

T-516-74

T-516-74

International Factory Sales Service Limited
(Plaintiff)

International Factory Sales Service Limited
(Demanderesse)

v.

a c.

The Ship Alexandr Serafimovich and Far Eastern Steamship Company (Defendants)

Le navire Alexandr Serafimovich et Far Eastern Steamship Company (Défendeurs)

Trial Division, Smith D.J.—Vancouver, April 7 and 10, and May 30, 1975.

Division de première instance, le juge suppléant
b Smith—Vancouver, les 7 et 10 avril et le 30 mai 1975.

Maritime law—Loss of and damage to sewing machine heads during unloading—Defendant admitting liability but claiming \$500 per package limit under Carriage of Goods by Water Act—Each machine in separate carton, 50 shipped in or on each of 3 pallets—Whether each carton a package—Whether pallet containing 50 cartons a package—Machines valued at \$43.05 U.S. each—Carriage of Goods by Water Act, R.S.C. 1970, c. C-15, Sch., Art. IV, Rule 5—Carriage of Goods by Sea Act, U.S. Code 1970, 46-1300, s. 4(5).

Droit maritime—Perte et endommagement de têtes de machines à coudre pendant leur déchargement—Défendeurs admettant leur responsabilité mais invoquant la limite de \$500 par colis prévue à la Loi sur le transport des marchandises par eau—Les machines étaient emballées dans des cartons distincts et placées dans ou sur trois palettes, à raison de 50 chacune—Chaque carton est-il un colis?—Une palette contenant 50 cartons est-elle un colis?—La valeur d'une machine est de \$43.05 É.U.—Loi sur le transport des marchandises par eau, S.R.C. 1970, c. C-15, Règle 5 de l'art. IV de l'annexe—Carriage of Goods by Sea Act, U.S. Code 1970, 46-1300, art. 4(5).

Plaintiff claims damages for loss of and damage to sewing machine heads valued at \$43.05 (U.S.) each, each of which were packed in separate cartons, and 50 of them were shipped in or on each of 3 pallets. Defendants admit liability, but claim the \$500 per package limit under Rule 5, Article IV of the Schedule to the *Carriage of Goods by Water Act*.

La demanderesse réclame des dommages-intérêts pour la perte et l'endommagement de têtes de machines à coudre; la valeur de chaque machine est de \$43.05 É.U.; les machines étaient emballées dans des cartons distincts et placées dans ou sur trois palettes, à raison de 50 chacune. Les défendeurs admettent leur responsabilité mais invoquent la limite de \$500 par colis prévue à la Règle 5 de l'article IV de l'annexe à la *Loi sur le transport des marchandises par eau*.

Held, awarding damages to the plaintiff, the \$500 limit has become unsatisfactory due to the depreciation of money since 1936, when the limit was adopted, and the difference in type, size and shape of packages resulting from technological advance. Most of the jurisprudence dealing with the meaning of the word "package" is American. It is clear that the decision whether a large container, a pallet, or a smaller, wrapped parcel in or on a container or pallet is a "package" within the meaning of Rule 5 (Article 4(5) of the American Act) depends on the facts of each case, especially the intention of the parties as indicated by statements in the shipping documents, remarks of the parties and the course of dealing between them. Description of the goods in question (packing list and invoice, customs invoice, bill of lading) indicates that each carton, rather than the pallet, should be considered as the "package". The numbering of the cartons, and their visibility from outside the pallet strengthens the view that the description of the goods indicates the governing factor in the parties' minds to have been 150 sewing machine heads, each packed in a separate protective carton.

Arrêt: la demanderesse a droit aux dommages-intérêts. La limite de \$500 n'est plus satisfaisante étant donné la dévaluation de la monnaie depuis 1936, date de son adoption, et les changements dans le genre, les dimensions et la forme des colis à la suite des progrès techniques. La plupart des jugements relatifs à la définition du mot «colis» sont américains. Il est évident que la question de savoir si un gros conteneur, une palette ou un paquet plus petit placé dans ou sur un conteneur ou une palette est un «colis» au sens de la Règle 5 (article 4(5) de la Loi américaine) dépendra des faits de chaque affaire, et plus particulièrement de l'intention des parties telle qu'elle ressort des documents de transport, des déclarations des parties et des négociations. La description des marchandises en cause (inventaire d'emballage et facture, facture des douanes, connaissance) révèle que c'est chaque carton, et non chaque palette, qui doit être considéré comme un «colis». Le fait qu'on ait numéroté les cartons et le fait qu'ils aient été visibles de l'extérieur des palettes renforce l'opinion selon laquelle la description des marchandises révèle que l'élément dominant dans l'esprit des parties était les 150 têtes de machines à coudre, chacune emballée dans un carton protecteur séparé.

Johnston Company Limited v. The Ship "Tindfjell" [1973] F.C. 1003, followed. *Standard Electrica S.A. v. Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts and Columbus Lines Inc.* [1967] A.M.C. 881; *Leather's Best Inc. v. The "Mormaclynx"* [1971] 2 Ll. L.R. 476; *Acushnet Sales Co. v. S.S. "American Legacy" and United*

Arrêt suivi: Johnston Company Limited c. Le navire «Tindfjell» [1973] C.F. 1003. Arrêts analysés: *Standard Electrica S.A. c. Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts and Columbus Lines Inc.* [1967] A.M.C. 881; *Leather's Best Inc. c. The «Mormaclynx»* [1971] 2 Ll. L.R. 476; *Acushnet Sales Co. c. S.S. «American Legacy»*

States Lines Inc. (N.Y. District Court, unreported, May 21, 1974); and *Primary Industries Ltd. v. Barber Lines A/S Skibs and A/S Tropic* [1974] A.M.C. 1444, discussed.

ACTION.

COUNSEL:

D. F. McEwen for plaintiff.
R. R. Walsh for defendant.
P. Gordon for third party.

SOLICITORS:

Ray, Wolfe, Connell, Lightbody & Reynolds,
Vancouver, for plaintiff.
Macrae, Montgomery, Spring & Cunningham,
Vancouver, for defendants.
Davis & Company, Vancouver, for third
party.

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

SMITH D.J.: This is a claim for damages for loss
of and damage to sewing machine heads while they
were being unloaded at Vancouver, B.C. from the
ship *Alexandr Serafimovich* on the 28th of May
1973. The plaintiff, at the trial, rested its claim
solely on breach of contract by the defendants.
The defendants in turn have claimed, if they are
found liable, similar relief from a third party,
Empire Stevedoring Co. Ltd. whose servants and
employees were engaged in unloading the ship
when the loss occurred. Pleadings on the issue
between the defendants and the third party had
not been completed at the date of the trial, April 7,
1975 and the trial was concerned only with the
issue between the plaintiff and the defendants. The
issue between the defendants and the third party,
was, at the request of the parties, left for disposi-
tion at a later date.

At the trial an agreed statement of admitted
facts was filed reading as follows:

1. Attached hereto and marked Exhibit "A" is a copy of the
Bill of Lading KVO-4 pursuant to which Bill of Lading the 3
Pallets containing a total of 150 Cartons of Sewing Machine
Heads were transported from Kobe, Japan to Vancouver, British
Columbia by the Defendant Far Eastern Steamship Com-
pany aboard the Defendant Ship "ALEXANDR SERAFIMOVICH".

and United States Lines Inc. (Cour du district de N.Y.,
non publié, 21 mai 1974); et *Primary Industries Ltd. c.
Barber Lines A/S Skibs et A/S Tropic* [1974] A.M.C.
1444.

a ACTION.

AVOCATS:

D. F. McEwen pour la demanderesse.
R. R. Walsh pour les défendeurs.
P. Gordon pour la tierce partie.

PROCUREURS:

Ray, Wolfe, Connell, Lightbody & Reynolds,
Vancouver, pour la demanderesse.
*Macrae, Montgomery, Spring & Cunning-
ham*, Vancouver, pour les défendeurs.
Davis & Cie, Vancouver, pour la tierce partie.

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

LE JUGE SUPPLÉANT SMITH: Il s'agit d'une
demande de dommages-intérêts pour la perte de
têtes de machines à coudre et les dommages subis
pendant leur déchargement du navire *Alexandr
Serafimovich* à Vancouver (C.-B.), le 28 mai
1973. A l'audience, la demanderesse n'a fondé sa
demande que sur la rupture du contrat par les
défendeurs. D'autre part, au cas où ils seraient
jugés responsables, les défendeurs ont intenté les
mêmes poursuites contre un tiers, Empire Steve-
doring Co. Ltd., dont les préposés et les employés
déchargeaient le navire lorsque la perte est surve-
nue. Les plaidoiries relatives au litige entre les
défendeurs et la tierce partie n'étaient pas termi-
nées à la date de l'audience le 7 avril 1975 et le
procès ne porte donc que sur le litige entre la
demanderesse et les défendeurs. A la demande des
parties, le règlement du litige entre les défendeurs
et la tierce partie a été remis à une date
ultérieure.

A l'audience les parties ont soumis un énoncé
conjoint des faits que voici:

[TRADUCTION] 1. Une copie du connaissance KVO-4, pièce
«A», est annexée aux présentes; en vertu de ce connaissance,
la défenderesse Far Eastern Steamship Company a transporté,
à bord du navire défendeur «ALEXANDR SERAFIMOVICH», 3
palettes contenant au total 150 cartons de têtes de machines à
coudre, de Kobe (Japon) jusqu'à Vancouver (Colombie-Britan-
nique).

2. The 3 Pallets containing a total of 150 cartons of Sewing Machine Heads were loaded at Kobe in apparent good order and condition.

3. The Plaintiff is the owner of the 3 Pallets containing a total of 150 Cartons of Sewing Machine Heads.

4. During discharge at Vancouver, 1 Pallet containing 50 Cartons of the Sewing Machine Heads was dropped over the side of the vessel.

5. Forty-nine of the cartons fell into Vancouver Harbour.

6. That 45 of those cartons were never recovered and 4 cartons were recovered from Vancouver Harbour with the Sewing Machine Heads enclosed therein heavily rusted.

7. That in addition to the 49 Cartons which fell into Vancouver Harbour, 3 Cartons were delivered to the Consignee with the bases and upper arms broken and distorted.

8. It is admitted that if the Defendants are not entitled to limit their liability the Plaintiff's damages would be \$2,886.75.

The defendants admit liability but claim the right to limit their liability in accordance with Rule 5 of Article IV of the Schedule to the *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C. 1970 c. C-15. This Rule reads in part:

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

In this case the nature of the goods was disclosed in the bill of lading, Exhibit P-4 and therefore may be assumed to have been known to the defendants, but the value of the goods was not inserted in the bill of lading.

All the shipping documents indicate that each sewing machine was packed in a separate carton and that 50 of them were shipped in or on each of three pallets. According to the evidence of A. H. Moore, Secretary Treasurer of the plaintiff, which I consider reliable, the cartons are made of heavy cardboard, rectangular in shape and measuring 16 inches by 9 inches by 12 inches. In recent years, by arrangement with the Japanese suppliers, they have had a styrofoam lining designed and formed to fit around the packed sewing machine and have been stacked on pallets. The pallets on which the cartons are stacked are simply wooden platforms measuring about four feet by three and a half feet and fastened to two inch by four inch boards so

2. Lors du chargement à Kobe, les 3 palettes, contenant au total 150 cartons de têtes de machines à coudre, semblaient en bon état.

3. La demanderesse est propriétaire des 3 palettes contenant au total 150 cartons de têtes de machines à coudre.

4. Pendant le déchargement à Vancouver, une palette contenant 50 cartons de têtes de machines à coudre est tombée par-dessus bord.

5. Quarante-neuf cartons sont tombés à l'eau dans le port de Vancouver.

6. Sur les 45 cartons, 4 seulement ont pu être retirés du port de Vancouver, mais les têtes de machines à coudre qui s'y trouvaient étaient très rouillées.

7. En plus des 49 cartons perdus dans le port de Vancouver, 3 des cartons livrés au consignataire contenaient des socles et des bras supérieurs brisés et tordus.

8. Les parties admettent que si les défendeurs n'ont pas le droit de limiter leur responsabilité, les dommages-intérêts payables à la demanderesse seront de \$2,886.75.

Les défendeurs admettent leur responsabilité, mais ils prétendent avoir le droit de limiter cette responsabilité en vertu de la Règle 5 de l'article IV de l'annexe à la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970 c. C-15. Cette Règle dit notamment:

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

En l'espèce, le connaissement (pièce P-4) mentionnait la nature des marchandises—on peut donc présumer que les défendeurs en avaient connaissance—mais n'indiquait pas leur valeur.

Tous les documents de transport indiquent que les machines à coudre étaient emballées dans des cartons distincts et placées dans ou sur trois palettes, à raison de 50 chacune. D'après le témoignage de A. H. Moore, secrétaire-trésorier de la demanderesse, que je considère digne de foi, les boîtes étaient en carton épais, de forme rectangulaire et mesuraient 16 pouces par 9 pouces par 12 pouces. Depuis quelques années, selon une entente avec les fournisseurs japonais, les cartons contenaient un moulage de styromousse s'ajustant autour des machines à coudre emballées, et étaient ensuite empilés sur les palettes. Ces dernières sont de simples plate-formes de bois mesurant environ 4 pieds par 3 pieds et demi, assujetties à des plan-

placed that the arms of a forklift truck can slide easily under the platform. The stacked cartons are fastened together and to the pallet by steel bands running around them both lengthwise and widthwise. To protect the cartons from damage by pressure from the steel bands pieces of angle iron or wood are placed along the exposed edges and corners. The cartons are not fully enclosed. They are individually numbered. In this case the numbers ran consecutively from 151 to 300. All of them could be seen and counted by anyone moving around the pallet.

The issue between the parties turns on the answer to the question whether, in the circumstances of this case, each carton is a package within the meaning of that word in Rule 5 of Article IV (*supra*), or whether the pallet containing 50 cartons is to be considered as the package. According to the invoice, Exhibit P-2, the price of each sewing machine set to the plaintiff was \$43.05 in U.S. dollars. Thus if each carton, containing one sewing machine, is considered to be the package, the limitation of the carrier's liability to \$500 per package can have no application in this case. It does not limit the carrier's liability in any way. On the other hand, if the pallet, containing 50 cartons and 50 sewing machines, is considered to be the package, the price of the 50 machines on the pallet would be over \$2000 and the carrier's liability would be limited to a maximum of \$500 on each pallet.

Before seeking to ascertain what is meant by "package" in the present case, I note that for two reasons the \$500 limit on each package has become unsatisfactory. First, the rule originated as part of an international convention at The Hague in 1924, to become effective for each state which adopted it. Britain accepted the *Hague Rules* in 1924, but Canada and the United States did not enact legislation to bring themselves under them until 1936. The purpose of the \$500 limit was to afford some protection to cargo owners by setting an amount, at that time regarded as being fair and reasonable, below which shipping companies would not be permitted to limit their liability for loss of or damage to cargo. There has been a tremendous depreciation in the value of money since 1936. If

ches de 2 pouces par 4 pouces, placées de telle sorte que les bras d'un chariot à fourche puissent facilement glisser sous la plate-forme. On utilise des rubans d'acier sur la longueur et la largeur pour attacher ensemble les cartons et les fixer à la palette. Des équerres en fer ou en bois sont placées sur les bords et les coins vulnérables pour empêcher la pression des rubans d'acier d'endommager les cartons. Ceux-ci ne sont pas complètement recouverts, et tous portent un numéro différent; dans ce cas, il s'agissait de la suite ininterrompue des numéros 151 à 300. Ils étaient tous visibles et n'importe qui aurait pu les compter en faisant le tour de la palette.

L'issue du litige dépendra de la réponse à la question de savoir si, dans les circonstances, chaque carton est un colis au sens de la Règle 5 de l'article IV (précitée) ou si c'est la palette contenant les 50 cartons qui doit être considérée comme le colis. D'après la facture, pièce P-2, la demanderesse avait payé chaque machine à coudre \$43.05 en dollars américains. Par conséquent, si l'on considérait chaque carton contenant une machine à coudre comme un colis, la limitation de la responsabilité du transporteur à \$500 par colis ne serait pas applicable en l'espèce; le transporteur ne bénéficierait donc d'aucune limitation de responsabilité. Par contre, si l'on considérait la palette contenant 50 cartons et 50 machines à coudre comme un colis, la valeur des 50 machines à coudre sur la palette serait supérieure à \$2,000 et la responsabilité du transporteur serait limitée à un maximum de \$500 par palette.

Avant de chercher à déterminer le sens du mot «colis» en l'espèce, je signale que pour deux raisons, la limitation de \$500 par colis n'est plus satisfaisante. Premièrement, la règle remonte à une convention internationale signée à la Haye en 1924, s'appliquant à chaque état qui l'adoptait. La Grande-Bretagne adopta les *Règles de la Haye* dès 1924, mais ce n'est qu'en 1936 que le Canada et les États-Unis votèrent des lois afin de s'y soumettre. Le but de la limitation de \$500 était d'accorder une certaine protection au propriétaire de la cargaison en fixant un montant qui, à cette époque, semblait équitable et raisonnable, au-dessous duquel les compagnies de transport maritime ne pouvaient pas limiter leur responsabilité pour perte de la cargaison ou pour dommages causés à

\$500 was a fair and equitable figure in 1936 it is far from fair in 1975. The second reason is that while those who set the \$500 per package rule no doubt had in mind the types, sizes and shapes of packages in common use at that time, technological changes have completely altered the situation. It appears that pallets, of the kind with which we are concerned, were not in use at that time and more particularly the large metal containers only appeared on the scene in fairly recent years. These containers vary greatly in size, being often 8 feet wide and 8 feet high but having a length that may be 40 feet or more. It further appears that other, even larger receptacles for goods are being developed. When we note that a container measuring 8 feet by 8 feet by 40 feet contains 2640 cubic feet of shipping space, we readily see that if a fully stuffed container is held to be a package under Rule 5 of Article IV of the Schedule to the *Carriage of Goods by Water Act (supra)* there will be few, if any, cases in which the \$500 rule affords reasonable protection to the cargo owner. To obtain protection a cargo owner will have to pay a premium freight rate or provide himself with insurance, probably at higher cost because of the relatively small value of the insuring company's subrogation rights against the shipping company.

There have been very few cases in Canadian Courts where the question of the application of the \$500 rule to shipments by containers or on pallets has arisen. There have been a few in the United States, however, where judges have held that a container was a single package. The same is true respecting a pallet. The decisions have not been uniform, but it seems clear that both the fall in the value of money and in some instances the changes in shipping methods have militated against the cargo owner and in favour of the shipping company.

Several judges have expressed the opinion that shipping methods have changed and are changing so greatly that the \$500 rule should be thoroughly

celle-ci. Depuis 1936, l'argent s'est considérablement dévalué. Si la somme de \$500 était un montant juste et équitable en 1936, elle ne l'est certainement plus en 1975. En second lieu, les auteurs de la règle des \$500 par colis avaient sans doute à l'esprit des colis du genre, de la dimension et de la forme d'usage commun à l'époque, alors qu'aujourd'hui les changements techniques ont totalement changé la situation. Il semble qu'à cette époque on n'utilisait pas de palettes du genre de celles qui nous occupent; en outre, les gros conteneurs métalliques ont fait leur apparition depuis quelques années seulement. Les dimensions de ces conteneurs varient beaucoup; la largeur et la hauteur en sont souvent de 8 pieds mais la longueur peut être de 40 pieds ou plus. En outre, il semble qu'on soit actuellement en train de mettre au point d'autres cadres encore plus grands. Dans le cas de conteneurs mesurant 8 pieds par 8 pieds par 40 pieds offrant un volume de transport de 2,640 pieds cubes, il est évident que si un tel conteneur bien rempli représente un colis au sens de la Règle 5 de l'article IV de l'annexe de la *Loi sur le transport des marchandises par eau* (précitée), la règle des \$500 n'accordera que rarement, voire jamais, une protection raisonnable au propriétaire de la cargaison. Pour être protégé, le propriétaire de cargaison devra payer un taux de fret plus élevé ou se procurer une assurance qui coûtera probablement plus cher à cause de la valeur relativement peu élevée du droit de subrogation de la compagnie d'assurance contre la compagnie de transport maritime.

Les tribunaux canadiens ont rarement traité de la question de l'application de la règle des \$500 au transport par conteneurs ou par palettes. Aux États-Unis cependant les juges ont décidé dans plusieurs affaires qu'un conteneur correspondait à un colis, ce qui est également vrai pour une palette. Les décisions ne vont pas toutes dans le même sens mais il me semble évident, de toute façon, que la dévaluation de la monnaie et, dans certains cas, les changements de méthodes de transport ont défavorisé les propriétaires de cargaison au profit des compagnies de transport maritime.

Plusieurs juges ont émis l'opinion que les méthodes de transport de marchandises ont tellement changé et changent encore tellement qu'il faudrait

reviewed and that a solution should be reached by international agreement. Such a solution might well come from a quite different approach to the problem of providing a modicum of protection to cargo owners. However, an international solution, even if sought with good will and energy, is scarcely possible in less than a period of years. In the meantime the courts must wrestle with the situation as it continues to develop. They cannot change the statutory figure of \$500. This can only be done by the legislature. It is always difficult to apply a rule designed for an existing set of known circumstances to very different circumstances that were not even thought of at the time of its enactment but have developed over the intervening years. This is one of the functions of courts. In the present instance this Court must seek to find and apply, in the circumstances of this case, the true meaning of the word "package" in Article IV, Rule 5 (*supra*), in relation to the use of pallets, always endeavouring to keep that meaning, so far as possible, in accord with the legislative purpose of the enactment.

To that end I turn to some court decisions, mainly by United States courts because of the paucity of Canadian cases. The American statutory provision is found in subsection (5) of section 4 of the U.S. *Carriage of Goods by Sea Act* U.S. Code 1970, 46-1300. The opening paragraph of this subsection reads:

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

It will be seen at once that the American subsection is very similar to the Canadian, quoted earlier in these reasons, but not identical therewith. The most significant difference is found in the expression "customary freight unit" in the American statute. At the same spot the Canadian statute uses simply the one word "unit", which means a unit of goods, not a freight unit. As we are concerned in the instant case with goods shipped in packages, the foregoing statutory difference will

totalemment revoir la règle des \$500 et parvenir à un nouvel accord international. Il est fort probable que la solution viendra d'une approche complètement différente du problème de la protection minimale à accorder aux propriétaires de cargaison. Cependant, il est peu probable que, même avec les meilleures résolutions et de la bonne volonté, on puisse parvenir à une solution internationale avant plusieurs années. En attendant, les tribunaux doivent prendre la situation telle qu'elle se présente. Ils ne peuvent modifier le montant légal de \$500; seul le législateur peut le faire. Il est toujours difficile d'appliquer une règle conçue pour une situation donnée, à des circonstances tout à fait différentes qui n'avaient pas été envisagées au moment de son adoption mais qui se sont manifestées depuis. C'est un des rôles des tribunaux. Dans la présente affaire, cette cour doit s'efforcer de déterminer et appliquer, compte tenu des circonstances de la cause, le vrai sens du mot «colis» à l'article IV, Règle 5 (précitée) relativement à l'utilisation de palettes et, autant que possible, elle doit essayer de lui donner un sens conforme à l'intention du législateur.

Pour ce faire, j'étudierai quelques jugements, la plupart rendus par des tribunaux américains, en raison de la rareté de précédents canadiens dans ce domaine. La disposition législative américaine correspondante se trouve au paragraphe (5) de l'article 4 de la *United States Carriage of Goods by Sea Act* U.S. Code 1970, 46-1300, dont voici le premier paragraphe:

[TRADUCTION] (5) Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas responsables des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant \$500 par colis, en monnaie ayant cours légal aux États-Unis, ou, si les marchandises ne sont pas expédiées sous forme de colis, par unité courante de fret, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

On voit tout de suite que ce paragraphe ressemble beaucoup à la version canadienne précitée, sans y être identique. La différence la plus importante se trouve dans l'expression de la loi américaine, «unité courante de fret». À l'endroit correspondant, la loi canadienne utilise simplement le mot «unité», qui signifie unité de marchandises et non unité de fret. Puisqu'il s'agit de marchandises expédiées par colis, cette différence a peu d'importance en l'espèce. La limite de \$500 par colis ne diffère qu'en

affect us very little, if at all. The \$500 limit per package varies only with fluctuations in the exchange value of U.S. and Canadian dollars, and the legislative purpose is the same in both statutes.

Neither counsel had been able to find a case on all fours with the instant case. Nor have I. However, counsel for the plaintiff did cite several decisions of American courts, some of which I found very helpful. I shall refer to three of them chronologically. The first is: *Standard Electrica, S.A. v. Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts* decided by the Second Circuit of the United States Court of Appeals, April 19, 1967, and reported in American Maritime Cases [1967] A.M.C. 881.

In this case 9 pallets each containing 6 cardboard cartons of 40 television tuners were shipped. The 6 cardboard cartons were strapped to the pallet. Seven of the 9 pallets were lost. The pallets were very similar in size to those in the instant case.

Lumbard Ch. J., in the course of his judgment, stated at page 884:

Libellant's principal contention is that a pallet is merely a mechanical device that is to be used in conjunction with a forklift and other machinery in order to facilitate loading.

At the bottom of the same page he proceeded:

Libellant's contention overlooks a number of factors. First, it does not take into account the characterizations of the parties themselves. The dock receipt, the bill of lading, and libellant's claim letter all indicated that the parties regarded each pallet as a package. On the dock receipt the "Marks and Numbers" were given as "1/9 #" and the "No. of Pkgs." as "9 pallets." The invoice from the shipper to the libellant described the goods as follows:

"Numbers on the packages: 1/9
Quantity: 9

After the loss was discovered libellant sent a letter to appellee's agent complaining that "only 2 packages were discharged" out of "a shipment of 9 packages".

On page 885 he added:

Secondly it was the shipper and not the carrier who chose to make up the cartons into a pallet, apparently for the reasons of greater convenience and safety in handling.

And at the bottom of the page:

Thirdly, it does not take into account the fact that sec. 4(5) specifically provides that the shipper, at his option, can obtain

fonction de la variation du taux de change des dollars américain et canadien, et le but poursuivi par le législateur est le même dans les deux lois.

^a Les avocats n'ont pu trouver d'affaires identiques à la présente cause; moi non plus. Cependant, l'avocat de la demanderesse a cité plusieurs jugements de tribunaux américains qui m'ont été très utiles. J'en citerai trois par ordre chronologique. Voici la première: *Standard Electrica, S.A. c. Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts*; il s'agit d'une décision du 19 avril 1967 de la cour d'appel américaine du deuxième circuit publiée dans American Maritime Cases [1967] A.M.C. 881.

^b Dans cette affaire, il s'agissait de l'expédition de 9 palettes contenant chacune 6 cartons de 40 syntonisateurs de téléviseurs. Les 6 cartons étaient attachés à la palette. Sept des neuf palettes ont été perdues. Les dimensions des palettes étaient similaires à celles de la présente affaire.

^c Dans son jugement, le juge en chef Lumbard dit à la page 884:

[TRADUCTION] La requérante prétend qu'une palette est un simple instrument utilisé avec un chariot à fourche et d'autres appareils afin de faciliter le chargement.

^d Au bas de la même page, il déclare:

[TRADUCTION] La prétention de la requérante ne tient pas compte d'un bon nombre d'éléments. Premièrement, elle ne tient pas compte des termes utilisés par les parties. Le reçu provisoire, le connaissement et la lettre de réclamation de la requérante indiquent tous que les parties considéraient chaque palette comme un colis. Dans le reçu provisoire, les «Inscriptions et numéros» indiquaient: «1/9 #» et le «Nombre de colis» indiquait «9 palettes». La facture du chargeur à la requérante décrivait les marchandises comme suit:

^e «Numéros des colis: 1/9
Quantité: 9

^f Après avoir constaté la perte, la requérante envoya une lettre au mandataire de l'intimée, se plaignant du fait que «seulement 2 colis ont été déchargés» sur «une cargaison de 9 colis».

^g A la page 885, il ajoutait:

[TRADUCTION] Deuxièmement, c'est le chargeur et non le transporteur qui avait choisi de placer les cartons sur une palette, apparemment pour que la manutention en soit plus facile et plus sûre.

^h et au bas de la page:

[TRADUCTION] Troisièmement, elle ne tient pas compte du fait que l'article 4(5) prévoit expressément que le chargeur peut à

full coverage simply by declaring the nature and value of the goods in the bill of lading, and, if necessary, paying a higher tariff, and thereby avoid the "outdated" limitation.

Lastly, since the word "package" fairly includes the pallets as made up for shipment in this case, we do not deem it important that the drafters might not have foreseen this precise application at the time that this provision was enacted thirty years ago.

It is clear that the learned Judge was influenced greatly by the fact that all the documents in the case referred to pallets as packages.

One of the judges dissented—Judge Feinberg. His reasons for judgment begin at page 886.

Appellant consignee never received 1,680 T.V. tuners worth \$16,800, and appellee concedes it is liable for the loss. However, appellee limits its liability to \$3,500. Therefore, appellant has been denied \$13,300, which it has lost through no fault of its own. For insufficient reasons the majority opinion approves this inequitable result and disregards the strong policy behind section 4(5) of COGSA.

The purpose of section 4(5) when enacted in 1936 was to protect cargo interests like appellant. Prior to that time, seagoing carriers had been able to limit their liability for loss of cargo to insignificant amounts.

At the bottom of page 887 he then said:

I would normally expect a package at least to completely enclose the goods in question. Here the tuners were completely enclosed in cartons—each carton was obviously a package. Strapping six cartons together on a platform with a board on top "to prevent other cargo and the [four metal] straps from cutting into the top two cartons" did not make a package out of six cartons, since the pallet was not also enclosed on the sides.

On pages 888 and 889 he said:

None of the reasons the majority has given is adequate to support the unfair result here. . . . whether the parties did consider the pallets to be the statutory packages is ambiguous at best; e.g. the appellee's own agent referred to "the loss of 42 cartons."

Second, the majority opinion points out that the shipper, apparently for reasons of convenience and safety, and not the carrier chose to make up the cartons into a pallet. This would seem irrelevant. The opinion concedes that carriers also benefit from the use of pallets; indeed, in footnote 4, it refers to other "exciting possibilities" of large shipping units, presumably desirable to carriers as well as to shippers. Attaching no significance to which party loaded the cargo on board the vessel, the majority considers crucial the number of units received from the shipper, which it equates with the number of packages, arguing that "the number of inner cartons is not apt to be mentioned in * * * the shipping documents * * * ." This, of course, assumes the conclusions that a carton is not a unit

son choix assurer la pleine valeur des marchandises en déclarant simplement au connaissement leur nature et leur valeur et, si nécessaire, en payant un tarif plus élevé pour éviter ainsi une limitation «qui date».

Enfin, puisqu'en l'espèce le mot «colis» comprend à juste titre les palettes assemblées pour le transport en cause, il n'est pas important, à notre avis, que les rédacteurs n'aient pas prévu cette application précise au moment de l'adoption de cette disposition, il y a 30 ans.

Il est évident que le fait que, dans cette affaire, tous les documents décrivaient les palettes sous le mot colis a beaucoup influencé le savant juge.

Le juge Feinberg était dissident. Ses motifs de jugement commencent à la page 886:

[TRADUCTION] Les 1,680 syntonisateurs pour téléviseurs, d'une valeur de \$16,800, n'ont jamais été livrés au consignataire réquerant et l'intimée reconnaît être responsable de la perte. Cependant l'intimée peut limiter sa responsabilité à \$3,500. Par conséquent, sans avoir commis de faute, l'appelante perdrait \$13,300. Pour des motifs insuffisants, l'opinion majoritaire accepte ce résultat inéquitable et néglige les principes directeurs de l'article 4(5) de la COGSA.

L'adoption de l'article 4(5) en 1936 avait pour but de protéger les personnes ayant un intérêt dans la cargaison, comme l'appelante. Avant cette date, les transporteurs maritimes pouvaient limiter à des montants insignifiants leur responsabilité pour perte de cargaison.

Puis, au bas de la page 887:

[TRADUCTION] Normalement, je m'attendrais à ce qu'un colis renferme complètement les marchandises en cause. En l'espèce, les syntonisateurs étaient complètement renfermés dans des cartons, chaque carton étant évidemment un colis. Le fait que 6 cartons étaient rassemblés sur une plate-forme et recouverts d'une planche «pour empêcher que le reste de la cargaison et les [quatre] rubans [métalliques] n'enfoncent les deux cartons du dessus» ne transforme pas les six cartons en un colis unique puisque les côtés de la palette n'étaient pas recouverts.

Puis aux pages 888 et 889:

[TRADUCTION] Aucun des motifs de la majorité ne suffit à justifier ce résultat inéquitable. . . . on peut dire tout au plus qu'il n'est pas certain que les parties considéraient les palettes comme des colis au sens de la Loi; par exemple, l'agent de l'intimée parlait de «la perte de 42 cartons.»

Deuxièmement, l'opinion majoritaire signale que c'est le chargeur, apparemment pour des raisons de commodité et de sécurité, et non le transporteur, qui avait décidé de placer les cartons sur une palette. Cette remarque ne semble pas pertinente. La majorité admet que les transporteurs eux-mêmes tirent avantage de l'utilisation des palettes; en effet, dans la note 4, on mentionne d'autres «possibilités intéressantes» offertes par de larges unités d'expédition, qui sembleraient convenir aussi bien au transporteur qu'au chargeur. La majorité n'attache aucune importance à la question de savoir quelle partie a chargé la cargaison à bord du navire, par contre elle accorde une importance cruciale au nombre d'unités reçues du chargeur qu'elle considère égal au nombre de colis, au motif qu'il n'y a

and—by calling these plainly visible cartons “inner cartons”—that the cartons were not packages.

Third, the majority implies that this shipper could have obtained full coverage by declaring the nature and value of goods and, if necessary, paying a higher tariff. But if each carton was a package, there would be no occasion for a special declaration at a higher charge, since each carton was worth less than \$500. Thus, finding significance in failure to declare merely begs the question of how to construe the word “package.”

Fourth, the majority concedes that the \$500 package limitation may have become inadequate and its application inequitable, but asserts that revision must come from Congress, not the courts. Inadequate it has become; technological advancement and decline in the purchasing value of the dollar have combined to reduce the meaning of the \$500 minimum liability limitation Congress gave to cargo interests. But I do not understand why we should add to the inequity. The call for congressional revision may be sound, but in the meantime we should construe the existing statutory term as applied to the facts before us in consonance with its legislative purpose. That judicial function we ought not abdicate.

Finally, the majority’s result is justified as giving “package” a more predictable meaning. I am not sure what the “certain” definition of package is that the majority relies upon, but I suggest that, in any event, certainty at the expense of legislative policy and equity is undesirable and often turns out to be ephemeral.

I would reverse.

In my opinion the reasoning in the dissenting judgment is more persuasive than that in the majority decision.

The second case is *Leather’s Best Inc. v. The “Mormaclynx”* [1971] 2 Ll. L.R. 476. In this case 99 bales of leather valued at \$155,192.47 were shipped in one container, the property of the defendant carrier. Apparently the container and contents were stolen after unloading at the port of destination. Chief Judge Friendly stated at page 485:

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

pas lieu de mentionner le nombre de cartons intérieurs dans . . . les documents de transport . . . » Pour ce faire, il faut présumer qu’un carton n’est pas une unité et—en qualifiant ces cartons facilement visibles de «cartons intérieurs»—qu’ils ne sont pas des colis.

^a Troisièmement, la majorité suggère que ce chargeur aurait pu assurer la pleine valeur des marchandises en déclarant leur nature et leur valeur et, si nécessaire, en payant un tarif plus élevé. Mais si chaque carton était un colis, il ne serait pas nécessaire de faire une déclaration spéciale à un tarif plus élevé, puisque chaque carton vaut moins de \$500. Accorder ainsi de l’importance à l’absence de déclaration, c’est faire une pétition de principe quant à l’interprétation du mot «colis».

^b Quatrièmement, la majorité admet que la limitation de \$500 par colis peut être devenue inadéquate et son application inéquitable, mais elle affirme que c’est le congrès, et non les tribunaux, qui doit la modifier. Elle est certainement devenue inadéquate; les progrès techniques et la baisse de la valeur du dollar ont changé la signification de la limitation de responsabilité à un minimum de \$500 que le Congrès avait accordé aux personnes ayant un intérêt dans les cargaisons. Mais je ne vois pas pourquoi nous devrions accentuer l’aspect inéquitable de cette situation. Il est peut-être bon de demander une révision législative mais en attendant, nous devrions interpréter la loi existante en fonction des faits en cause, conformément au but poursuivi par le législateur. Nous ne devrions pas renoncer à cette fonction judiciaire.

^c Enfin la majorité justifie ce résultat parce qu’il donnerait au mot «colis» un sens plus uniforme. Je ne sais trop quelle est cette définition «certaine» de colis sur laquelle s’appuie la majorité, mais j’estime de toute façon qu’il n’est pas désirable de sacrifier le but visé par le législateur et l’équité, à une la certitude qui souvent se révèle éphémère.

^d Je reformerais.

D’après moi, le raisonnement des motifs dissidents est plus convaincant que celui du jugement majoritaire.

^e La deuxième affaire, *Leather’s Best Inc. c. The “Mormaclynx”* [1971] 2 Ll. L.R. 476 porte sur l’expédition dans un conteneur appartenant au transporteur défendeur, de 99 balles de cuir d’une valeur de \$155,192.47. Il semble que le conteneur et son contenu ont été volés après le déchargement à destination. Le juge en chef Friendly déclara à la page 485:

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

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

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

The Court confirmed the finding of the Court below that the shipment of 99 bales in one container should, on the facts, be treated as a shipment of 99 packages, not of 1 package.

This case is in many respects similar to the instant case but it is concerned with a large container whereas our case is concerned with much smaller pallets.

The third case is *Acushnet Sales Co. v. S.S. "American Legacy"*. This case was decided by the District Judge in New York on May 21, 1974. Neither counsel for the plaintiff nor I have been able to discover that it has been published in any law reports.

This case involved a shipment of 134 cartons of golf balls strapped to 9 disposable pallets valued at \$24,071.79.

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

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

^f La Cour a confirmé le jugement du tribunal inférieur selon lequel, vu les faits, la cargaison de 99 bales dans un conteneur devrait être considérée comme une cargaison de 99 colis, non pas d'un seul colis.

^g Cette affaire ressemble en plusieurs points à la présente bien qu'il s'agisse d'un grand conteneur et, en l'espèce, de palettes beaucoup plus petites.

^h La troisième affaire, *Acushnet Sales Co. c. S.S. "American Legacy"*, fut entendue par un juge de district à New York, le 21 mai 1974. Ni l'avocat de la demanderesse, ni moi-même n'avons pu découvrir si la cause avait été publiée dans un recueil de jurisprudence.

ⁱ Il s'agissait, dans cette affaire, d'une cargaison de 134 cartons de balles de golf d'une valeur de \$24,071.79 attachés à 9 palettes jetées après usage.

^j

The learned Judge mentioned the *Standard Electrica* and *Mormaclynx* cases *inter alia* and then proceeded to say:

Essentially, what I think we can draw from these cases is this—that whether you have a package or not is not only a matter that stems from the physical description of the manner in which the goods are presented for shipment, but more precisely it depends upon how the parties have been dealing with each other, what their shipping documents and what their contractual relationships signify.

At page 4 he stated as follows:

Judge Friendly stressed the fact that the parties in the *Mormaclynx* case were dealing with a situation where it was perfectly clear that the parties were dealing with a specific number of cartons. He says at page 815:

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

He went on to point out that in the case before him (*Mormaclynx*), there was such a notice to the parties and the parties were dealing with a number of cartons.

On page 5 he said:

Now, in this case, I have no difficulty whatever in reaching the conclusion on the facts before me, which are largely undisputed that the parties here were dealing with a shipment consisting of 134 cartons and that the carrier acknowledged that this was a shipment of 134 cartons.

And further on pages 5 and 6:

While the cartons were in its custody in Honolulu there was an apparent pilferage and 50 cartons disappeared.

I think the conclusion is unavoidable that the carrier was responsible for this loss, that it dealt with the shipper on the basis of a shipment of cartons, and that the doctrine of package limitation should not apply just because those cartons were strapped on disposable pallets apparently for trucking convenience and for convenience in handling.

In this case each carton was individually steel-strapped, and the entire shipment, although strapped onto nine pallets, was strapped only for trucking convenience. It is easier for truckmen and dockmen to handle cartons of the size that we have here on such pallets rather than handle them carton by carton. It was cheaper, easier and quicker to do it that way.

Each carton weighed 82 or 83 pounds. It was 19 inches wide, 32 inches long and 8¼ inches deep.

It make a great deal more sense simply, as a matter of handling, to handle them in this way. This pallet which is in evidence, a prototype of which was used by the manufacturer to strap the cartons on, is a disposable pallet made of cheap wood and never intended for reuse. It was not a stevedore's type of pallet.

Le savant juge y cite notamment les affaires *Standard Electrica* et *Mormaclynx*, et dit ensuite:

[TRADUCTION] Pour l'essentiel, voici ce que nous pouvons déduire de ces affaires—la question de savoir s'il s'agit d'un colis ne dépend pas seulement de la description physique de la présentation des marchandises aux fins de l'expédition, mais dépend plus précisément des rapports entre les parties et de la signification des documents de transport et des relations contractuelles.

Puis à la page 4:

[TRADUCTION] Le juge Friendly a insisté sur le fait que, dans l'affaire *Mormaclynx*, les parties savaient parfaitement qu'elles traitaient alors d'une quantité déterminée de cartons. Il déclara à la page 815:

En effet, il semble que les documents de transport dans cette affaire [*Standard Electrica*] n'indiquaient nullement au transporteur le nombre de cartons.

Il fit remarquer en outre que dans l'affaire qui lui était soumise (*Mormaclynx*) les parties avaient été informées du nombre de cartons et avaient négocié sur cette base.

à la page 5:

[TRADUCTION] En l'espèce, je n'ai absolument aucune difficulté à conclure sur les faits, pour la plupart incontestés, que les parties parlaient d'une cargaison de 134 cartons et que le transporteur avait admis qu'il s'agissait d'une cargaison de 134 cartons.

Puis aux pages 5 et 6:

[TRADUCTION] Alors qu'il avait la garde des cartons à Honolulu, il y eut apparemment un vol et 50 cartons disparurent.

A mon avis, il faut conclure inévitablement que le transporteur était responsable de la perte, qu'il avait négocié avec le chargeur en fonction d'une cargaison de cartons et que la doctrine de limitation de la responsabilité par colis ne devrait pas être appliquée pour la seule raison que ces cartons avaient été attachés sur des palettes à jeter après usage, apparemment pour faciliter le transport par camion et la manutention.

En l'espèce, chaque carton était individuellement attaché par des rubans d'acier et même s'il était fixé à une des 9 palettes, tout le chargement n'était assemblé de cette manière que pour faciliter le transport par camion. Les camionneurs et les débardeurs manient plus facilement les cartons de cette taille fixés à des palettes plutôt que carton par carton. Il était plus économique, plus facile et plus rapide de le faire de cette façon.

Chaque carton pesait 82 ou 83 livres. Ils avaient 19 pouces de largeur, 32 pouces de longueur et 8¼ pouces de profondeur.

En ce qui concerne la manutention, il est simplement beaucoup plus rationnel de les manier ainsi. La palette déposée en preuve est du même genre que celle utilisée par le fabricant pour y attacher des cartons; on peut la jeter après usage; elle est faite de bois bon marché et n'a pas été conçue pour plus d'une utilisation. Ce n'était pas une palette du genre qu'utilisent les déchargeurs.

Mr. Moore's evidence in our case is to the same effect as to the pallets being made of cheap wood and not intended for reuse.

He continues on page 7:

These cartons were separately numbered, separately strapped. They were not covered or protected except in a very limited way. Each carton was steel-strapped and consecutively numbered by machine. The cartons were placed upon the wooden pallets two to a tier and seven tiers high. Only the two cartons on the sixth tier were tied together to facilitate fork lift handling. There were straps holding the cartons to the pallet.

It is clear that the individually visible cartons were self-contained shipping units irrespective of the pallets.

It is equally clear that the packaging of each carton, the numbering of each carton and the shipping documents themselves all uniformly manifested an intention of the parties to deal with the cartons as functional shipping units.

All these facts are remarkably like those in our case.

After counsel for the parties had closed their case, counsel for the defendants, with the consent of counsel for the plaintiff, was permitted to refer to another American case, and argument for both sides was heard thereon. That case is *Primary Industries Ltd. v. Barber Lines A/S Skibs* [1974] 2 A.M.C. 1444. It is a decision of the Civil Court of New York which is an inferior court of limited jurisdiction.

It involved a shipment of a number of tin ingots strapped in numbers of 22 on pallets. The court decided that each pallet was a package, not each tin ingot.

The facts are very similar to those in the instant case with one exception which I think is decisive. The ingots were simply blocks of tin which were not packaged at all except that they were strapped on the pallets. There was therefore only one article to which the term "package" could apply, namely the pallet. I do not find that this case assists the defendants materially.

One Canadian case was referred to at length by counsel. It is *Johnston Company Limited v. The Ship "Tindejell"*. It is reported in [1973] F.C. 1003. In this case 316 cartons of shoes packed in two large metal containers were shipped. The bill

Dans la présente affaire, le témoignage de Moore dit à peu près la même chose, c'est-à-dire que les palettes étaient en bois de basse qualité et n'étaient pas conçues pour plus d'une utilisation.

^a Il ajoute à la page 7:

[TRADUCTION] Ces cartons étaient numérotés séparément et attachés séparément. Ils étaient assez peu couverts et protégés. Chaque carton était attaché avec des rubans d'acier, puis numéroté à la machine. Les cartons étaient placés sur des palettes de bois, deux par rangée et sept en hauteur. Seuls les deux cartons de la sixième rangée étaient attachés ensemble pour faciliter le travail du chariot à fourche. Des bandes liaient les cartons à la palette.

^b Il est évident que ces cartons étaient tous visibles et constituaient chacun une unité de transport, indépendamment des palettes.

^c Il est tout aussi évident que l'emballage et la numérotation de chaque carton et les documents de transport eux-mêmes révèlent tous de façon uniforme que les parties avaient l'intention de considérer les cartons comme des unités de transport fonctionnels.

^d Tous ces faits sont très similaires à ceux de l'espèce.

^e Après l'exposé des faits par les avocats des parties, j'ai permis à l'avocat des défendeurs, avec l'accord de l'avocat de la demanderesse, de citer une autre affaire américaine et entendu les arguments des deux parties sur ce nouvel élément. Il s'agit de l'affaire *Primary Industries Ltd. c. Barber Lines A/S Skibs* [1974] 2 A.M.C. 1444, une décision de la Civil Court de New York, un tribunal inférieur de compétence limitée.

^f Cette affaire portait sur le transport d'un certain nombre de saumons d'étain attachés en groupe de 22 sur des palettes. Le tribunal a décidé que les palettes, et non les saumons d'étain, constituaient des colis.

^g Les faits ressemblent beaucoup à ceux de l'espèce à une exception près qui, je crois, est décisive. Les saumons étaient de blocs d'étain simples sans emballage, attachés aux palettes. On ne pouvait donc appliquer le mot «colis» qu'à une seule chose, c'est-à-dire la palette. Je ne crois pas que cette affaire aide beaucoup les défendeurs.

^h Les avocats ont parlé longuement d'une affaire canadienne, *Johnston Company Limited c. Le navire «Tindejell»*, publiée sous la référence [1973] C.F. 1003. Cette affaire portait sur l'expédition de 316 cartons de chaussures placés dans

of lading described the shipment as 2 containers containing 143 cartons and 173 cartons respectively. Mr. Justice Collier referred at length to the *Mormaclynx* case. He stated at page 1009:

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

At page 1011 he quoted from the *Mormaclynx* case the following paragraph which I have quoted (*supra*):

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

and then proceeded to say:

deux grands conteneurs de métal. Selon le connaissance, la cargaison était constituée de deux conteneurs comprenant respectivement 143 et 173 cartons. Le juge Collier y cite longuement l'affaire *a Mormaclynx*, et affirme à la page 1009:

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

A la page 1011, il cite un extrait de l'affaire **d** *Mormaclynx*; il s'agit du paragraphe (précité) que voici:

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

Il dit ensuite:

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

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

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

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

The defendants further submit that if the containers were not "packages" they were "units" and the limitation is still \$1000. Reliance is placed on a recent decision of the Supreme Court of Canada: *Falconbridge Nickel Mines Ltd. v. Chimo Shipping Limited* . . . [(1973) 37 D.L.R. (3d) 545]. There a tractor and generator were carried on board a vessel from Montreal to Deception Bay, P.Q.

Again on p. 1014 he stated:

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

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

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

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

Les défendeurs font également valoir que si les conteneurs ne sont pas des «colis», ce sont des «unités» et la limitation est quand même de \$1000. Ils se fondent sur une décision récente de la Cour suprême du Canada: *Falconbridge Nickel Mines Ltd. c. Chimo Shipping Limited* . . . [(1973) 37 D.L.R. (3^e) 545]. Dans cette affaire, un tracteur et un générateur ont été transportés à bord d'un navire de Montréal à la baie Déception (Québec).

A la page 1014, il ajoute:

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

At p. 1015 his final conclusion was:

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

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

Looking at the several documents in the instant case we find the following:

Exhibit P-1 is a packing list prepared by agents of the seller and is not binding on the carrier. It is of some interest because it names the ship, names the plaintiff as consignee and contains the following description of the goods:

Domestic full automatic sewing machine heads built in motor with standard accessories.

No brand	
Koyo model #615B	
(IFSS model #567)	150 sets
3 Pallets (each pallet cont'g.	50 cartons
total	150 cartons)

To the left of the description are two short lines of letters and figures:

P/No. 4—6
(C/No. 151—300)

The evidence given to the Court was that the second line indicated that the cartons were num-

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

A la page 1015 il conclut de cette façon:

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

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

A l'examen des divers documents soumis en l'espèce, nous concluons que:

La pièce P-1 est un inventaire d'emballage rédigé par les préposés du vendeur; il ne lie pas le transporteur. Il est toutefois intéressant parce qu'il nomme le navire, mentionne le demandeur comme consignataire et contient la description suivante des marchandises:

[TRADUCTION] Têtes de machines à coudre automatiques pour usage domestique; moteur encastré, accessoires ordinaires.

Sans marque	
Modèle Koyo #615B	
(IFSS modèle #567)	150 ensembles
3 palettes (chaque palette contenant	50 cartons
total	150 cartons)

A gauche de cette description, on trouve deux séries de lettres et de chiffres:

P/N° 4—6
(C/N° 151—300)

Selon la preuve présentée à la Cour, la deuxième ligne indique que les cartons étaient numérotés

bered consecutively from 151 to 300. Probably the first line indicated that the pallets were numbered 4, 5 and 6.

Exhibit P-2 is an invoice prepared by the same agents containing precisely the same description of the goods.

Exhibit P-3 is an invoice approved by Canadian Customs. It begins:

Invoice of Three (3) Pallets of Domestic Sewing Machine Heads

The description of the goods is precisely the same as on Exhibits P-1 and P-2. This invoice also states the market value of each set and the value of the whole 150 sets, together with 5 items of export charges. Attached to the invoice is a copy of a bill of lading (described to the Court as an advance bill of lading) issued by the defendant, Far Eastern Steamship Company. In a column headed "Packets" are the words and figures:

3 Pallets
(150 cartons)

In the next column, headed "Description" are the words:

Domestic Automatic Sewing Machine Heads (each pallet cont'g. 50 cartons).

Below the words in these 2 columns are the following words:

Say:—Three (3) Pallets only.

The document also contains the same numbering notations as on Exhibits P-1 and P-2. It also indicates that a palletizing discount of \$3 per 40 cubic feet of space was allowed, amounting to \$13.88 in all. Rather, the freight cost figure of \$187.31 is only consistent with this allowance having been granted.

Exhibit P-4 is the bill of lading constituting the binding shipping contract. It is, for all relevant purposes, in the same terms as the advance bill of lading.

Exhibit P-5 is the advice notice from Empire Stevedoring Company to the plaintiff, advising it of the arrival of the goods. The description of the goods in columns headed "PKGS" and "Description" is the same as on Exhibits P-3 and P-4, as is the numbering notation.

consécutivement de 151 à 300. La première ligne signifie probablement que les palettes portaient les numéros 4, 5 et 6.

La pièce P-2 est une facture préparée par les mêmes préposés et donne exactement la même description des marchandises.

La pièce P-3 est une facture approuvée par les douanes canadiennes, commençant par ces mots:

[TRADUCTION] Facture de trois (3) palettes de têtes de machines à coudre pour usage domestique

La description des marchandises est exactement la même que celle des pièces P-1 et P-2. Cette facture indique aussi la valeur marchande de chaque ensemble et la valeur des 150 ensembles ainsi que 5 postes de frais d'exportation. Une copie du connaissement est annexée à la facture (on me l'a décrit comme un connaissement provisoire); il a été émis par la défenderesse Far Eastern Steamship Company. Sous la rubrique «colis» on trouve les mots et les chiffres suivants:

[TRADUCTION] 3 palettes
(150 cartons)

et juste à côté, sous la rubrique «Description»:

[TRADUCTION] Têtes de machines à coudre automatiques pour usage domestique (chaque palette contenant 50 cartons).

Sous ces deux mentions, on trouve les mots suivants:

Dire:—trois (3) palettes seulement.

Le document contient aussi les mêmes numérotations qu'aux pièces P-1 et P-2. On y remarque également qu'on a accordé un rabais pour palettisation, de \$3 par 40 pieds cubes, soit un total de \$13.88. Plus exactement, la somme de \$187.31 de fret ne peut s'appliquer que si ce rabais a été accordé.

La pièce P-4 est le connaissement, soit le contrat d'expédition obligatoire. Il est, à toutes fins pratiques rédigé dans les mêmes termes que le connaissement provisoire.

La pièce P-5 est l'avis signifié par l'Empire Stevedoring Company à la demanderesse, lui indiquant l'arrivée des marchandises. La description des marchandises sous les rubriques «PKGS» et «Description» est la même qu'aux pièces P-3 et P-4, ainsi que leur numérotation.

While the wording on the final bill of lading, Exhibit P-4, is open to either interpretation and the margin of choice is narrow, in my view the description of the goods on these exhibits, including Exhibit P-4, indicates that each carton, rather than the pallet to which 50 of them were strapped, should be considered to be the "package". While the words "3 Pallets" appear on all of them, so also do the words "150 cartons". There is no doubt that if, as it appears was the practice in the earlier years of the plaintiff's sewing machine importing business, the cartons had been stowed individually on the ship, each one would have been a "package". Each sewing machine was packed in a protective carton designed with care and was fully enclosed therein. Mr. Moore's evidence was that the palletizing of 50 cartons together was simply a matter of shipping convenience. It may also have reduced the risk of damage to the cartons. Palletizing apparently results in a small reduction in freight costs, and it should mean more rapid loading and unloading of cargo, thereby some saving in stevedoring costs and some reduction in turn around time for the ship. It should thus be of benefit to both cargo owner and carrier.

I accept Mr. Moore's evidence. The numbering of the cartons and their visibility from outside the pallet add strength to the view I have formed that the description of the goods indicates the governing factor in the minds of the parties to have been 150 sewing machine heads, each packed in a separate protective carton, rather than the wooden pallet on which 50 of them were stacked and to which they were strapped. The conclusion I have reached accords much more closely with the essential purpose of the legislation than would the alternative. If I had not already reached the conclusion stated above, this fact would have tended to remove any lingering doubt.

There will be judgment for the plaintiff for the admitted amount of loss, \$2,886.75, together with interest and costs as claimed.

Alors que les termes du connaissement définitif, pièce P-4, pourraient être interprétés d'une façon ou de l'autre et bien que la latitude de choix soit étroite, d'après moi, la description des marchandises dans ces pièces, y compris la pièce P-4, révèlent que c'est chaque carton, plutôt que la palette à laquelle sont attachés 50 cartons, qui doit être considéré comme le «colis». On y retrouve toujours non seulement les mots «3 palettes», mais aussi les mots «150 cartons». Indubitablement, si chaque carton avait été arrimé séparément sur le navire, comme on le faisait habituellement pour les premières importations de machines à coudre par la demanderesse, chacun d'eux aurait été un «colis». Chaque machine à coudre était emballé dans un carton protecteur conçu avec soin et qui la recouvrait complètement. D'après le témoignage de Moore, la palettisation de 50 cartons était simplement une question de commodité de transport. Elle pouvait aussi réduire les risques de dommage aux cartons. Il semble aussi que la palettisation n'entraîne qu'une légère réduction du fret et permet des chargements et déchargements plus rapides de la cargaison, par conséquent, une économie de frais d'arrimage; elle signifie aussi que le navire sera prêt à reprendre la mer plus rapidement. Ce système devrait donc être à l'avantage du propriétaire de la cargaison comme à celui du transporteur.

J'accepte le témoignage de Moore. Le fait qu'on ait numéroté les cartons et le fait qu'ils aient été visibles de l'extérieur des palettes renforce mon opinion selon laquelle la description des marchandises révèle que l'élément dominant dans l'esprit des parties était les 150 têtes de machines à coudre, chacune emballée dans un carton protecteur séparé, et non la palette de bois où l'on avait empilé et attaché 50 cartons. Cette conclusion est beaucoup plus conforme à l'intention du législateur que ne pourrait l'être la conclusion contraire. Si je n'étais pas parvenu à cette conclusion, ce simple fait aurait probablement éliminé tout doute subsistant.

Le jugement sera donc en faveur de la demanderesse pour le montant convenu de la perte, soit \$2,886.75, avec les intérêts et dépens réclamés.