

T-4080-73

T-4080-73

B. G. Equipment Co. Inc. (Plaintiff)

v.

Care Line Canada Ro/Ro Express and Cie Atlantique Maritime, c/o Cie Générale Transatlantique (Defendants)

Trial Division, Walsh J.—Montreal, November 7; Ottawa, November 15, 1977.

Maritime law — Bill of lading — Applicability of the Hague Rules — Shipment from Sweden to Montreal damaged — No declaration made or indication given on bill of lading as to value — Whether or not defendants waived rights to limit liability on unit basis — Whether or not Canadian or Swedish law applicable — Carriage of Goods by Water Act, R.S.C. 1970, c. C-15 — Hague Rules, Article IV, Rule 5.

Plaintiff's goods were damaged while being shipped from Sweden to Montreal. The Hague Rules governed the contract of carriage, and according to Swedish law were compulsorily applicable. The value of the goods had neither been declared to the defendants nor indicated on the bill of lading. Plaintiff contends that clause 12 of the bill of lading, headed "The Amount of Compensation" applies (arguing that the parties waived the Hague Rules limitation), rather than clause 13 entitled "Special Provisions including Port to Port Shipments". The issues to be determined are: (1) under the terms of the bill of lading, have the defendants waived their right to limit liability on a unit basis and (2) if not, should such limitation be based on Swedish or Canadian law.

Held, the action is dismissed. The proceedings are properly brought in Canada but it is the Hague Rules adopted by Sweden which are applicable by clause 13(1)(b). There is no basis for restricting the meaning of "notwithstanding" in clause 13 which clearly excludes the application of clause 12 when it can be proved where the loss or damage occurred, in which event either the merchant or the carrier can require that the liability be determined by the provisions of the Hague Rules. There is little merit in the argument that the word "liabilities" as used in clause 13 means legal responsibility for damages and excludes quantum which is dealt with in clause 12 alone. Clause 13 in the bill of lading must be given full effect as overriding clause 12 and incorporating the Hague Rules.

ACTION.

COUNSEL:

P. R. D. MacKell, Q.C., for plaintiff.
A. S. Hyndman, Q.C., for defendants.

B. G. Equipment Co. Inc. (Demanderesse)

c.

Care Line Canada Ro/Ro Express et Cie Atlantique Maritime, a/s Cie Générale Transatlantique (Défenderesses)

Division de première instance, le juge Walsh—Montréal, le 7 novembre; Ottawa, le 15 novembre 1977.

Droit maritime — Connaissance — Applicabilité des Règles de La Haye — Cargaison transportée de la Suède à Montréal endommagée — Aucune déclaration et aucune mention faite sur le connaissance en ce qui concerne la valeur des marchandises — Les défenderesses ont-elles renoncé au bénéfice de la limitation de responsabilité par unité? — Faut-il appliquer la loi canadienne ou la loi suédoise? — Loi sur le transport des marchandises par eau, S.R.C. 1970, c. C-15 — Article IV, Règle 5 des Règles de La Haye.

Les marchandises de la demanderesse ont été endommagées durant leur transport de la Suède à Montréal. Le contrat de transport était régi par les Règles de La Haye, lesquelles, selon la loi suédoise, étaient d'application obligatoire. La valeur des marchandises n'a pas été déclarée aux défenderesses ni mentionnée sur le connaissance. La demanderesse fait valoir que l'article 12 du connaissance, intitulé «Le montant des indemnités» s'applique (les parties ayant renoncé à la limitation fixée par les Règles de La Haye) plutôt que l'article 13 intitulé «Dispositions particulières y compris les transports au départ et à destination d'un port». Les questions à trancher sont les suivantes: (1) en vertu des conditions du connaissance, les défenderesses ont-elles renoncé au bénéfice de la limitation de responsabilité par unité et (2) si non, cette limitation doit-elle être fondée sur la loi suédoise ou sur la loi canadienne?

Arrêt: l'action est rejetée. Les procédures ont été introduites de bon droit au Canada mais ce sont les Règles de La Haye adoptées par la Suède qui sont applicables en vertu de l'article 13(1)(b). Rien ne permet de restreindre le sens du mot «nonobstant» utilisé à l'article 13 qui exclut clairement l'application de l'article 12 quand on peut établir le lieu de la survenance des pertes ou dommages, auquel cas le commerçant ou le transporteur peuvent demander que la responsabilité soit fixée conformément aux dispositions des Règles de La Haye. Il y a peu de fondement à l'argument suivant lequel le mot «responsabilité» utilisé à l'article 13 signifie responsabilité légale pour les dommages et exclut le quantum, lequel est traité à l'article 12 seul. Il faut donner à l'article 13 du connaissance plein effet parce qu'il l'emporte sur l'article 12 et qu'il incorpore les Règles de La Haye.

ACTION.

AVOCATS:

P. R. D. MacKell, c.r., pour la demanderesse.
A. S. Hyndman, c.r., pour les défenderesses.

SOLICITORS:

Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, MacKell & Clermont, Montreal, for plaintiff.

McMaster, Minnion, Patch, Hyndman, Legge, Camp & Paterson, Montreal, for defendants.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

WALSH J.: This action came on for hearing as a stated case pursuant to Rule 475. The facts agreed to, plaintiff's contentions, and issues to be adjudicated upon are set out therein as follows:

1. At all material times the Plaintiff was the owner of the goods, described in the Care Line Combined Transport Bill of Lading dated at Copenhagen, Denmark, the 21st November, 1972 (attached as Exhibit No. 1), the said goods consisting in one dismantled Kroll Climber shipped in four cases and 64 unpacked construction parts (the "goods").

2. At all material times the m.v. MONT LAURIER was owned by the Defendant Cie Atlantique Maritime.

3. At all material times the Defendant Cie Générale Transatlantique was the "Carrier" of Plaintiff's goods within the meaning of Part I, Clause 2 of the Bill of Lading, Exhibit No. 1.

4. The goods originated from the F. B. Kroll A/S crane factory in Copenhagen, Denmark, and were received by representatives of the Defendant Care Line at Copenhagen in apparent good order and condition, from whence they were carried by feeder-ship to Gothenburg, Sweden, for loading on board the ocean vessel MONT LAURIER for carriage to Montreal.

5. On November 22nd, 1972, the shipper, F. B. Kroll A/S, sent the consignee, B. G. Equipment Co. Inc., an invoice (copy attached as Exhibit No. 2) confirming the date of shipment and the routing hereinabove described.

6. The value of Plaintiff's goods was not declared to the Defendants and was not indicated on the bill of lading.

7. The goods were received and stowed on board the MONT LAURIER at Gothenburg, still in apparent good order and condition.

8. During the crossing of the North Atlantic and, more particularly, between the 8th and 14th December, 1972, the vessel encountered gale and storm force winds reaching Force 11 (Beaufort Scale), with waves and swell 35 feet high, causing her to roll and pitch heavily and to ship water overall.

9. During the period of heavy weather hereinabove described, part of the cargo, including part of Plaintiff's cargo, shifted and was damaged.

PROCUREURS:

Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, MacKell & Clermont, Montréal, pour la demanderesse.

McMaster, Minnion, Patch, Hyndman, Legge, Camp & Paterson, Montréal, pour les défenderesses.

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

LE JUGE WALSH: La présente action est entendue à la suite d'un exposé des faits conformément à la Règle 475. Les faits convenus, les prétentions de la demanderesse ainsi que les questions sur lesquelles il faut statuer sont indiqués comme suit:

[TRADUCTION] 1. A toutes les époques pertinentes la demanderesse était la propriétaire des marchandises décrites dans le connaissance, relatif à un transport combiné effectué par Care Line émis le 21 novembre 1972 à Copenhague (Danemark), (annexé comme pièce n° 1), lesdites marchandises se composant d'une grue Climber Kroll démontée et transportée dans quatre caisses ainsi que 64 pièces à monter non emballées (les «marchandises»).

2. A toutes les époques pertinentes, le n.m. MONT LAURIER appartenait à la défenderesse Cie Atlantique Maritime.

3. A toutes les époques pertinentes, la défenderesse Cie Générale Transatlantique était le «transporteur» des marchandises de la demanderesse au sens de la partie I, paragraphe 2 du connaissance, pièce n° 1.

4. Les marchandises provenaient de l'usine de fabrication de grues F. B. Kroll A/S située à Copenhague (Danemark) et ont été reçues à Copenhague en bon état et conditionnement apparents par les mandataires de la défenderesse Care Line, d'où elles ont été transportées par caboteur à Göteborg (Suède) pour être chargées à bord d'un navire océanique le MONT LAURIER pour être transportées à Montréal.

5. Le 22 novembre 1972, le chargeur, F. B. Kroll A/S, a envoyé au destinataire, B. G. Equipment Co. Inc., une facture (copie annexée comme pièce n° 2) confirmant la date de l'expédition ainsi que l'itinéraire décrit ci-dessus.

6. La valeur des marchandises de la demanderesse n'a pas été déclarée aux défenderesses et aucune mention n'en a été faite sur le connaissance.

7. A Göteborg, les marchandises ont été reçues et arrimées à bord du MONT LAURIER, toujours en bon état et conditionnement apparents.

8. Pendant la traversée de l'Atlantique Nord et, plus particulièrement, entre le 8 et 14 décembre 1972, le navire a essuyé une tempête avec des grands vents atteignant la force 11 (Échelle de Beaufort), avec des vagues et une houle de 35 pieds de haut, faisant rouler et tanguer fortement le navire et lui faisant embarquer de l'eau par-dessus bord.

9. Pendant la durée du mauvais temps décrit ci-dessus, une partie du chargement y compris une partie du chargement de la demanderesse, s'est déplacée et a été endommagée.

10. For the purposes of the present Stated Case the Plaintiff admits that the Defendants exercised due diligence to make the MONT LAURIER seaworthy and to secure that she was properly manned, equipped and supplied, and to make the holds and other parts of the ship in which Plaintiff's goods were carried fit and safe for their reception, carriage and preservation.

11. For the purposes of the Stated Case the Defendants waive any defence based upon perils, danger and accidents of the sea or other navigable waters.

12. Following discharge of Plaintiff's goods at Montreal on or about the 21st December, 1972, and at subsequent surveys, it was ascertained that the cost of repairs to the said goods totalled approximately \$20,000, which said sum Plaintiff has fixed for the purposes hereof at \$17,000.

13. The contract of carriage was governed, insofar as concerns the stage of transport involved in this action, by the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924 (the "Hague Rules"), which, according to Swedish Law No. 277 of June 5th, 1936, was compulsorily applicable.

14. Article IV (5) of the Hague Rules provides, inter alia:

"Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding £100 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."

15. Under Article 4 (5) of the aforesaid Swedish Law the limitation per package or unit at all relevant times was Sw. Kr. 1800, which, in December 1972, was equivalent to Can. \$377.82.

16. Damage was sustained to 16 packages or units of Plaintiff's goods.

17. The Defendants contend that under Swedish Law and under Clause 13 of Part III of the Bill of Lading (entitled "Carrier's Liability") their total liability to Plaintiff with respect to the 16 packages or units is limited to \$6,045.12.

18. On July 27th, 1976, the Defendants tendered and paid into this Honourable Court at Montreal the said sum of \$6,045.12, together with the sum of \$1,084.00 representing interest at the legal rate calculated from December 27th, 1972 to July 27th 1976, plus \$100.00 costs, the said interest and costs being sauf à parfaire.

19. The Plaintiff contends that:

(a) by virtue of the terms and conditions of the bill of lading the Defendants have waived the benefit of limitation of liability based upon the packages or units and thus are liable to Plaintiff in the amount of \$17,000.00; or, alternatively,

(b) if Defendants are entitled to limit liability on the basis of the packages or units, such liability through the combined effect of Clauses 5, 12 and 13 of the Bill of Lading should be that prevailing under the Canadian Carriage of Goods by Water Act, 1970 R.S. Chap. C-15, namely, \$500.00 per

10. Aux fins du présent exposé des faits, la demanderesse reconnaît que les défenderesses ont exercé une diligence raisonnable pour maintenir le MONT LAURIER en bon état de navigabilité et pour assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, et pour mettre en état les cales et toute autre partie du navire où les marchandises de la demanderesse ont été chargées, de façon qu'elles soient aptes à leur réception, à leur transport et à leur préservation.

11. Aux fins de l'exposé des faits, les défenderesses renoncent à tout moyen de défense fondé sur les périls, dangers et accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.

12. A la suite du déchargement des marchandises de la demanderesse à Montréal le 21 décembre 1972 ou vers cette date, et à la suite d'expertises ultérieures, il a été déterminé que le coût de réparation de ces marchandises totalisait à peu près la somme de \$20,000, la demanderesse a fixé le montant des réparations à \$17,000.

13. Le contrat de transport était régi, en autant qu'il concerne la période du transport visé dans la présente action, par la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, 1924 (les «Règles de La Haye»), lesquelles selon la loi suédoise n° 277 du 5 juin 1936 étaient d'application obligatoire.

14. L'article IV (5) des Règles de la Haye prévoit, notamment:

«Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling 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 connaissance.»

15. En vertu de l'article 4 (5) de cette loi suédoise, la limitation par colis ou unité était, à toutes les époques pertinentes, de 1800 couronnes suédoises, laquelle, était en décembre 1972, équivalente à 377.82 \$CAN.

16. Des dommages ont été occasionnés à 16 colis ou unités de marchandises de la demanderesse.

17. Les défenderesses soutiennent qu'en vertu de la loi suédoise et en vertu de l'article 13 de la partie III du connaissance (intitulé «Responsabilité du transporteur») leur responsabilité totale à l'égard de la demanderesse concernant les 16 colis ou unités est limitée à \$6,045.12.

18. Le 27 juillet 1976, les défenderesses ont offert et consigné à cette cour à Montréal la somme de \$6,045.12, y compris la somme de \$1,084 représentant l'intérêt au taux légal calculé du 27 décembre 1972 au 27 juillet 1976, plus \$100 de frais, lesdits intérêt et frais étant sauf à parfaire.

19. La demanderesse soutient que:

a) en vertu des conditions du connaissance, les défenderesses ont renoncé au bénéfice de la limitation de responsabilité par colis ou unité et donc sont tenues de verser à la demanderesse le montant de \$17,000; ou, subsidiairement,

b) si les défenderesses bénéficient de la limitation de responsabilité par colis ou unité, cette responsabilité ajoutée à l'effet des articles 5, 12 et 13 du connaissance aurait pour résultat, qu'en vertu de la Loi sur le transport des marchandises par eau, 1970 S.R. chap. C-15, le montant actuel serait

package or unit, in which event their liability to Plaintiff would be in the amount of \$8,000.00.

20. The issues to be adjudicated upon are:

(a) Under the terms of the bill of lading, have the Defendants waived their right to limit liability for loss or damage to Plaintiff's goods on a per package or unit basis? *a*

(b) If the Defendants have not so waived their right to limit liability, should such limitation be based upon the Swedish law and be at the rate of \$377.82 per package or unit or should it be based upon Canadian law and be at the rate of \$500.00 per package or unit? *b*

21. Should the Court conclude that the Defendants have waived their right to limit liability on a per package or unit basis, judgment should issue in favour of Plaintiff for \$17,000.00 plus interest at the legal rate and costs, the amount of Defendants' aforesaid tender and deposit to be paid out of Court to Plaintiffs in partial satisfaction of such judgment. *c*

22. Should the Court conclude that the Defendants are entitled to limit liability on the basis of the number of packages or units and in accordance with the Hague Rules as enacted in Sweden, Defendants' tender and deposit should be declared valid and judgment should issue in favour of Plaintiff in the amount of \$6,045.12 plus interest in the amount of \$1,084.00 and costs in the amount of \$100.00, all costs subsequent to July 27th, 1976, being in favour of Defendants. *d*

23. Should the Court conclude that the Defendants are entitled to limit liability on the basis of the number of packages or units but in accordance with the Canadian Carriage of Goods by Water Act, judgment should issue in favour of Plaintiff for \$8,000.00 plus interest at the legal rate from December 27th, 1972, and costs, the amount of Defendants' aforesaid tender and deposit to be paid out of Court to Plaintiffs in partial satisfaction of such judgment. *f*

The sections of the bill of lading which have some bearing on the determination of the issue are as follows:

12. The Amount of Compensation.

(1) When the Carrier is liable for compensation in respect of loss of or damage to the goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the Merchant in accordance with the contract or should have been so delivered. *h*

(2) The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there be no such price, according to the current market price or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality. *i*

(3) Compensation shall not, however, exceed Can. \$2 per kilo of gross weight of the goods lost or damaged. *j*

de \$500 par colis ou unité, auquel cas leur responsabilité à l'égard de la demanderesse serait d'un montant de \$8,000.

20. Qu'il doit être statué sur les questions suivantes:

a) En vertu des conditions du connaissement, les défenderesses ont-elles renoncé au bénéfice de la limitation de responsabilité par colis ou unité pour pertes ou dommages occasionnés aux marchandises de la défenderesse? *a*

b) Si les défenderesses n'ont pas renoncé au bénéfice de la limitation de responsabilité, cette limitation doit-elle être fondée sur la loi suédoise au taux de \$377.82 par colis ou unité ou sur la loi canadienne au taux de \$500 par colis ou unité? *b*

21. Si la Cour statue que les défenderesses ont renoncé au bénéfice de la limitation de responsabilité par colis ou unité, le jugement sera rendu en faveur de la demanderesse pour un montant de \$17,000, plus intérêt au taux légal et les frais, le montant de l'offre faite par les défenderesses ainsi que la provision déposée auprès de la Cour devant être prélevée en faveur de la demanderesse pour l'exécution partielle de ce jugement. *c*

22. Si la Cour statue que les défenderesses bénéficient de la limitation de responsabilité par colis ou unité, et ce conformément aux Règles de La Haye édictées en Suède, l'offre des défenderesses ainsi que la provision déposée seront déclarées valides et le jugement sera rendu en faveur de la demanderesse pour un montant de \$6,045.12, plus intérêt au montant de \$1,084 ainsi que des frais d'un montant de \$100, tous les frais ultérieurs à partir du 27 juillet 1976, seront accordés aux défenderesses. *d*

23. Si la Cour statue que les défenderesses bénéficient de la limitation de la responsabilité par colis ou unité mais conformément à la Loi canadienne sur le transport des marchandises par eau, le jugement sera rendu en faveur de la demanderesse pour un montant de \$8,000, plus les intérêts au taux légal calculés à partir du 27 décembre 1972, ainsi que les frais, le montant de l'offre faite par les défenderesses ainsi que de la provision déposée auprès de la Cour devant être prélevée en faveur de la demanderesse en exécution partielle de ce jugement. *f*

g Les articles du connaissement qui ont un rapport avec la solution du litige sont les suivants:

[TRADUCTION] 12. Le montant des indemnités.

(1) Lorsque le transporteur est tenu de verser une indemnité pour des pertes ou dommages occasionnés aux marchandises, cette indemnité sera calculée par référence à la valeur des marchandises aux temps et lieu de leur livraison au commerçant conformément au contrat, ou aux temps et lieu où elles auraient dû être livrées. *h*

(2) La valeur de la marchandise est déterminée par le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité. *i*

(3) Cependant, l'indemnité ne dépassera pas 2 \$CAN par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. *j*

(4) Higher compensation may be claimed only when, with the consent of the Carrier, the value for the goods declared by the Consignor which exceeds the limits laid down in this clause has been stated in this B/L. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

13. Special Provisions including Port to Port Shipments.

(1) Notwithstanding anything provided for in clauses 11-12 of this B/L, if it can be proved where the loss or damage occurred the Carrier and/or the Merchant shall, as to the liability of the Carrier, be entitled to require such liability to be determined by the provisions contained in any international convention or national law, which provisions

a) cannot be departed from by private contract to the detriment of the Claimant, and

b) would have applied if the Merchant had made a separate and direct contract with the Carrier in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued if such international convention or national law shall apply.

(2) Insofar as the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading dated 25th August, 1924, do not apply to carriage by sea by virtue of the foregoing provisions of the clause, the liability of the Carrier in respect of any carriage by sea shall be determined by that Convention. The Hague Rules shall also determine the liability of the Carrier in respect of coastwise carriage and of carriage by inland waterways as if such carriage were carriage by sea. Furthermore, they shall apply to all goods carried on deck subject to clause 8.

(3) Wherever reference is made to the Hague Rules in the present clause such reference shall in Canada be construed as a reference to the Canadian Water Carriage of Goods Act 1936.

5. Law and Jurisdiction.

Disputes arising under this B/L shall be determined at the option of the Claimant by the courts, and subject to Clause 13 of the B/L in accordance with the law at

(a) the place where the Carrier has his habitual residence or his principal place of business or the branch or agency through which the contract or combined transport was made, or

(b) the place where the goods were taken in charge by the Carrier or the place designated for delivery.

No proceedings may be brought before other courts unless the Parties expressly agree on both the choice of another court or arbitration tribunal and the law to be then applicable.

(4) Une indemnité plus élevée peut être réclamée seulement lorsque, avec le consentement du transporteur, la valeur des marchandises déclarées par l'expéditeur, qui dépasse la valeur limite stipulée au présent article, a été indiquée dans ce connaissance. Dans ce cas le montant de la valeur déclarée remplace la valeur limite.

13. Dispositions particulières y compris les transports au départ et à destination d'un port.

(1) Nonobstant toute disposition des articles 11 et 12 de ce connaissance, si le lieu de survenance des pertes ou dommages peut être établi, le transporteur et(ou) le commerçant pourra(ont) demander que cette responsabilité, c'est-à-dire la responsabilité du transporteur, soit fixée en vertu des dispositions contenues dans une convention internationale ou dans le droit national, lesquelles dispositions

a) ne peuvent être écartées par contrat particulier conclu au préjudice du réclamant, et

b) se seraient appliquées si le commerçant avait conclu un contrat distinct et sans intermédiaire avec le transporteur pour l'étape particulière du transport où les pertes ou dommages sont survenus et s'il avait reçu comme preuve du contrat tout document particulier devant être émis dans le cas où cette convention internationale ou ce droit national s'appliquait.

(2) En autant que les Règles de La Haye contenues dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance en date du 25 août 1924, ne s'appliquent pas au transport par mer en vertu des dispositions précédentes de l'article, la responsabilité du transporteur pour tout transport par mer doit être déterminée par cette convention. Les Règles de La Haye détermineront également la responsabilité du transporteur pour le transport le long des côtes ainsi que le transport dans les eaux intérieures comme si ce transport était effectué en mer. En outre, elles s'appliqueront aux marchandises transportées sur le pont sous réserve de l'article 8.

(3) Chaque fois qu'il est fait renvoi aux Règles de La Haye dans le présent article, ce renvoi doit, au Canada, être interprété comme visant la Loi sur le transport des marchandises par eau de 1936.

5. Loi applicable et attribution de compétence.

Les litiges survenant en vertu de ce connaissance doivent être réglés, au choix du requérant, par les tribunaux et, sous réserve de l'article 13 du connaissance, conformément à la loi

a) du lieu où le transporteur a sa résidence habituelle ou de son lieu principal d'affaire, ou de la succursale ou de l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat ou le contrat de transport combiné a été conclu, ou

b) du lieu où les marchandises ont été prises en charge par le transporteur ou du lieu indiqué pour la livraison.

Aucune procédure ne peut être intentée devant d'autres tribunaux à moins que les parties ne consentent expressément au choix d'une autre cour ou d'un tribunal d'arbitrage et de la loi applicable.

The Hague Rules are embodied in the Canadian *Carriage of Goods by Water Act*¹ as a schedule thereto but by section 2 of the Act they have effect in connection with carriage of goods by water only from any port in Canada to any other port whether in or outside Canada. By section 4 every bill of lading issued in Canada that is evidence of any contract to which the Rules apply must contain an express statement that it is to have effect subject to the Rules. The present shipment was by virtue of a bill of lading made in Copenhagen, Denmark, calling for shipment by a feeder ship to Gothenburg, Sweden, and then to Montreal on the S.S. *Mont Laurier* owned by defendant Cie Atlantique Maritime, from whence the merchandise would be sent by truck to the consignees in Rochester, New York. It was therefore a through bill of lading but there is no dispute that the damage occurred during the port to port shipment between Gothenburg and Montreal. Defendants contend that since this is a standard form of through bill of lading used by defendants this accounts for some of the involved wording, and in particular the higher limitation of compensation based on weight in clause 12 thereof, primarily intended for the other stages of transport rather than the ocean carriage, and furthermore that since the same bill of lading is used for eastbound as well as westbound shipments that is the reason for the reference to the Canadian *Carriage of Goods by Water Act* in clause 13(3) as this would be a requirement of section 4 of that statute. While all this may very well be so and explain the motivation for the wording of certain clauses in the bill of lading, it cannot alter the fact that the bill of lading must be interpreted on the basis of its wording, and that this was not a shipment subject to the Canadian *Carriage of Goods by Water Act*. The proceedings are properly brought in Canada by virtue of clause 5 of the bill of lading which gives the claimant three options, one of which is the place designated for delivery. The fact that clause 13(3) states wherever reference is made to the Hague Rules such reference shall "in Canada" be construed as a reference to *The Water Carriage of Goods Act, 1936* of Canada does not in my view make the Canadian limitation in Article IV, Rule 5 of the Hague Rules in an amount not exceeding \$500 per package or unit applicable, since the Act itself

Les Règles de La Haye sont incorporées en annexe dans la *Loi sur le transport des marchandises par eau*¹ du Canada mais en vertu de l'article 2 de la Loi, les Règles sont exécutoires relativement au transport des marchandises par eau seulement à partir d'un port du Canada à destination de tout autre port, soit à l'intérieur, soit en dehors du Canada. Par l'article 4 tout connaissement émis au Canada qui prouve l'existence de contrats visés par les Règles doit renfermer une déclaration formelle qu'il sera exécutoire sous réserve des Règles. Le présent transport a été effectué en vertu d'un connaissement émis à Copenhague (Danemark), faisant venir à Göteborg (Suède) la cargaison par un caboteur, et ensuite à Montréal sur le n.m. *Mont Laurier* propriété de la défenderesse Cie Atlantique Maritime, de là les marchandises devaient être envoyées par camion au destinataire à Rochester (New York). C'était par conséquent un connaissement direct mais il ne fait aucun doute que le dommage est survenu durant le transport du port de Göteborg au port de Montréal. Les défenderesses soutiennent que l'utilisation par elles d'un formulaire courant de connaissement direct justifie les termes utilisés et en particulier la limite plus élevée du montant de l'indemnité fondée sur le poids dans l'article 12 du connaissement, principalement destiné à s'appliquer aux autres étapes du transport plutôt qu'au transport par voie océanique; elles ajoutent que le même connaissement est utilisé pour les transports en direction de l'est aussi bien que de l'ouest, et que c'est ce qui explique le renvoi fait dans l'article 13(3) à la *Loi sur le transport des marchandises par eau* du Canada, renvoi qui est exigé par l'article 4 de cette loi. Ce qui précède peut bien être exact et expliquer les termes de certains articles du connaissement, mais cela ne peut modifier le fait que le connaissement doit être interprété sur la base des termes utilisés, et qu'il ne s'agit pas d'un transport régi par la *Loi sur le transport des marchandises par eau* du Canada. Les procédures ont été introduites de bon droit au Canada en vertu de l'article 5 du connaissement qui donne au réclamant trois possibilités, l'une étant le lieu indiqué pour la livraison. Le fait que l'article 13(3) mentionne que chaque fois qu'il est fait renvoi aux Règles de La Haye, ce renvoi doit «au Canada» être interprété comme un renvoi à la

¹ R.S.C. 1970, c. C-15.

¹ S.R.C. 1970, c. C-15.

makes it clear that these Rules only apply to outbound shipments.

Plaintiff's principal contention is that clause 12 of the bill of lading applies, the parties having waived the Hague Rules limitation. In support of this argument it was pointed out that clause 12 is headed "The Amount of Compensation" and clause 13 is entitled "Special Provisions including Port to Port Shipments". It was during the port to port shipment that the damage occurred. Plaintiff contends that a limited interpretation should be given to the words "Notwithstanding anything provided for in clauses 11-12", stating that all this means is that clause 13 prevails if there is a conflict with clause 12 but that there is no conflict since clause 12 provides a greater rather than a lower limitation of liability, which is permissible under the Hague Rules. Article IV, Rule 5 of the Hague Rules reads as follows:

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

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

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

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

Plaintiff therefore contends that since the Rules permit an increased maximum limitation of liability and this is what clause 12 does, this clause prevails. There are two objections to this line of reasoning. In the first place while the nature of the goods was declared by the shipper and inserted in

Loi du transport des marchandises par eau, 1936 du Canada ne rend pas applicable, à mon avis, la limitation canadienne à un montant ne dépassant pas \$500 par colis ou unité prévue à l'article IV, Règle 5 des Règles de La Haye, puisque la Loi énonce clairement que ces Règles ne s'appliquent qu'au transport à partir du Canada.

La prétention principale de la demanderesse est que l'article 12 du connaissement s'applique, les parties ayant renoncé à la limitation fixée par les Règles de La Haye. Pour appuyer cet argument, elle fait remarquer que l'article 12 est intitulé «Le montant des indemnités» et que l'article 13 est intitulé «Dispositions particulières y compris les transports au départ et à destination d'un port». C'est durant le transport au départ et à destination d'un port que le dommage est survenu. La demanderesse soutient qu'il faut donner une interprétation étroite à l'expression «Nonobstant toute disposition des articles 11 et 12», et affirme que cela signifie que l'article 13 l'emporte en cas de conflit avec l'article 12, mais qu'il n'existe pas de conflit puisque l'article 12 prévoit une limitation de responsabilité plus élevée, ce que permettent les Règles de La Haye. L'article IV, Règle 5 des Règles de La Haye est libellé comme suit:

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

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

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

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

En conséquence la demanderesse soutient qu'étant donné que les Règles autorisent une augmentation du montant maximum de la limitation de responsabilité et que l'article 12 augmente ce montant, cet article l'emporte. Deux objections peuvent être formulées à l'égard de ce raisonnement. En pre-

the bill of lading the value of them does not appear. The bill of lading contains the words "In transit to U.S.A. for consignees' account and risk", and while no value of the goods was declared freight charges would be based on the through carriage. If clause 12 stands alone it would appear that the \$2 per kilo limitation in subclause 3 would prevail in the absence of a declaration of value to bring a still higher limitation into play by virtue of subclause 4. However the \$2 per kilo limitation, even though agreed to and perhaps used as a basis for freight charges would itself appear to be a derogation from Article IV, Rule 5 of the Hague Rules which do not permit any derogation from the limitation unless the nature and value of the goods have been declared.

Furthermore, there is no basis for restricting the meaning of "notwithstanding" in clause 13 which in my view clearly excludes the application of clause 12 when it can be proven where the loss or damage occurred, in which event either the merchant or the carrier can require that the liability be determined by the provisions of the Hague Rules. I believe that clause 13(1)(b) applies and that the bill of lading was one made with the carrier in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred. While the bill of lading also covered other stages of carriage and in this sense was not a separate direct contract with the carrier it does specify "Pier to Pier Basis" and it is not disputed that it was during this portion of the carriage that the damage occurred.

Plaintiff has a further argument in connection with its contention that clause 13 does not apply. This is based on the words "as to the liability of the Carrier", plaintiff contending that liability merely means legal responsibility for the damages and does not include the quantum thereof, which is dealt with in clause 12 headed "The Amount of Compensation". This contention is based on the fact that the Hague Rules not only limit the amount which can be claimed per package but also

mier lieu, bien que la nature des marchandises ait été déclarée par le transporteur et incorporée dans le connaissement, leur valeur n'y figure pas. Le connaissement renferme l'expression [TRADUCTION] «en transit vers les É.-U. pour le compte et aux risques des destinataires», et bien qu'aucune valeur des marchandises n'ait été déclarée, les frais de transport devaient être calculés sur le transport direct. Si l'on considère seul l'article 12, il semblerait que la limitation de \$2 par kilogramme prévue au paragraphe 3 l'emporterait en l'absence d'une déclaration de valeur pour mettre en œuvre conformément au paragraphe 4 une limitation d'un montant plus élevé. Cependant la limitation de \$2 par kilogramme, même s'il a été convenu de l'utiliser et peut-être l'a-t-elle été, pour déterminer les frais de transport, pourrait être considérée comme une dérogation à l'article IV, Règle 5 des Règles de La Haye qui n'autorisent aucune dérogation concernant la limitation à moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées.

En outre, rien ne permet de restreindre le sens du mot «nonobstant» utilisé à l'article 13 qui, à mon avis, exclut clairement l'application de l'article 12 quand on peut établir le lieu de la survenance des pertes ou dommages, auquel cas le commerçant ou le transporteur peuvent demander que la responsabilité soit fixée conformément aux dispositions des Règles de La Haye. Je crois que l'article 13(1)(b) s'applique et que le connaissement a été conclu avec le transporteur pour cette étape particulière du transport où la perte ou le dommage est survenu. Bien que le connaissement englobe également d'autres étapes du transport et, dans ce sens, n'ait pas été un contrat distinct sans intermédiaire avec le transporteur, il mentionne qu'il est sur la base de la formule «quai à quai» et il n'est pas contesté que c'est durant cette partie du transport que le dommage est survenu.

La demanderesse présente un autre argument lié avec sa prétention que l'article 13 ne s'applique pas. Elle s'appuie sur l'expression «c'est-à-dire la responsabilité du transporteur» pour dire que responsabilité signifie simplement responsabilité légale pour les dommages et ne comprend pas leur quantum qui est traité à l'article 12 intitulé «Le montant des indemnités». Cette prétention est fondée sur le fait que non seulement les Règles de La Haye limitent le montant qui peut être réclamé

set out the obligations of a carrier. Article II of the Rules states that the carrier "shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth". Article IV moreover, in addition to setting out various conditions in which the carrier shall not be liable includes Rule 5 (*supra*) stating that it shall not in any event be liable for loss or damage exceeding £100 sterling per package or unit. A further example of the use of the word "liability" in shipping law can be found in the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, sections 647 and following which are headed *Limitation of Liability* in reference to the amount which can be claimed in certain circumstances. I therefore find little merit in the argument that the word "liabilities" as used in clause 13 excludes quantum which is dealt with by clause 12 alone.

For the above reasons I find that clause 13 in the bill of lading must be given full effect as overriding clause 12 and incorporating the Hague Rules, with the result that plaintiff's first contention that defendants have waived their right to limitation of liability on a per package or unit basis cannot be sustained and the claim for \$17,000 cannot succeed.

As indicated above I also find that although the proceedings are brought in Canada it is not the limitation of liability in the Hague Rules adopted in Canada by the Canadian *Carriage of Goods by Water Act* which apply to this inbound shipment but rather the Hague Rules adopted in Sweden by Swedish law No. 277 on June 5, 1936, which are applicable by clause 13(1)(b) as an "international convention or national law" of Sweden. The parties agree this would result in a limitation of 1800 Swedish Kr. per package or unit, which in December 1972 was equivalent to \$377.82 Canadian. Since damage was sustained to 16 packages or units the proper amount of the claim is \$6,045.12 together with \$1,084 interest at the legal rate from December 27, 1972 to July 27, 1976, as set out in paragraph 18 of the stated case. Defendants having tendered this amount into Court on July 27, 1976, plus the sum of \$100 taxable costs

par colis, mais également qu'elles précisent les obligations du transporteur. L'article II des Règles déclare que le transporteur «sera . . . soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés». En outre, l'article IV en plus d'indiquer les différentes conditions dans lesquelles le transporteur ne sera pas tenu responsable, précise à la Règle 5 (*supra*) qu'il ne sera tenu en aucun cas des pertes ou dommages dépassant la somme de £100 sterling par colis ou unité. Un autre exemple de l'utilisation du mot «responsabilité» dans le droit maritime peut être trouvé dans la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, c. S-9, aux articles 647 et suivants qui se trouvent sous la rubrique *Limitation de responsabilité* et concernent le montant qui peut être réclamé dans certaines circonstances. En conséquence, je trouve peu de fondement à l'argument suivant lequel le mot «responsabilité» utilisé à l'article 13 exclut le quantum, lequel est traité par l'article 12 seul.

Pour les motifs indiqués ci-dessus, je conclus qu'il faut donner à l'article 13 du connaissement plein effet parce qu'il l'emporte sur l'article 12 et qu'il incorpore les Règles de La Haye, avec le résultat qu'il ne peut être fait droit à la première prétention de la demanderesse suivant laquelle les défenderesses ont renoncé au bénéfice de la limitation de responsabilité par colis ou unité, et la réclamation de \$17,000 ne peut aboutir.

Comme déjà mentionné, je conclus également que bien que les procédures soient intentées au Canada, ce n'est pas la limitation de responsabilité se trouvant dans les Règles de La Haye adoptées au Canada par la *Loi sur le transport des marchandises par eau* du Canada qui s'applique à ce transport à destination du Canada, ce sont plutôt les Règles de La Haye adoptées en Suède par la Loi suédoise n° 277 du 5 juin 1936 qui sont applicables en vertu de l'article 13(1)(b) comme «convention internationale ou loi nationale» de la Suède. Les parties conviennent que la limitation serait de 1,800 couronnes suédoises par colis ou unité ce qui, en décembre 1972, était l'équivalent de 377.82 \$CAN. Puisque 16 colis ou unités ont subi des dommages, le montant de la réclamation est de \$6,045.12 avec \$1,084 d'intérêt au taux légal calculé du 27 décembre 1972 au 27 juillet 1976, comme il est indiqué au paragraphe 18 de

judgment is rendered in favour of plaintiff for this amount and an order will be issued to pay the total of \$7,229.12 with accrued interest out of Court to plaintiff. Defendants are entitled to their costs subsequent to July 27, 1976 on the contestation of these proceedings.

l'exposé des faits. Les défenderesses ayant consigné ce montant auprès de la Cour le 27 juillet 1976, plus la somme de \$100 des frais taxés, le jugement est rendu en faveur de la demanderesse pour ce montant et une ordonnance sera émise pour que la Cour verse à la demanderesse le total de \$7,229.12 avec les intérêts accumulés. Les défenderesses ont droit à leurs dépens postérieurs au 27 juillet 1976 engagés pour contester ces procédures.