experienced

nement fallu procéder à une inspection plus minutieuse, ainsi qu'à l'examen du dessus du conteneur avant de l'accepter comme étant en bon état apparent, ce qui, d'après la preuve, est la procédure suivie maintenant. Il semble, d'après la preuve, qu'on ne pouvait vraiment remarquer les trous qu'en ouvrant un conteneur vide et en y pénétrant pour voir s'il laissait passer le jour. Il me semble cependant qu'un examen minutieux du dessus aurait sûrement permis de découvrir l'existence de trous d'un diamètre allant de un demi-pouce à un pouce et demi. De toute façon, s'il y avait des trous lorsque la défenderesse accepta la livraison, elle a omis de révéler leur existence par une preuve directe à cet égard. Au lieu de cela, elle s'est appuyée sur une expertise concernant les traces de sel très diluées contenues dans les échantillons de papier dans lequel étaient emballées les marchandises, pour établir que les marchandises avaient été exposées à l'eau salée qui s'était infiltrée et les avait endommagées avant qu'elle n'en prenne possession. A ce sujet les opinions des experts sont contradictoires. S'ils conviennent que la quantité de sel était infime, de l'ordre de 0.11 à 0.14%, leurs interprétations diffèrent. Lipsett estime que ces traces de sel seraient imputables à plusieurs facteurs, d'une part au sel contenu dans le papier lui-même, d'autre part, au sel provenant de l'air marin et enfin au sel entraîné par la pluie à l'intérieur du conteneur, dont le toit était recouvert d'un dépôt de sel provenant des embruns et accumulé au cours des voyages précédents ou provenant de l'air marin. Orr, par contre, n'estime pas que des quantités suffisantes de sel ont pu s'introduire dans le conteneur de cette manière, vu la quantité découverte, mais, conclut au contraire que, si les marchandises avaient été imbibées d'eau salée, cette dernière aurait pu être diluée par l'eau de pluie s'infiltrant par la suite à travers les fissures jusqu'à la concentration constatée.

i La cargaison fut arrimée dans la cale sous le pont et rien n'indique qu'il y avait des fuites dans cette cale pendant le transport alors qu'au contraire, la preuve démontre qu'elle fut exposée à de fortes précipitations après qu'elle a été remise à la garde de la défenderesse. Les deux experts semblent compétents et avoir de l'expé-

witnesses. In order to rebut the presumption created by the clean receipt given by defendant for the container, however, it would require a great deal more than the somewhat tenuous evidence submitted by its expert (which was disputed by the evidence of plaintiff's expert) to the effect that because slight traces of salt were found in the water-soaked paper in which the merchandise was wrapped, the damage to same must have been caused while in the possession of the steamships company. I conclude therefore that the damage was caused by rainwater saturating the contents of the container through holes in the roof of same primarily, if not entirely, while same was in the possession, custody and control of defendant.

Aside from its defence on the facts, however, defendant has several interesting and serious legal defences.

Defendant invokes Part III, section 3 of the bill of lading (being one of the conditions attached to the carriage by rail) which reads in part as follows:

When in accordance with general custom, on account of the nature of the goods, or at the request of the shipper, the goods are transported in open cars, the Carrier (except in case of loss or damage by fire, in which case the liability shall be the same as though the goods had been carried in closed cars) shall be liable only for negligence, and the burden of proving freedom from such negligence shall be on the Carrier.

Defendant contends that this eliminates the possibility of basing plaintiff's claim on the doctrine of *res ipsa loquitur*. Plaintiff's claim rests on breach of contract and not on tort but this would not relieve defendant from the burden of proof of establishing freedom from negligence in accordance with this condition. Containerization is a relatively new method of shipping and there are many questions left to be settled by the jurisprudence in connection with the carriage of goods in containers. Certainly containers would, in accordance with general custom, be carried in open cars but the condition in the said section 3 seems to be devised for goods which, on account of their nature, can be carried in open cars without suffering damage unless there is negligence on the part of the

rience. Afin de réfuter la présomption créée par le reçu sans réserve donné par la défenderesse sur réception du conteneur, il faudrait cependant beaucoup plus que la preuve tenue soumise par son expert (preuve controversée par le témoignage de l'expert de la demanderesse) selon laquelle, vu les légères traces de sel trouvées dans le papier imbibé d'eau dans lequel les marchandises étaient emballées, les dommages causés à ses marchandises se produisirent certainement au moment où elles étaient en possession de la compagnie de navigation. Je conclus donc que le dommage fut causé par de l'eau de pluie qui, en s'infiltrant par les trous de la paroi supérieure du conteneur, en imbiba le contenu, principalement, sinon uniquement, lorsque le conteneur était en la possession, sous la garde et le contrôle de la défenderesse.

Outre sa défense basée sur les faits, la défenderesse a plusieurs arguments intéressants en droit.

La défenderesse invoque la Partie III, article 3, du connaissement (une des conditions afférentes au transport par chemin de fer) dont un passage se lit comme suit:

[TRADUCTION] Lorsque, selon l'usage courant, en raison de la nature des marchandises, ou à la demande du chargeur, les marchandises sont transportées en wagons ouverts, le transporteur (sauf en cas de perte ou dommage par incendie, pour lesquels la responsabilité sera la même que si les marchandises avaient été transportées en wagons fermés) ne sera responsable qu'en cas de négligence de sa part et il lui incombera de prouver qu'il n'a pas commis de négligence.

La défenderesse prétend que ceci élimine la possibilité pour la demanderesse de fonder sa demande sur la doctrine *res ipsa loquitur*. Le fait que l'action intentée par la demanderesse est fondée sur une rupture de contrat et non sur un délit ou quasi délit ne dégage pas la défenderesse de la charge d'établir l'absence de négligence de sa part, en conformité avec ladite condition. La conteneurisation est une méthode de transport relativement nouvelle et il reste un grand nombre de questions à régler par les tribunaux à ce sujet. Il est certain que les conteneurs, selon l'usage courant, sont transportés dans des wagons ouverts, mais la condition énoncée audit article 3 vise apparemment des marchandises qui, en raison de leur nature, peuvent être transportées en wagon ouvert sans

carrier. Certainly nylon piece goods would not normally "in accordance with general custom, on account of the nature of the goods, or at the request of the shipper" be carried in open cars and it is only because they were in a presumably waterproof container that they could be so carried. It is indisputable that there were holes in the roof of the container through which water entered damaging the goods. The fact that defendant did not inspect the roof of the container, as is now the practice, before accepting delivery of same and, in fact, gave a clean receipt for it as being in apparent good order and condition, prevents it from establishing that it has discharged the burden of proving freedom from negligence so as to avoid its contractual responsibilities for damage to the merchandise in the supposedly watertight container. This defence must therefore fail.

Defendant's next argument in law is to the effect that the present proceedings are time-barred. In this connection it invokes the one year prescription of the *Hague Rules* incorporated in the through bill of lading and contends that even if this were extended to two years by virtue of the *Gold Clause Agreement*, the present proceedings would still not have been brought in time. It further points out that any extensions of time for bringing proceedings granted by the steamships company do not avail to interrupt prescription against the railway company. The one year period in which action must be brought after delivery of the goods is set out in section 17 which appears in Part II of the bill of lading conditions and I accept plaintiff's contentions that this only applies to the ocean carriage portion of the contract, that is to say, to the portion for which the steamships company would be liable. This is an unusual type of bill of lading made jointly by the railway company and the steamships company and the bill of lading conditions are clearly broken down into three parts. The preambles of these parts are as follows:

subir de dommages à moins que le transporteur ne commette une négligence. Sans aucun doute, des pièces de nylon ne seraient pas normalement [TRADUCTION] «selon l'usage courant, en raison de la nature des marchandises, ou à la demande du chargeur», transportées en wagon ouvert et c'est seulement parce qu'elles étaient dans un conteneur supposé étanche qu'elles ont été transportées ainsi. Indubitablement, il y avait des trous dans la paroi supérieure du conteneur par lesquels l'eau s'est infiltrée et a endommagé les marchandises. Le fait que la défenderesse n'a pas inspecté le dessus du conteneur, comme c'est maintenant l'usage, avant d'en accepter la livraison et, en fait, a donné un reçu sans réserve à son égard, comme étant apparemment en bon état, l'empêche d'établir qu'elle s'est acquittée de son obligation de prouver l'absence de négligence de sa part, de manière à éviter que ne soit engagée sa responsabilité contractuelle pour les dommages causés au chargement du conteneur supposé étanche. Cette défense n'est donc pas recevable.

La défenderesse invoque un autre point de droit, savoir, que les procédures actuelles sont prescrites. A ce sujet, elle invoque la prescription d'un an prévue par les *Règles de La Haye*, incorporées au connaissement direct et prétend que, même si les délais ont été portés à deux ans, en vertu de l'*Accord relatif à la clause-or*, les procédures actuelles n'ont pourtant pas été engagées à temps. Elle souligne en outre qu'on ne peut se prévaloir des prolongations du délai pour engager des procédures, accordées par la compagnie de navigation, pour interrompre la prescription en ce qui concerne les actions contre la compagnie de chemin de fer. Le délai d'un an, pendant lequel l'action doit être intentée, après livraison des marchandises, est prévu à l'article 17 de la Partie II du connaissement, et j'admets la prétention de la demanderesse selon laquelle ce délai s'applique seulement à la partie du contrat concernant le transport par mer, à savoir à la partie du transport pour lequel la compagnie de navigation est responsable. Ce connaissement fait conjointement par la compagnie de chemin de fer et la compagnie de navigation est d'un type inhabituel, et les stipulations du connaissement sont clairement divisées

PART I—With respect to the service to the port of transshipment (if any) named on the face hereof:

. . . .

PART II—With respect to the service after arrival at the port of transshipment, if any such be named on the face hereof, until arrival at the port of discharge on the face hereof first before mentioned or if no port of transshipment be so named with respect to the service until arrival at the said port of discharge:

. . . .

PART III—With respect to the service after arrival at the port of discharge first before mentioned, it is agreed that:

. . . .

It is clear that different conditions apply to different periods in which the goods are in possession of the carriers. There is not one carrier only but two. On the face of the bill of lading the name of the vessel is shown, the port of loading is London, the port of discharge is Saint John, New Brunswick and the final destination is Montreal, and after providing for carriage to the port of discharge, the face of the bill of lading states:

. . . after arrival there to be transported by Canadian Pacific Railway or other railway company and/or steamship company or carriers to the station nearest to the destination of the goods above-mentioned and there to be delivered with and subject to all the liberties, terms and conditions herein contained whether written, printed or stamped on the face or back hereof to the consignee named above or his assigns on payment of the charges thereon.

While this makes the rail carriage subject to “all the liberties, terms and conditions” of the bill of lading, the bill of lading itself clearly states that it is the Part III conditions (i.e. the rail carriage conditions) which apply to the delivery from the port of discharge. Plaintiff contends that the limitations of liability and time for bringing action applicable to the sea portion of the voyage by virtue of the *Hague Rules* and the terms of the bill of lading cannot be applied to the land portion since the railway company is bound to comply with terms and conditions which have been approved by the Canadian Transport Commission and cannot derogate from them and that it is for this reason that

en trois parties. Les préambules de ces parties sont les suivants:

[TRADUCTION] PARTIE I—En ce qui concerne les services jusqu’au port de transbordement (s’il y a lieu) nommément désigné aux présentes:

. . . .

PARTIE II—En ce qui concerne les services au port de transbordement, s’il en est un nommément désigné aux présentes, jusqu’au port de déchargement mentionné ci-dessus ou, si aucun port de transbordement n’a été ainsi nommément désigné, en ce qui concerne les services audit port de chargement:

. . . .

PARTIE III—En ce qui concerne les services au port de déchargement désigné ci-dessus, il est convenu que:

. . . .

Il est évident que des conditions différentes s’appliquent aux diverses périodes pendant lesquelles les marchandises sont en possession des transporteurs. Il n’y a pas un seul transporteur, il y en a deux. Dans le connaissement sont inscrits: le nom du bâtiment, le port de chargement, soit Londres, le port de déchargement, soit Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et la destination finale, soit Montréal; à la suite des dispositions concernant le transport jusqu’au port de déchargement, le connaissement stipule que:

[TRADUCTION] . . . à l’arrivée à cet endroit (les marchandises) doivent être transportées par le Canadien Pacifique Limitée ou autre compagnie de chemin de fer et/ou la compagnie de navigation ou les transporteurs jusqu’à la gare la plus proche de la destination des marchandises susmentionnées et, de là, sous réserve de tous les privilèges et stipulations inscrites aux présentes, qu’elles soient écrites, imprimées ou marquées au tampon au recto ou au verso du présent document, doivent être livrées au destinataire nommément désigné ci-dessus ou ses mandataires moyennant le paiement des frais y afférents.

Le transport par chemin de fer est donc sujet à [TRADUCTION] «tous les privilèges et stipulations» du connaissement, qui lui-même indique clairement que ce sont les stipulations de la Partie III (c’est-à-dire les stipulations afférentes au transport par chemin de fer) qui s’appliquent à la livraison des marchandises à partir du port de déchargement. La demanderesse prétend que les limitations de responsabilité et les délais pour intenter une action applicables à la partie du voyage effectuée par mer, en vertu des *Règles de La Haye* et du connaissement, ne sont pas applicables à la partie du voyage effectuée par terre puisque la compagnie de chemin de fer doit se conformer aux conditions approuvées



these conditions were inserted in full in Part III of the bill of lading. Defendant referred to the French case of *Nossi-Bé (Tribunal du Commerce du Havre, June 11, 1963) 16 D.M.F. 430* which pointed out the difficulty of applying different periods for limitation of action to different parties to a contract of carriage with the result that one such party might be sued after its rights against another such party for indemnification against such a judgment had been time-barred, but I do not find this reasoning sufficient to override the clear distinctions in the bill of lading itself between the conditions and limitations applicable to the two carriers.

Defendant also invokes section 21 of the bill of lading which reads as follows:

21. All claims arising hereunder shall be settled according to the law of England.

but I cannot interpret this as overriding regulations made by virtue of the *Railway Act* with which defendant is bound to comply, and in any event this section 21 appears in Part II of the bill of lading conditions which, as I have already indicated, I believe applies only to the sea portion of the carriage. Subsections 294(1) and (2) of the *Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2*, which are identical with subsections 353(1) and (2) of the *Railway Act, R.S.C. 1952, c. 234*, in effect at the time this claim arose, read as follows:

294. (1) No contract, condition, by-law, regulation, declaration or notice made or given by the company, impairing, restricting or limiting its liability in respect of the carriage of any traffic, shall, except as hereinafter provided, relieve the company from such liability, unless such class of contract, condition, by-law, regulation, declaration or notice has been first authorized or approved by order or regulation of the Commission.

(2) The Commission may, in any case, or by regulation, determine the extent to which the liability of the company may be so impaired, restricted or limited.

The limitation of action against the railway company is set out in subsections 342(1) and (2) of the present statute which are identical with sub-

par la Commission canadienne des transports et ne peut y déroger; elle prétend que c'est pour cette raison que ces conditions avaient été introduites en totalité dans la Partie III du connaissement. La défenderesse se réfère à l'arrêt français *Nossi-Bé (Tribunal du Commerce du Havre, le 11 juin 1963) 16 D.M.F. 430* qui soulignait les difficultés d'application de délais de prescription différents à différentes parties à un contrat de transport; il en résulterait que l'une des parties pourrait être poursuivie après que ses droits de recours contre une autre partie, suite à ce jugement, sont prescrits, mais je ne pense pas que ce raisonnement soit suffisant pour qu'on ne tienne pas compte des distinctions claires du connaissement lui-même quant aux conditions et limitations applicables aux deux transporteurs respectivement.

La défenderesse invoque aussi l'article 21 du connaissement qui se lit comme suit:

[TRADUCTION] 21. Toute réclamation découlant des présentes, sera réglée en conformité avec le droit anglais.

Toutefois, je ne peux interpréter cette clause comme permettant de déroger aux règlements établis en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* auquel la défenderesse doit se conformer, et, de toute façon, ledit article 21 figure dans la Partie II du connaissement qui, comme je l'ai déjà indiqué, s'applique seulement, à mon avis, à la partie du voyage effectuée par mer. Les paragraphes 294(1) et (2) de la *Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2*, sont identiques aux paragraphes 353(1) et (2) de la *Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1952, c. 234*, en vigueur au moment où cette réclamation a pris naissance et se lisent comme suit:

294. (1) Nul contrat, stipulation, règlement, règle, déclaration ou avis, fait ou donné par la compagnie, amoindrisant, restreignant ou limitant sa responsabilité relativement aux transports, ne doit soustraire la compagnie à cette responsabilité, excepté de la manière ci-après prévue, à moins que ce genre de contrat, de stipulation, de règlement, de règle, de déclaration ou d'avis n'ait été d'abord autorisé ou approuvé par ordonnance ou par règlement de la Commission.

(2) La Commission peut déterminer, en chaque cas, ou par règlement général, jusqu'à quel point la responsabilité de la compagnie peut se trouver diminuée, restreinte ou limitée.

La prescription de l'action contre la compagnie de chemin de fer est exposée aux paragraphes 342(1) et (2) de la loi actuelle qui sont identi-

sections 398(1) and (2) of the old Act and read as follows:

342. (1) All actions or suits for indemnity for any damages or injury sustained by reason of the construction or operation of the railway shall, and notwithstanding anything in any Special Act may, be commenced within two years next after the time when such supposed damage is sustained, or if there is continuation of damage, within two years next after the doing or committing of such damage ceases, and not afterwards.

(2) Nothing in subsection (1) applies to any action brought against the company upon any breach of contract, express or implied, for or relating to the carriage of any traffic, or to any action against the company for damages under the provisions of this Act respecting tolls.

Since the action is based on breach of contract, it is the present section 342(2) which applies. In the Province of Quebec, where the damage appears to have occurred, the action would be prescribed by five years by virtue of article 2260 of the Quebec *Civil Code*. In the Province of New Brunswick the period would be six years [see R.S.N.B. 1952, c. 133, s. 9] and section 38(1) of the *Federal Court Act* provides as follows:

38. (1) Except as expressly provided by any other Act, the laws relating to prescription and the limitation of actions in force in any province between subject and subject apply to any proceedings in the Court in respect of any cause of action arising in such province, and a proceeding in the Court in respect of a cause of action arising otherwise than in a province shall be taken within and not after six years after the cause of action arose.

so that even if the proceeding were considered to be in respect of a cause of action arising otherwise than in a province, the period would be six years. The proceedings were therefore brought in time against the present defendant, the railway company, and this defence also fails.

Defendant also invokes the argument that since there was no demise charter of the *Alex*, clause 18 of the conditions of the bill of lading (*supra*) applies. As a result it contends that neither it nor the steamships company was acting in any capacity other than as agent for the owners of the vessel and that they are therefore under no personal liability whatsoever to plaintiff. Here again it must be pointed out

ques aux paragraphes 398(1) et (2) de l'ancienne loi et se lisent comme suit:

342. (1) Toutes les actions ou poursuites en indemnité pour dommages ou torts subis du fait de la construction ou de la mise en service du chemin de fer doivent et, nonobstant les dispositions de toute loi spéciale, peuvent être intentées au cours des deux années qui suivent l'époque où les dommages présumés ont été subis, ou si les dommages se continuent, au cours des deux années qui suivent la date à laquelle ces dommages ont cessé, et non plus tard.

(2) Rien au paragraphe (1) ne s'applique à une action intentée contre la compagnie pour rupture d'un contrat, exprès ou tacite, relativement à tout transport, ni à une action en dommages-intérêts intentée contre la compagnie conformément aux dispositions de la présente loi au sujet des taxes.

Puisque l'action se fonde sur une rupture de contrat, c'est l'article 342(2) qui s'applique. Dans la province de Québec où il semble que les dommages se sont produits, l'action aurait été prescrite par cinq ans en vertu de l'article 2260 du *Code civil* de la province de Québec. Dans la province du Nouveau-Brunswick, elle aurait été prescrite par six ans [voir S.R.N.B. 1952, c. 133, art. 9] et l'article 38(1) de la *Loi sur la Cour fédérale* prévoit que:

38. (1) Sauf disposition contraire de toute autre loi, les règles de droit relatives à la prescription des actions en vigueur entre sujets dans une province s'appliquent à toute procédure devant la Cour relativement à une cause d'action qui prend naissance dans cette province et une procédure devant la Cour relativement à une cause d'action qui prend naissance ailleurs que dans une province doit être engagée au plus tard six ans après que la cause d'action a pris naissance.

de sorte que même si l'on considère que les procédures engagées concernent une cause d'action qui n'a pas pris naissance dans une province, le délai est de six ans. Les procédures ont donc été engagées à temps contre la présente défenderesse, la compagnie de chemin de fer, et ce moyen de défense ne doit pas non plus être retenu.

La défenderesse invoque aussi la thèse selon laquelle, puisque le navire *Alex* n'a pas été affrété coque nue, la clause 18 du connaissement (précitée) s'applique. En conséquence, elle prétend qu'elle-même et la compagnie de navigation n'ont agi qu'en qualité de mandataires des propriétaires du navire et qu'elles n'ont donc pas engagé leur responsabilité à l'égard de la demanderesse. Là encore, il nous faut souli-

that this condition appears in the section of the bill of lading dealing with ocean transport. The cases to which I was referred which uphold this clause, namely *Apex (Trinidad) Oilfields, Ltd. v. Lunham & Moore Shipping, Ltd.* [1962] 2 Lloyd's L. Rep. 203; *Grace Kennedy & Co., Ltd. v. Canada Jamaica Line* [1967] 1 Lloyd's L. Rep. 336 and *Delano Corporation of America v. Saguenay Terminals Limited* [1965] 2 Ex.C.R. 313, all deal with damages to the cargo while at sea. The purpose of such a condition is that where the vessel is not operated under a demise charter, since the owners maintain responsibility for the operation of same by the captain and crew, they are primarily liable for damages suffered as a result of such operation. To extend this to the land portion of the carriage and hold that defendant railway company is not liable for any damages to the owner of the merchandise shipped because even during such land carriage it is acting only as agent for the owners of the vessel by which the goods were delivered to Saint John, New Brunswick and accepted in apparent good order and condition according to defendant's own receipt, and that there is no contractual liability of the railway company to the shipper or consignee would be an application and extension of this condition which was clearly never intended. It must once again be pointed out that this is a condition in Part II applicable only until arrival at the port of discharge.

One further argument was raised by defendant, namely that in any event its liability is limited to the sum of £100 per package<sup>3</sup> and that the container itself constituted such a package. In support of this argument it invokes section 16 of the conditions of the bill of lading, which reads as follows:

16. In case of any loss or damage to or in connection with goods exceeding in actual value £100 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 £100 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 £100 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

gner que cette condition est inscrite dans la partie du connaissement concernant le transport par mer. Les arrêts qu'on m'a cités, confirmant cette condition, à savoir *Apex (Trinidad) Oilfields, Ltd. c. Lunham & Moore Shipping, Ltd.* [1962] 2 Lloyd's L. Rep. 203; *Grace Kennedy & Co., Ltd. c. Canada Jamaica Line* [1967] 1 Lloyd's L. Rep. 336 et *Delano Corporation of America c. Saguenay Terminals Limited* [1965] 2 R.C.É. 313, concernent les avaries subies par des cargaisons lors d'un transport par mer. Une condition de ce genre vise le cas où, le navire n'étant pas affrété coque nue, les propriétaires restent responsables de la façon dont le capitaine et l'équipage le manœuvrent, et sont donc directement responsables des dommages subis en conséquence. Étendre cette stipulation au transport effectué par terre et soutenir que la compagnie de chemin de fer défenderesse n'est pas responsable des dommages envers le propriétaire de la marchandise transportée au motif que, même pendant le transport terrestre, elle agissait seulement en tant que mandataire des propriétaires du navire à bord duquel étaient transportées les marchandises livrées à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et reçues en bon état apparent d'après le reçu de la défenderesse, et soutenir que la compagnie de chemin de fer n'a aucune obligation contractuelle envers le chargeur ou le destinataire consisterait à appliquer et à étendre cette stipulation d'une manière qui certainement n'avait jamais été prévue. Il convient de souligner à nouveau qu'il s'agit d'une stipulation de la Partie II, seulement applicable jusqu'à l'arrivée au port de débarquement.

La défenderesse a en outre fait valoir que, de toute façon, sa responsabilité est limitée à la somme de £100 par colis<sup>3</sup> et que le conteneur lui-même constitue un tel colis. A l'appui de cette thèse, elle invoque l'article 16 du connaissement, rédigé comme suit:

[TRADUCTION] 16. En cas de perte ou d'avarie relatives à des marchandises dont la valeur réelle dépasse la somme de £100 par colis 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 £100 par colis ou par unité, selon le cas, sur la base de laquelle le fret est calculé et la responsabilité éventuelle du transporteur sera déterminée sur la base d'une valeur de £100 par colis ou par unité courante de fret, selon le cas, ou au prorata

higher than £100 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 damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value.

This is in accordance with the *Hague Rules* although in accordance with the *Gold Clause Agreement* (if it applied) this limit would be raised to £200 per package or unit of freight. In addition to the printed clause 16, the bill of lading has stamped on the face of it the following clause:

Shipper hereby agrees that carrier's liability is limited to £100 with respect to the container and entire contents except when shipper declares a higher valuation and shall have paid additional freight on such declared valuation pursuant to appropriate rule in the Canadian North Atlantic West-bound Freight Conference Tariff.

This condition may well have been added with the intent of imposing this limit on the "container and entire contents", since the standard clause 16 states "... in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, the value of the goods shall be deemed to be £100 per package or per unit, ...". In the present case there was evidence that the customary freight unit for bales of material of this sort would be to put 4 to 6 of them in a package and since this would result in between 67 and 100 packages the limitation to £100 per package might, in the absence of the stamped special condition, have been applied to this number of packages which would not have reduced the total claim of \$10,386.43.

There has been considerable jurisprudence, especially since the introduction of containerization as to what constitutes a package or unit. The American case of *Inter-American Foods Inc. v. Coordinated Caribbean Transport Inc.* [1970] A.M.C. 1303, discusses this pointing out that when the bill of lading shows the number of packages in the container, the limitation of liability should apply to each of these packages

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 £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.

Ceci est conforme aux *Règles de La Haye* bien que, conformément à l'*Accord relatif à la clause-or* (si on l'appliquait), cette limite passât à £200 par colis ou unité de fret. A la clause 16, imprimée, fut ajoutée au tampon sur le connaissement la clause suivante:

[TRADUCTION] Le chargeur convient par les présentes que la responsabilité du transporteur est limitée à £100 pour le conteneur et tout son chargement, sauf si le chargeur a déclaré une valeur supérieure et a payé un fret supplémentaire à cet égard, conformément à la règle applicable du Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference Tariff.

Cette clause a peut-être été ajoutée dans l'intention d'imposer ladite limite au [TRADUCTION] «conteneur et tout son chargement», puisque la clause 16 stipule que [TRADUCTION] «... 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 de £100 par colis ou par unité, ...». Dans l'affaire présente, la preuve démontre que l'unité courante de fret pour des balles de tissu de ce genre consiste en colis contenant 4 ou 6 de ces balles et, puisque cela aurait donné entre 67 et 100 colis, on aurait pu en l'absence de cette clause particulière ajoutée au tampon, appliquer à ce nombre de colis la limitation de £100 par colis, ce qui n'aurait pas réduit la réclamation totale de \$10,386.43.

Il y a une jurisprudence importante, en particulier depuis le début du transport en conteneurs, visant à définir ce qui constitue un colis ou une unité. L'arrêt américain *Inter-American Foods Inc. c. Coordinated Caribbean Transport Inc.* [1970] A.M.C. 1303, en discute et souligne que lorsque le connaissement indique le nombre de colis placés dans le conteneur, la limitation de la responsabilité doit s'appliquer à chacun de

and not to the container as a whole. The present bill of lading refers to the fact that the container is "said to contain 400 pieces knitted nylon piece goods plus 50 pieces knitted nylon piece goods", (the latter being consigned to another consignee, Molyclaire Limited, with which we are not here concerned). In a French case, the *Tribunal du Commerce d'Oran (Strasbourgeois)* February 7, 1949, (1950) D.M.F. 126, held:

[TRANSLATION] The unit mentioned in article 5 of the law of April 2, 1936 [the Hague Convention] to serve as a base of calculation of the limitation of responsibility of the maritime carrier applies to merchandise which in current language is not usually called packages, such as bales of wool or cotton, casks of wine, bags of produce.

This would seem to be very close to the present case. The package limitation is discussed generally in Tetley, *Marine Cargo Claims* at pages 234 and following.

The question was considered at length in a recent judgment of the United States Court of Appeals for the Second Circuit, decided on August 13, 1973, in the case of *Royal Typewriter Co., Division Litton Business Systems, Inc. v. M/V Kulmerland, her engines, etc., v. Hamburg-Amerika Linie* 483 F. 2<sup>d</sup> 645, which upheld the judgment of Tyler J. holding that 350 cartons of adding machines placed in a container for shipping constituted a single package. In rendering judgment the Court discussed and distinguished the case of *Leather's Best, Inc. v. S.S. Mormaclynx* (451 F. 2<sup>d</sup> 800, 814-816) in which, when the bill of lading referred to one container said to contain 99 bales of leather and the ocean carrier's agent which furnished the containers gave receipts specifically for 99 bales, it was held that each bale constituted a package whereas in the case before the Court the container was said to contain merely "machinery" and the applicable freight rate was the same whether or not the bill of lading referred to the number of bales or cartons in the container. The judgment, while upholding Tyler J., pointed out that he had changed his position somewhat in the case of *Rosenbruch v. American Export Isbrandtsen Lines, Inc.*, (357 F. Supp. 982) by calling a container a package when it contains the goods of a single shipper without regard to the accident of notations on the bill of lading on the

ces colis et non au conteneur pris comme un tout. Le connaissement en cause mentionne le fait que le conteneur est [TRADUCTION] «censé contenir 400 pièces de tricot de nylon, plus 50 pièces de tricot de nylon» (ces dernières étant expédiées à un autre destinataire, Molyclaire Limited, n'ayant rien à voir avec le présent litige). Dans l'arrêt français *Tribunal du Commerce d'Oran (Strasbourgeois)*, du 7 février 1949, (1950) D.M.F. 126, il fut décidé que:

L'«unité» mentionnée dans l'article 5 de la loi du 2 avril 1936 [c.-à-d. la Convention de La Haye] pour servir de base au calcul de la limitation de responsabilité du transporteur maritime s'applique aux marchandises qui, dans le langage courant, ne reçoivent pas le nom de «colis», telles les balles de laine ou de coton, les fûts de vin, les sacs de denrées.

Ceci semble très proche de l'affaire présente. La limitation par colis est discutée d'une manière générale dans l'ouvrage de Tetley, *Marine Cargo Claims* aux pages 234 et suivantes.

Cette question fut amplement discutée dans un jugement récent de la Cour d'appel des États-Unis, rendu le 13 août 1973 dans l'affaire *Royal Typewriter Co., Division Litton Business Systems, Inc. c. M/V Kulmerland, her engines, etc., c. Hamburg-Amerika Linie* 483 F. 2<sup>c</sup> 645, confirmant la décision du juge Tyler selon laquelle 350 cartons de machines à calculer placés dans un conteneur pour le transport constituaient un seul colis. En rendant ce jugement, la Cour analysa et établit une distinction entre cette affaire et l'affaire *Leather's Best, Inc. c. S.S. Mormaclynx* (451 F. 2<sup>c</sup> 800, 814-816) dans laquelle il fut décidé que chaque balle constituait un colis étant donné que le connaissement mentionnait un conteneur censé contenir 99 balles de cuir et que le mandataire du transporteur maritime qui fournissait les conteneurs, avait donné des reçus pour précisément 99 balles; au contraire, dans l'affaire examinée par la Cour d'appel des États-Unis, le conteneur était censé contenir simplement de l'«outillage» et le taux de fret applicable était le même, que le connaissement mentionnât ou non le nombre de balles ou de cartons placés dans le conteneur. Le jugement, bien que confirmant la décision du juge Tyler, soulignait que ce dernier avait quelque peu changé de point de vue dans l'affaire *Rosenbruch c. American Export Isbrandtsen Lines, Inc.*, (357 F. Supp. 982), en appelant un

basis that the underlying policy of COGSA (the U.S. *Carriage of Goods by Sea Act*) was intended to let the shipper obtain at his option marine insurance coverage if he prefers the cheaper freight rates of larger packages. This judgment is under appeal, however, and the Court did not agree with this distinction pointing out that since the real parties in interest may be the marine insurers themselves, it is no answer to say that the availability of marine insurance is the determinative factor as a ruling that each bale constitutes a package may simply be conferring a windfall on the cargo insurer if it bases its premium on the assumption that the carrier's liability was limited to \$500. The judgment in the *Royal Typewriter* case opts for a decision based on whether the contents of the container could have easily been shipped overseas in the individual packages or cartons in which they were packed by the shipper. In that case they could not and it was pointed out that in the days before containers they were shipped in wooden crates or cases containing twelve to twenty-four individual packages or cartons of typewriters each. The judgment likens the containers in which they are shipped in lots of 350 to the wooden crates or cases used in the past. It further distinguishes the *Leather's Best* case (*supra*) by pointing out that the bales there could have been shipped individually rather than in the container ultimately held not to be a package. The judgment concludes by saying:

The "functional package unit" test we propound today is designed to provide in a case where the shipper has chosen the container a "common sense test" under which all parties concerned can allocate responsibility for loss at the time of contract, purchase additional insurance if necessary, and thus "avoid the pains of litigation".

The question was again carefully considered in the light of Canadian law by Collier J. in this Court in *J.A. Johnston Company Limited v. The "Tindejell"* [1973] F.C. 1003. In that case the

conteneur un colis lorsqu'il contenait des marchandises appartenant à un seul chargeur, sans tenir compte de ce qu'on avait pu inscrire dans le connaissement au motif que le principe servant de base à la COGSA (la loi américaine appelée *Carriage of Goods by Sea Act*) était de laisser au chargeur le choix de l'assurance maritime s'il préférait les taux moins élevés applicables aux grands colis. Ce jugement a cependant été porté en appel et la Cour n'a pas admis la distinction, soulignant que, puisqu'en fait les parties réelles, directement intéressées, peuvent être les assureurs maritimes eux-mêmes, il ne suffit pas de dire que le facteur déterminant est l'assurance maritime, car en décidant que chaque balle constitue un colis, on fait faire une aubaine à l'assureur de la cargaison s'il avait calculé ses primes en se fondant sur le fait que la responsabilité du transporteur était limitée à \$500. L'arrêt *Royal Typewriter* place le débat sur le point de savoir si le chargement du conteneur aurait pu être facilement expédié outre-mer par colis individuels ou cartons dans lesquels le chargeur aurait emballé les marchandises. Ce n'était pas le cas dans cette affaire et on fit remarquer qu'avant l'époque du transport en conteneurs, les machines à écrire étaient expédiées dans des cadres ou des caisses en bois, contenant chacun de douze à vingt-quatre colis individuels ou cartons de machines à écrire. Le jugement assimile les conteneurs dans lesquels elles sont expédiées, par lot de 350, aux cadres ou caisses en bois utilisés par le passé. Il introduit en outre une distinction avec l'arrêt *Leather's Best* (précité) en soulignant que les balles auraient pu être expédiées individuellement au lieu de l'être dans un conteneur qui finalement ne fut pas considéré comme un colis. Le jugement conclut:

[TRADUCTION] Le critère de «l'unité pratique de transport», que nous proposons aujourd'hui, a pour but de fournir, dans le cas où le chargeur a choisi le transport en conteneurs, un «critère de bon sens» grâce auquel les parties intéressées peuvent répartir la responsabilité pour perte, dès l'établissement du contrat, souscrire à une assurance supplémentaire, si nécessaire, et éviter ainsi de recourir à un procès.

La question fut aussi examinée avec soin, compte tenu du droit canadien, par le juge Collier devant cette Cour, dans l'affaire *J.A. Johnston Company Limited c. Le «Tindejell»* [1973]

two containers in question contained 173 and 148 cartons of shoes respectively. The bill of lading indicated the number of cartons in each container. The freight was calculated on a weight basis. The containers and contents arrived in a damaged condition and the claim was for \$10,000, the question before the Court being whether the limitation of liability should be \$500 on each container. The defendants argued that if the liability was not so restricted to \$1,000, it should be restricted on the basis of "the customary freight unit" and that since the two containers when packed weighed 10.07 metric tons and the freight was calculated at a rate per metric ton, this constituted the customary freight unit and the limitation should be somewhere between \$5,000 and \$5,500. This judgment discusses the *Leather's Best (Mormaclynx)* case (*supra*) and the trial court judgment in the *Royal Typewriter* case (*supra*) as well as some of the French jurisprudence to which I was referred. Collier J. states [at page 1009]:

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.

After discussing the *Mormaclynx* case, Collier J. concludes [at page 1012]:

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.

He concludes that in the case before him each carton did not exceed \$500 in value but by putting the carrier on notice as to the number of packages being carried, although they were grouped together in one large receptacle, the shipper was protecting himself against the limitation being applied to the container itself. He distinguishes the *Royal Typewriter* and *Rosenbruch* cases (*supra*) on the basis that in those

C.F. 1003. Dans cette affaire, il y avait 173 et 148 cartons de chaussures respectivement dans les deux conteneurs en cause. Le connaissance indiquait le nombre de cartons dans chaque conteneur. Le fret avait été calculé sur la base du poids. A l'arrivée, les conteneurs et leur contenu étaient endommagés et \$10,000 de dommages-intérêts furent demandés; la question soumise à la Cour était de savoir si la limitation de responsabilité devait être de \$500 par conteneur. Les défendeurs soutenaient que, si la responsabilité n'était pas limitée à \$1,000, elle devait l'être sur la base de «l'unité courante de fret» et que, puisque les deux conteneurs chargés pesaient 10.07 tonnes métriques et que le fret était calculé sur la base de la tonne métrique, ceci constituait l'unité courante de fret et qu'en conséquence la limitation se trouvait entre \$5,000 et \$5,500. Ce jugement analyse l'arrêt *Leather's Best (Mormaclynx)* (précité) et le jugement en première instance dans l'affaire *Royal Typewriter* (précitée) ainsi qu'une partie de la jurisprudence française à laquelle j'ai été référé. Le juge Collier déclare [à la page 1009]:

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

Après avoir discuté l'arrêt *Mormaclynx*, le juge Collier conclut [à la page 1012]:

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.

Il conclut que, dans cette affaire, chaque carton n'excédait pas la valeur de \$500 mais que le chargeur, en informant le transporteur du nombre de colis à transporter, bien qu'ils soient regroupés dans un cadre large, s'était protégé contre la limitation qui pouvait s'appliquer au conteneur lui-même. Il fit une distinction entre cette affaire et les arrêts *Royal Typewriter* et *Rosenbruch* (précités) au motif que, dans ces

cases the bills of lading gave no indication as to the number of cartons in the container. Having concluded that the containers themselves were not packages, he then proceeds to a consideration as to whether they were units, referring to the Supreme Court case of *Falconbridge Nickel Mines Ltd. v. Chimo Shipping Limited* (unreported judgment of May 7, 1973). There a tractor and generator were carried on board a vessel and lost when off-loaded. It was contended by respondent that the liability should not exceed \$500 for each as each should be considered as a shipping unit. The appellant had contended that the weight should be taken into consideration in order to determine the number of customary freight units, the tariff being based on units of weight. The Supreme Court did not accept that contention, holding that there was a clear difference in wording between the Canadian and English rules and the American rule and that in Canada "unit" meant a unit of goods or an item of cargo and not a unit of freight. Accordingly, there were only two units and the liability was limited to \$1,000. Collier J. distinguishes this case, however, in that it dealt with large pieces of machinery which were not packages in the usual sense.

Discussing the clause in the bill of lading in the case before him which uses the words "per customary freight unit", as does the bill of lading in the present case, Collier J. comments that it appears that the bill of lading was drafted with the wording of the American statute (COGSA) in mind where the limitation may be calculated per customary freight unit but that as a result of the Supreme Court decision in the *Falconbridge* case (*supra*) that method of calculating the limitation is not permissible under Canadian law as the words "per customary freight unit" do not appear in the Canadian statute.

Applying the reasoning of this judgment to the case before me defeats plaintiff's contention that since, in the absence of a container, 4 to 6 rolls of nylon piece goods of the size of these with which we are concerned would normally be

derniers, les connaissements n'indiquaient pas le nombre de cartons dans le conteneur. Ayant conclu que les conteneurs n'étaient pas des colis, il examina la question de savoir s'ils étaient des unités, se référant à l'arrêt de la Cour suprême *Falconbridge Nickel Mines Ltd. c. Chimo Shipping Limited* (jugement non publié du 7 mai 1973). Dans cette affaire un tracteur et un générateur, transportés à bord d'un navire, furent perdus au cours d'un transbordement. L'intimée soutenait que la responsabilité ne devait pas dépasser \$500 pour chacun au motif qu'on devait les considérer respectivement comme une seule unité d'expédition. L'appellante soutenait qu'il fallait tenir compte du poids afin de déterminer le nombre d'unités courantes de fret, le tarif étant calculé sur les unités de poids. La Cour suprême a rejeté cette prétention, décidant qu'il existe une très nette différence de rédaction entre les règles canadiennes et anglaises et la règle américaine, et qu'au Canada le terme «unité» signifie unité de marchandise ou élément de cargaison et non unité de fret. Par conséquent, il n'y avait que deux unités et la responsabilité fut limitée à \$1,000. Le juge Collier établit cependant une distinction avec cette affaire au motif qu'elle portait sur des grosses machines qui n'étaient pas emballées au sens ordinaire du terme.

Examinant la clause du connaissement de l'affaire portée devant lui, qui utilise l'expression «par unité courante de fret», comme le fait le connaissement dans l'affaire présente, le juge Collier fit remarquer que le connaissement avait apparemment été rédigé en tenant compte de la rédaction de la loi américaine (COGSA) qui prévoit que la limitation peut être calculée par unité courante de fret, mais que d'après la décision de la Cour suprême dans l'affaire *Falconbridge* (précitée), cette façon de calculer la limitation n'est pas admissible en droit canadien puisque l'expression «par unité courante de fret» ne figure pas dans la législation canadienne.

Si j'applique le raisonnement de ce jugement à l'affaire présente, je dois rejeter la prétention de la demanderesse selon laquelle puisque, sans conteneur, 4 à 6 rouleaux de tissu de nylon de la taille de ceux qui nous occupent seraient norma-



placed in a package, this should constitute a "customary freight unit" resulting in the shipment consisting of 67 to 100 such units. Since it is also evident that the rolls, wrapped as they were, would not normally be shipped separately, it appears that each roll cannot be considered as a package by itself if the reasoning of the American case of *Royal Typewriter* (*supra*) is adopted in preference to the conclusion reached by the American courts in the *Leather's Best* case (*supra*) where it was held that a bale of leather was a package. The present case is different from the *Johnston Company* case (*supra*) in that there the shoes were packed in cartons that were apparently packages and could conceivably have been shipped as such individually.

With respect to the validity of the clause stamped on the bill of lading, Tetley, in his book *Marine Cargo Claims*, reviewing the American jurisprudence has this to say at pages 237-38:

To allow a carrier absolute freedom to define the term "package" in the bill of lading would be, in effect, to allow the carrier to limit his liability in any shipment, of no matter how many packages, to \$500.00 or its equivalent for the whole shipment. This principle is set out clearly in *Gulf Italia Co. v. American Export Lines (SS. Exiria)* ([1958] A.M.C. 439 at p. 442 (at first instance); [1959] A.M.C. 930 (on appeal)). A tractor weighing 43,319 lbs., shipped without skids, but with superstructure partially encased with wooden planking, was held not to be a package within the meaning of *Cogsa*, s. 4(5). The carrier's liability for damage was limited to \$500.00 per measurement ton, which was the basis on which the freight was computed:

To allow the parties themselves to define what a "package" is would allow a lessening of liability other than by terms of the Act since a carrier could always limit its liability to \$500.00 by merely extracting a stipulation from the shipper that everything shipped in no matter what form would be deemed for the purposes of limitation of liability a package.

In *Pannell v. U.S. Lines*, ([1959] A.M.C. 935 at p. 936) an uncrated yacht was carried on deck, and so declared on the face of the bill of lading. Therefore the Rules would not normally apply. The bill of lading invoked *Cogsa* particularly and so it applied by agreement. The bill of lading also defined package to include "any shipping unit". The Court noted that, had *Cogsa* applied, not by agreement, but *ex proprio vigore*, (i.e. by its own terms and authority), the definition of package would be invalid, as ruled in *Gulf*

lement emballés dans un seul colis, ce dernier devrait constituer une «unité courante de fret», ce qui donnerait un chargement de 67 à 100 de ces unités. Puisqu'il est aussi manifeste qu'on n'aurait pas normalement expédié séparément les rouleaux emballés comme ils l'étaient, il semble qu'on ne peut pas considérer chacun des rouleaux comme un colis en soi si nous adoptons le raisonnement de l'arrêt américain *Royal Typewriter* (précité) plutôt que la conclusion des tribunaux américains dans l'affaire *Leather's Best* (précitée) où il fut décidé qu'une balle de cuir était un colis. L'affaire présente est différente de l'affaire *Johnston Company* (précitée) car, dans cette dernière, les chaussures étaient emballées dans des cartons qui étaient apparemment des colis et qu'il était concevable de les expédier ainsi individuellement.

En ce qui concerne la validité de la clause apposée au connaissement, Tetley, dans son ouvrage *Marine Cargo Claims*, examinant la jurisprudence américaine fait, aux pages 237-38, les remarques suivantes:

[TRADUCTION] Laisser le transporteur absolument libre de définir le terme «colis» dans le connaissement consisterait en fait à lui permettre de limiter sa responsabilité dans tous les cas à \$500.00 ou l'équivalent pour l'ensemble de la cargaison quel que soit le nombre de colis. Ce principe est clairement énoncé dans l'arrêt *Gulf Italia Co. c. American Export Lines (SS. Exiria)* ([1958] A.M.C. 439, à la p. 442 (en première instance); [1959] A.M.C. 930 (en appel)). Un tracteur pesant 43,319 lbs., embarqué sans dispositif d'entraînement, mais dont la superstructure était partiellement recouverte d'un coffrage en bois, ne fut pas considéré comme étant un colis au sens de l'art. 4(5) du *Cogsa*. La responsabilité du transporteur pour les dommages était limitée à \$500.00 par tonne d'arrimage, sur laquelle était basé le calcul du fret:

Permettre aux parties elles-mêmes de déterminer ce qu'est un «colis» reviendrait à autoriser une diminution de la responsabilité autrement que par l'opération de la loi, car un transporteur pourrait toujours limiter sa responsabilité à \$500.00 en exigeant du chargeur qu'il consente à stipuler que tout chargement, sous quelque forme que ce soit, est censé être un colis aux fins de la limitation de la responsabilité.

Dans l'arrêt *Pannell c. U.S. Lines*, ([1959] A.M.C. 935, à la p. 936) un yacht qui n'était pas placé dans un cadre, était transporté en pontée, ce qui était inscrit au connaissement. Normalement les Règles ne s'appliquaient donc pas. Le connaissement renvoyait précisément à la *Cogsa* qui, en vertu de cette entente, devenait donc applicable. Le connaissement définissait aussi le mot colis, comme incluant «toute unité de chargement». La Cour fit remarquer que, si la *Cogsa* s'était appliquée, non en vertu de l'entente, mais ex

*Italia Co. v. American Export Lines (SS. Exiria)*. But, in this case, "Where a statute is incorporated by reference its provisions are merely terms of the contract evidenced by the bill of lading. Our task therefore is to construe the contract to give consistent effect, if possible, to all of its terms." The yacht was therefore held to be a package with a total limitation of \$500.00.

Since both the British *Carriage of Goods by Sea Act* (1924) and the Canadian *Carriage of Goods by Water Act* (R.S.C. 1970, c. C-15) which was formerly the *Water Carriage of Goods Act* (R.S.C. 1952, c. 291) contain in Article III, paragraph 8 of the Schedule a clause reading in part as follows:

8. Any clause, covenant or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with goods arising from negligence, fault or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect.

identical with section 8 of the U.S. *Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA) and all are reproductions of part of Article III, paragraph 8 of the *Hague Rules*, I am inclined to the view that the reasoning of the American courts in the case of *Gulf Italia Co. v. American Export Lines (SS. Exiria)* (*supra*) that the limitation cannot be avoided or diminished indirectly by allowing a carrier absolute freedom to define the term "package" in the bill of lading would be applicable to the present case also, with the effect of invalidating the stamped clause applying the limitation of £100 to the container and entire contents. However, this question does not need to be settled here since, as already indicated, I have concluded that the individual bales of material cannot be considered as packages or units so that the container as such must, under the circumstances of this case, be considered as the package and the limitation of £100 (or \$500) would apply if the defendant in the present case was the steamships company.

As I have indicated previously, however, I consider that all the clauses of the bill of lading deriving from the Hague Convention or otherwise relating to the sea portion of the carriage are applicable only to the steamships company and that the railway company is bound by the

*proprio vigore*, (c.-à-d. d'autorité), la définition de colis n'aurait pas été valable, comme l'a établi l'arrêt *Gulf Italia Co. c. American Export Lines (SS. Exiria)*. Mais, dans ce cas, «lorsqu'un contrat renvoie à une loi, les dispositions de ladite loi deviennent des conditions du contrat établi par le connaissement. Il nous faut donc interpréter le contrat de manière à ce que, si possible, toutes les conditions soient compatibles.» Il fut donc décidé que le yacht était un colis et que la limitation totale était de \$500.00.

Tant la *Carriage of Goods by Sea Act* britannique (1924) que la *Loi sur le transport des marchandises par eau* canadienne (S.R.C. 1970, c. C-15), auparavant *Loi sur le transport des marchandises par eau* (S.R.C. 1952, c. 291), contiennent à l'article III, paragraphe 8 de l'annexe, une clause se lisant en partie comme suit:

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrivait les présentes Règles, sera nulle, non avenue et sans effet.

identique à l'article 8 de la *Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA) américaine et reprenant tous une partie de l'article III, paragraphe 8 des *Règles de La Haye*. Je tends donc à penser que le raisonnement des tribunaux américains dans l'affaire *Gulf Italia Co. c. American Export Lines (SS. Exiria)* (précitée) selon lequel on ne peut se soustraire à la limitation ou la diminuer indirectement en permettant au transporteur de définir en toute liberté le terme «colis» dans le connaissement, pourrait s'appliquer à l'affaire présente, ce qui aurait aussi pour effet de rendre invalide la clause apposée, imposant la limitation de £100 au conteneur et à son chargement. Cependant il n'est pas nécessaire de régler cette question en l'espèce puisque, comme je l'ai déjà indiqué, j'ai conclu qu'on ne peut considérer les balles de tissu comme des colis ou des unités, de sorte que le conteneur en tant que tel doit, vu les circonstances de l'affaire, être considéré comme le colis et la limitation de £100 (ou \$500) doit être appliquée si la défenderesse en l'espèce était la compagnie de navigation.

Comme je l'ai signalé auparavant, je considère cependant que toutes les clauses du connaissement dérivant de la Convention de La Haye ou relatives de quelque autre façon à la partie du transport effectuée par mer, ne s'appliquent qu'à la compagnie de navigation; je consi-

conditions set out in Part III relating to carriage of goods by land, which conditions have been approved by the Canadian Transport Commission and constitute the relevant regulations governing the carriage of the goods by the railway company. The railway company cannot, by joining in a bill of lading with the steamships company, diminish its liability either with respect to the amount of the claim which can be made against it or with respect to the time an action against it may be brought save to the extent that this is permitted by the railway regulations. The liability of the railway company, therefore, can only be limited to the extent provided in the *Railway Act* and regulations made thereunder and the Court's attention was not directed to any such regulation limiting the liability to less than the amount claimed.

Judgment will therefore be rendered in favour of plaintiff against defendant for \$10,386.43 with interest at 5% from May 6, 1969 and costs.

<sup>1</sup> Place Viger yards are in Montreal.

<sup>2</sup> The car movement record indicates that it did not arrive in Montreal (St-Luc yard) until April 16 and at Hochelaga yard (Montreal) on April 17, but the slight discrepancy in dates is not significant.

<sup>3</sup> The limitation is expressed at \$500 in Article IV, paragraph 5 of the Schedule to the Canadian *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C. 1970, c. C-15.

dère que la compagnie de chemin de fer doit se conformer aux stipulations de la Partie III concernant le transport des marchandises par terre, ces conditions ayant été approuvées par la Commission canadienne des transports et constituant les règles en vigueur régissant le transport des marchandises par la compagnie de chemin de fer. La compagnie de chemin de fer ne peut, en s'associant à la compagnie de navigation pour le connaissement, diminuer sa responsabilité, que ce soit en ce qui concerne le montant des dommages-intérêts qu'on peut lui demander ou que ce soit en ce qui concerne le délai dans lequel on peut intenter une action contre elle, excepté dans la mesure où les règlements en matière de chemin de fer l'autorisent. La responsabilité de la compagnie de chemin de fer ne peut donc être limitée que dans la mesure où la *Loi sur les chemins de fer* et les règlements d'application le prévoient, et il n'a pas été signalé à la Cour qu'il existait de règlement limitant la responsabilité à une valeur inférieure au montant réclamé.

Par conséquent, la Cour accorde à la demanderesse la somme de \$10,386.43, avec intérêts de 5% à compter du 6 mai 1969 et les dépens.

<sup>1</sup> Les dépôts de Place Viger sont à Montréal.

<sup>2</sup> Le registre des déplacements du wagon indique qu'il n'est pas arrivé à Montréal (dépôt de St-Luc) avant le 16 avril et au dépôt Hochelaga (Montréal) avant le 17 avril, mais cette petite différence de date est sans importance.

<sup>3</sup> L'article IV, paragraphe 5 de l'annexe à la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970, c. C-15, limite expressément la responsabilité à \$500.