

T-2251-74

T-2251-74

Atlantic Consolidated Foods Ltd. (Plaintiff)**Atlantic Consolidated Foods Ltd. (Demanderesse)**

v.

c.

The Ship Doroty (Defendant)

a

Le navire Doroty (Défendeur)

T-2252-74

T-2252-74

Star-Kist Caribe Incorporated (Plaintiff)**Star-Kist Caribe Incorporated (Demanderesse)**

v.

b

The Ship Doroty (Defendant)

c.

Le navire Doroty (Défendeur)

Trial Division, Dubé J.—Saint John, April 10; Ottawa, June 13, 1978.

Division de première instance, le juge Dubé—
c Saint-Jean, le 10 avril; Ottawa, le 13 juin 1978.

Maritime law — Contract — Bills of lading — Hague Rules contractually incorporated into bills of lading — Cargo damaged — Contractual obligations of carrier to shipper, and limits of liability — Effect to be given the Hague Rules incorporated into bills of lading and to actual wording of bills of lading tending to reduce carrier's obligations — Hague Rules, Article III, Rules 1, 2, 8, Article IV, Rule 5.

Droit maritime — Contrat — Connaissances — Règles de La Haye incorporées aux connaissements en vertu du contrat — Cargaison endommagée — Obligation contractuelle du transporteur à l'égard du chargeur et limitation de responsabilité — Effets à donner aux Règles de La Haye incorporées dans les connaissements ainsi qu'aux termes mêmes des connaissements tendant à réduire la responsabilité du transporteur — Règles de La Haye, article III, Paragraphes 1, 2, 8, article IV, Paragraphe 5.

These two actions arise out of alleged damage to two shipments of tuna fish, carried by the *Doroty* from Taboga to St. Andrews, New Brunswick, and covered by two bills of lading. Pursuant to clause 1 of each bill of lading, the bill is to be subject to the *Hague Rules*. The extent of defendant's contractual obligations for both the safe carriage of the cargo, and the limits of liability for damage to that cargo are in dispute, and give rise to the issue of the effect to be given the *Hague Rules* incorporated by contractual agreement into the bill of lading.

Ces deux actions ont été intentées par suite de dommages qu'auraient subis deux cargaisons de thon transportées depuis Taboga jusqu'à St. Andrews (Nouveau-Brunswick). Aux termes de la clause 1, les deux connaissements sont soumis aux *Règles de La Haye*. L'étendue des obligations contractuelles du défendeur concernant le transport sûr et efficace de la cargaison, et la limite de responsabilité quant aux dommages sont contestées, et soulèvent le problème de l'application des *Règles de La Haye* qui ont été incorporées dans le connaissement en vertu d'un contrat.

Held, the action is allowed. This bill of lading was stated to be "subject to" the *Hague Rules* but both documents are to be read together and construed according to their sense and meaning. Where there is apparent ambiguity, exceptions or clauses introduced in favour of one party are to be construed most strictly against him and the whole of both documents must be appreciated to arrive at a general meaning. It is not clear when, where or if the carrier may avail himself of the exceptions favourable to him that he has written into the bill. The *Hague Rules* place an absolute duty on the carrier to perform his tasks "properly and carefully" that are in accordance with an efficient system, subject to the exceptions that the Rules afford the carrier. Once the shipper has established that the goods were placed on board in good condition, that a clean bill of lading was issued, and that the goods were delivered in bad condition, under the Rules, the onus shifts to the carrier to show that he has properly and carefully performed all his tasks but that the damage to the cargo is excused under one of the exceptions. Rather than meeting this onus, defendant argued, under a clause in the bill of lading, that it was the carrier's responsibility only to exercise due diligence to provide a sound refrigeration system. That clause, however, does not displace the other duties imposed by the Rules—to properly and carefully maintain a sound system throughout the voyage. The exact

Arrêt: l'action est accueillie. Il était prévu que ce connaissement serait «soumis» aux *Règles de La Haye*, cependant, les deux documents doivent être interprétés ensemble d'après leur sens et leur objet. En cas d'ambiguïté évidente, les exceptions ou clauses introduites en faveur d'une partie doivent être interprétées très strictement à son encontre, et il faut examiner l'ensemble des deux documents pour en dégager un sens général. On ne voit pas comment, quand et dans quelles circonstances le transporteur peut invoquer les exceptions qui lui sont favorables et qu'il a mises dans le connaissement. Les *Règles de La Haye* imposent au transporteur le devoir absolu d'exécuter son travail «de façon appropriée et soigneuse», c'est-à-dire selon une méthode sûre et efficace, mais sous réserve toutefois des exceptions que les *Règles* prévoient en faveur du transporteur. Il suffit au chargeur d'établir que les marchandises ont été chargées à bord en bonne condition, qu'un connaissement a été émis sans réserve et que les marchandises ont été livrées en mauvaise condition, pour qu'il incombe au transporteur, en vertu des *Règles*, d'établir qu'il a exécuté son travail de façon appropriée et soigneuse et que les dommages à la cargaison entrent dans le cadre d'une des exceptions. Le défendeur ne s'est pas acquitté de cette obligation préférant faire valoir en vertu d'une clause du connaissement, que la responsabilité du transporteur se limitait à exercer une diligence raisonnable

import of the bill's clause is ambiguous and the maker of the bill ought not to benefit from any ambiguity of his own creation. In view of a further ambiguity created by the maker of the bill concerning limitation of liability, the proper construction is to read into the bill the only limitation imposed by the Rules on units—a liability of £100 per unit. The plaintiff's claims are well within that limit.

ACTION.

COUNSEL:

Levi E. Clain for plaintiff.
M. Robert Jette for defendant.

SOLICITORS:

McKelvey, Macaulay, Machum & Fairweather, Saint John, for plaintiff.
Clark, Drummie & Company, Saint John, for defendant.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

DUBÉ J.: These two actions against the ship *Doroty* were heard together on common evidence. They arise out of alleged damage to two shipments of tuna fish carried by the *Doroty* from Taboga, a Pacific island off Panama, to St. Andrews in the Province of New Brunswick.

The shipments are covered by two bills of lading issued on behalf of the vessel.

Bill of lading TG/St. A-1 was issued to plaintiff Atlantic Consolidated Foods Ltd. (under the name of Canadian Tuna Fishing Co.) to cover the shipment hereinafter called the "Ocean Maid" cargo. The Ocean Maid cargo includes fish from the fishing vessels *Atlantic Jag* and *Atlantic Ocean Maid* (which also carried fish from the *Atlantic Paton*). The port of discharge is St. Andrews.

Bill of lading TG/MY-2 was issued to plaintiff Star-Kist Caribe Inc. ("Star-Kist") to cover a cargo of tuna transhipped from the fishing vessel *Jasna*. It shows the port of discharge as

pour fournir un bon système de réfrigération. Cependant, cette clause ne libère pas des autres devoirs imposés par les Règles, y compris celui de fournir et de maintenir un système sûr pendant tout le voyage. La signification exacte de ladite clause ou connaissance est ambiguë et l'auteur du connaissance ne doit tirer parti d'aucune ambiguïté qu'il a lui-même créée. En raison d'une autre ambiguïté créée par l'auteur du connaissance et qui a trait à la limitation de responsabilité, l'interprétation pertinente consiste à tenir compte, dans le connaissance, de la seule limitation imposée par les Règles relativement aux unités, à savoir une responsabilité de 100£ par unité. La réclamation de la demanderesse est tout à fait conforme à cette limite.

ACTION.

AVOCATS:

Levi E. Clain pour la demanderesse.
M. Robert Jette pour le défendeur.

PROCUREURS:

McKelvey, Macaulay, Machum & Fairweather, Saint-Jean, pour la demanderesse.
Clark, Drummie & Company, Saint-Jean, pour le défendeur.

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

LE JUGE DUBÉ: Ces deux actions contre le navire *Doroty* ont été entendues ensemble sur preuve commune. Elles ont été intentées par suite de dommages qu'auraient subis deux cargaisons de thon transportées par le *Doroty* du Taboga, une île située dans l'océan Pacifique, au large des côtes de Panama, à St. Andrews dans la province du Nouveau-Brunswick.

Les cargaisons étaient couvertes par deux connaissements délivrés pour le compte du navire.

Le connaissance TG/St. A-1 a été délivré à la demanderesse Atlantic Consolidated Foods Ltd. (sous le nom de Canadian Tuna Fishing Co.) pour couvrir la cargaison ci-après appelée «Ocean Maid». La cargaison Ocean Maid comprend du poisson provenant des navires de pêche *Atlantic Jag* et *Atlantic Ocean Maid* (ce dernier navire transportait aussi du poisson provenant du navire *Atlantic Paton*). St. Andrews était le port de déchargement.

Le connaissance TG/MY-2 a été délivré à la demanderesse Star-Kist Caribe Inc. («Star-Kist») pour couvrir une cargaison de thon transbordée du navire de pêche *Jasna*. Ce connaissance men-

Mayaguez, Puerto Rico. Pursuant to an arrangement between Ocean Maid and Star-Kist for an exchange of cargo, the Star-Kist tuna originally consigned to Mayaguez was left aboard the *Doroty* and carried to St. Andrews. That arrangement is not disputed by any of the parties to these two actions.

The Ocean Maid cargo was of 880, and the Star-Kist cargo of 191 short tons of tuna fish.

The tuna were caught in Pacific Ocean waters by several fishing vessels and transhipped to the *Doroty* at Taboga Island in early April 1974. The *Doroty* sailed through the Panama Canal and anchored at Mayaguez where a portion of the cargo, not in issue here, was taken off. It was found there that the Star-Kist shipment consigned to Mayaguez was stowed in a bottom hold under Ocean Maid fish. So it was decided to carry the whole load of tuna to St. Andrews, New Brunswick, where the vessel arrived on May 2, 1974.

The evidence shows that the tuna unloaded at St. Andrews from the upper holds during the first four days was in good condition. However, on May 6, as the unloading crew neared the bottom of lower hold no. 1, water was found. The Chief Mate of the *Doroty* was asked if the water could be pumped out and he answered that it could not be done. But very shortly thereafter, water was seen being rejected into the sea as the water gradually disappeared from the hold.

In the afternoon it was discovered that water was running into lower hold no. 4 from a broken pipe. The flow was stopped by turning off a valve on deck. The next morning as the men approached the bottom of that hold, they were again faced with water. The Chief Mate was asked to pump it out. There was no reply but not long after the water receded from the hold.

Water was not found at the bottom of the other two lower holds (no. 2 and no. 3) but there, as in the case of lower holds no. 1 and no. 4, the fish was soft, goeey and messy, and a waterline mark was observed on the walls of those two lower holds.

tionne comme port de déchargement Mayaguez, dans le Porto Rico. Par suite d'un arrangement entre Ocean Maid et Star-Kist pour un échange de cargaison, le thon transporté pour le compte de Star-Kist et initialement expédié à Mayaguez a été laissé à bord du *Doroty* et transporté à St. Andrews. Aucune des parties à ces deux actions ne conteste cet arrangement.

La cargaison Ocean Maid se composait de 880 tonnes de thon et celle du Star-Kist de 191 tonnes.

Le thon a été pêché dans l'océan Pacifique par plusieurs navires de pêche et a été transbordé à bord du *Doroty* à l'île de Taboga au début d'avril 1974. Le *Doroty* a traversé le canal de Panama et a jeté l'ancre à Mayaguez où on a débarqué une partie de la cargaison, qui ne fait pas l'objet du présent pourvoi. C'est là que l'on a constaté que la cargaison Star-Kist, destinée à Mayaguez, était emmagasinée dans la cale de fond, au-dessous de la cargaison Ocean Maid. On a alors décidé de transporter tout le chargement de thon à St. Andrews (Nouveau-Brunswick) où le navire est arrivé le 2 mai 1974.

Il a été établi que le thon déchargé des cales supérieures du navire, pendant les quatre premiers jours à St. Andrews, était en bonne condition. Cependant, le 6 mai, comme l'équipage de déchargement approchait du fond de la cale inférieure n° 1, il y a trouvé de l'eau. On a demandé à l'officier en second du *Doroty* s'il était possible de pomper pour évacuer cette eau, et il a répondu par la négative. Mais, très peu de temps après, on a vu de l'eau rejetée à la mer, et le niveau d'eau descendait graduellement dans la cale.

Dans l'après-midi, on a constaté que l'eau, provenant d'un tuyau cassé, envahissait la cale inférieure n° 4. On a arrêté cet écoulement en fermant une valve sur le pont. Le matin suivant, les hommes s'approchant du fond de cette cale, ont encore vu de l'eau. Ils ont demandé à l'officier en second de la pomper, sans recevoir aucune réponse. Mais peu de temps après, le niveau de l'eau descendait.

On n'a pas trouvé d'eau au fond des deux autres cales inférieures (n° 2 et n° 3), mais là, tout comme dans les cales n° 1 et n° 4, le poisson était mou et gâché, et on a constaté la marque du niveau d'eau sur les cloisons de ces deux cales inférieures.

It was then decided to attempt to salvage the damaged fish at the local Ocean Maid fish plant at St. Andrews. Normally, frozen tuna arriving at the plant is placed in cold storage and processed later on in due course. The damaged fish, however, could not wait and the whole capability of the plant was diverted at once to the salvage operations.

The owners of both shipments of tuna are claiming against the *Doroty* for damage calculated on the basis of market value of total suspect (damaged) fish lost, plus salvage costs and freight. For Ocean Maid, the claims total \$88,279.27 and for Star-Kist, \$34,481.

The plaintiffs have clearly established at the trial that the cargo was delivered in a damaged condition at St. Andrews. The preponderance of evidence would also indicate that the tuna was loaded in good condition on board the *Doroty* at Taboga.

The bill of lading for the Ocean Maid cargo describes the "frozen tuna" as having been "received on board under refrigeration April 6, 1974". The Star-Kist bill of lading describes the "frozen tuna" as having been received "under refrigeration at average pulp temperatures between -5°C . to -8°C ."

Roberto Carillo, who supervised loading on behalf of Star-Kist at Taboga, testified that the information was incorrect. He took the temperature from the backbones of the arriving fish and was definite at the trial that he found the body temperature to be steady around 13°F . (-10.5°C .) to 14°F . (-10°C .) This he confirmed in a report to his supervisor made on the day loading was completed and filed as an exhibit.

Bruce Chatwin, who supervised the loading of the Ocean Maid fish, also observed the fish to be in good condition and confirmed it to his supervisors. His evidence is supported by two certificates signed by the Master of the *Doroty* on April 4, 1974 certifying the temperature of the fish to be between 10.4°F . (-12°C .) and 6.8°F . (-14°C .)

On a alors décidé d'essayer, à l'usine locale de poisson Ocean Maid à St. Andrews, de tirer le meilleur parti possible du poisson avarié. Habituellement, le thon congelé apporté à l'usine est mis dans un entrepôt frigorifique pour être traité plus tard en temps utile. Il fallait, cependant, traiter tout de suite le poisson avarié en question, et on a immédiatement utilisé toute la capacité de l'usine pour cette opération.

Les propriétaires des deux cargaisons de thon réclament contre le *Doroty* des dommages-intérêts calculés sur la base de la valeur marchande du poisson vendu, plus les frais de l'opération de sauvetage et le fret. La réclamation se monte à \$88,279.27 pour la cargaison Ocean Maid et à \$34,481 pour la cargaison Star-Kist.

À l'audience, les demanderesses ont établi clairement que la cargaison a été livrée à St. Andrews en état d'avarie. La prépondérance des preuves montre aussi qu'au chargement du *Doroty* à Taboga, le thon était en bonne condition.

Le connaissement relatif à la cargaison Ocean Maid décrit le «thon congelé» comme [TRADUCTION] «reçu à bord du navire en état de congélation le 6 avril 1974». Le connaissement relatif à la cargaison Star-Kist décrit le «thon congelé» comme [TRADUCTION] «reçu en état de congélation à une température moyenne variant entre -5°C et -8°C ».

Roberto Carillo, qui surveillait le chargement pour le compte de Star-Kist à Taboga, a déclaré que le renseignement était inexact. Il a pris la température dorsale du poisson à l'arrivée, et il a déclaré fermement à l'audience que la température restait fixe entre 13°F (-10.5°C) et 14°F (-10°C). Il a confirmé sa constatation dans un rapport à son surveillant le jour même où le chargement était achevé et il a déposé ce rapport à l'audience comme pièce à conviction.

Bruce Chatwin, qui surveillait le chargement du poisson Ocean Maid, a aussi constaté que le poisson était en bonne condition et l'a confirmé auprès de ses surveillants. Sa déposition est appuyée par deux attestations signées par le capitaine du *Doroty* le 4 avril 1974 certifiant que la température du poisson était entre 10.4°F (-12°C) et 6.8°F (-14°C).

At Mayaguez, two other witnesses found the tuna to be frozen and at good temperatures.

That evidence is only contradicted by Nunzio Libro, the Chief Engineer of the *Doroty*, who examined some of the fish while the Master and the Mate were doing some sport fishing on their own, off the deck at Mayaguez. The responsibility for receiving the tuna was that of the Master, not of the Chief Engineer. And there is evidence that the *Doroty* thermometer was not accurate and not appropriate for taking temperature from frozen fish, being made of glass and not metal, thus too fragile and breakable.

The weight of the evidence is that the fish was accepted on board in good condition and arrived at St. Andrews mostly in good condition, except for the fish found at the bottom of the lower holds.

I am also of the view that the presence of water at the bottom of the lower holds was due to the faulty method used for defrosting the coiling system. It would appear that the proper and most efficient way of defrosting coils is by passing warm gases through the pipes to melt the ice accumulated on the coils. Those on board the *Doroty*, however, did not follow that procedure. They employed the more rudimentary method of watering the coils with a hose. The ordinary, garden type hose, was connected to a fire pipe on deck, passed through a doorway, and taken down below to the coils. The hose water would run off the coils into a pan underneath. When the drain holes at the bottom of the pan were plugged (either by ice or deliberately by hand), the water would spill over the sides of the pan and flow downwards through the grills onto the cargo below.

Water going down the open drain holes at the bottom of the pan would make its way to a scupper pipe and when the pipe was unplugged, as clearly evidenced in St. Andrews with reference to lower hold no. 4, the water would shoot directly on the cargo.

There is evidence that while at sea the pan drain holes had been plugged and the water removed manually from the pan with a bucket. The Chief

A Mayaguez, deux autres témoins ont constaté que le thon était congelé et à une température convenable.

Ces dépositions ont été contredites seulement par Nunzio Libro, chef mécanicien du *Doroty*, qui a examiné une partie du poisson pendant que le capitaine et l'officier faisaient un peu de pêche sportive sur le pont, à Mayaguez. Le capitaine était responsable pour la réception du thon, pas le chef mécanicien. Et il a été établi que le thermomètre du *Doroty* était faussé et ne convenait pas pour mesurer la température du poisson congelé, étant en verre et non en métal, donc trop fragile et cassable.

Les preuves produites établissent que le poisson a été reçu à bord en bonne condition et qu'à l'arrivée à St. Andrews la majeure partie du poisson était en bonne condition, sauf celui emmagasiné au fond des cales inférieures.

Je suis aussi d'avis que l'eau a envahi le fond des cales inférieures par suite de la mauvaise méthode employée pour déglacer le système de transmission du froid. Il paraît que la méthode de déglacage la plus appropriée et la plus efficace consiste à faire passer du gaz chaud à travers la tuyauterie pour faire fondre la glace accumulée sur le serpent. On n'a pas appliqué cette méthode à bord du *Doroty* mais plutôt celle, plus rudimentaire, consistant à diriger un jet d'eau sur le serpent. On a employé à cet effet un boyau d'arrosage, du genre habituellement utilisé dans les jardins, que l'on a raccordé à un tuyau d'incendie sur le pont, fait passer par une porte et descendu jusqu'au niveau des serpentins. L'eau du boyau coulait sur les serpentins et tombait dans le bassin inférieur. Lorsque les trous de drainage au fond du bassin étaient bouchés (par la glace ou, délibérément à la main), l'eau débordait et coulait à travers le grilage pour atteindre la cargaison du dessous.

L'eau coulant à travers les trous de drainage ouverts du bassin atteignait le conduit de dalot et lorsqu'on ouvrait le dalot, comme ce fut évidemment le cas à St. Andrews pour la cale inférieure n° 4, l'eau se déversait directement sur la cargaison.

Il est établi qu'alors que le navire était en mer, les trous de drainage du bassin étaient bouchés et l'on a vidé l'eau à la main avec un seau. Le chef

Engineer, or a seaman would go down to the coils and the bucket of pan water was hoisted up by another hand on deck through an open door. That, obviously, is a crude system at the best of times and a very risky operation on rough sea waters. The log book and the evidence indicate that during the passage from Panama to Mayaguez the *Doroty* encountered heavy weather with very accentuated rolling and pitching of the vessel. At one point, most of the crew were seasick. Again, during the passage from Mayaguez to St. Andrews, the *Doroty* met with heavy winds, and she had to ride a violent storm as she approached St. Andrews.

It would also appear that those on board the *Doroty* did not use the vessel's bilge pumps until they were asked to do so at St. Andrews. It is not clear if the pumps were not operative during the voyage, or if the crew were not familiar with their usage, or otherwise reluctant to operate them. The fact that the pumps effectively dried up at least two, and possibly all four, of the lower holds at St. Andrews would indicate that earlier use would have at least mitigated, if not totally prevented, the damage.

The defendant called two expert witnesses to advance separate theoretical explanations as to possible causes for the damage to the fish.

Captain Paul Hansell, a marine surveyor, suggested that the movements of the vessel would cause the smaller fish to move gradually down the pile toward the bottom of the holds, thus impeding the normal flow of cooling air. No factual evidence, however, was adduced to support that theory. In fact, the tuna at the bottom of the upper holds was not damaged, and there was no indication that more small fish were to be found at the bottom than at the top of any of the holds.

Dr. David G. Doust, a naval architect and marine engineer, testified that the San Diego method of fishing tuna, the method employed by the fishing vessels supplying the *Doroty*, is not satisfactory. In his opinion, those clippers catch their tuna at depths of more than one hundred fathoms, with the result that the rapid surfacing ruptures the stomach of the fish. He described their landing on deck as an ugly spectacle of agony and blood. According to Dr. Doust, the fish are

mécanicien, ou un matelot, descendait au niveau des serpentins pour puiser l'eau et passer le seau à un autre matelot sur le pont, à travers une porte ouverte. Évidemment, même en temps calme, la méthode est rudimentaire. Par mer forte, l'opération est très risquée. D'après le journal de bord et les preuves produites, le *Doroty* a essuyé des tempêtes pendant son passage de Panama à Mayaguez et a beaucoup roulé et tangué. A un certain moment, presque tout l'équipage avait le mal de mer. Le *Doroty* a aussi essuyé des vents violents pendant son voyage de Mayaguez à St. Andrews et une tempête violente lorsque le navire s'approchait de St. Andrews.

Il appert également que l'équipage du *Doroty* n'a pas utilisé les pompes de cale du navire si ce n'est lorsqu'on lui a demandé de le faire à St. Andrews. On ne sait pas si les pompes ne fonctionnaient pas pendant le voyage, ou si l'équipage ne savait pas les utiliser ou autrement ne voulait pas les faire fonctionner. Le fait qu'à St. Andrews, les pompes ont mis à sec au moins deux des cales inférieures, et peut-être les quatre, montre que leur utilisation aurait réduit les dommages ou même les aurait évités.

Le défendeur a cité deux témoins experts pour présenter des explications théoriques différentes sur les causes possibles d'avarie du poisson.

Le capitaine Paul Hansell, expert maritime, a suggéré que les mouvements du navire auraient fait glisser graduellement le petit poisson vers le fond des cales, ce qui aurait empêché l'écoulement normal de l'air frais. Aucun fait n'a été, cependant, établi à l'appui de cette théorie. En réalité, le thon emmagasiné au fond des cales supérieures n'a subi aucune avarie, et rien ne prouve qu'il y avait plus de petit poisson dans le fond qu'à la partie supérieure des cales.

Le Dr David G. Doust, architecte et ingénieur maritime, a déclaré non satisfaisante la méthode San Diego de pêche du thon, utilisée par les navires fournissant le thon au *Doroty*. A son avis, les clippers pêchent le thon à des profondeurs de plus de cent brasses et le ramènent rapidement à la surface de l'eau, ce qui fait exploser les entrailles du poisson. Il a décrit l'arrivée du poisson sur le pont comme un spectacle affreux d'agonie et de sang. Suivant la déposition du Dr Doust, on con-

improperly refrigerated on board the fishing vessels and thus cannot be properly transported to their destination. The witness is a forceful proponent of a new freezing method, the Confreeze system, which he would want to see adopted by the tuna fish industry.

This Court is not, of course, the proper forum for the advancement of arguments on the value of different tuna fishing systems, however competent and dedicated the proponent be. The role of this tribunal is merely to determine, as best it can, the liability for the damage to the tuna cargo on board the *Doroty*.

In my view, on the facts before me, the damage to the tuna on board the *Doroty* was caused by the presence of water in the lower holds and the water was placed there because of the inept method employed by those on board to defrost the coiling system and their failure to make proper use of the bilge pumps.

And now, to return to the bills of lading.

The two forms used are identical, face and back, but the particulars typed on the face are different. In the case of the *Ocean Maid*, the description reads:

One Lot Frozen tuna ex "Atlantic Jag"	80 S/Tons
One Lot Frozen tuna ex "Atlantic Ocean Maid"	<u>800 S/Tons</u> 880 S/Tons

Received on board under refrigeration April 6, 1974.

And in the case of the *Star-Kist*:

One Lot Frozen tuna ex: "Jasna"	191.210 S/Tons
------------------------------------	----------------

Received on board under refrigeration April 6, 1974 at average pulp temperatures between -5 to -8 degrees celsius.

Vessel not responsible for physical condition of cargo, nor for external damage to fish during loading and discharging.

Clause 1 appearing on the back of both documents reads as follows:

1. If the goods are shipped to or from a port in the United States, this Bill of Lading is and shall be effective subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act, 46 U.S.C.

gèle de manière inappropriée le poisson à bord des navires de pêche; il n'est donc pas possible de le transporter de manière appropriée à destination. Le témoin propose énergiquement une nouvelle méthode de congélation, le système Confreeze, et voudrait que l'industrie de pêche du thon l'adopte.

Bien entendu, cette cour n'est pas un forum pertinent pour présenter des raisonnements sur la valeur des différentes méthodes de pêche du thon, quelque compétent et dévoué que le promoteur de ces méthodes puisse être. Le rôle de la Cour consiste simplement à déterminer, de la meilleure façon possible, la responsabilité des dommages à la cargaison de thon transportée par le *Doroty*.

A mon avis, d'après les faits établis devant la Cour, c'est la présence de l'eau dans les cales inférieures qui a causé l'avarie du thon à bord du *Doroty*, et cette présence est due à la méthode inepte utilisée par l'équipage pour déglacer le serpentin de transmission du froid et à son défaut d'utiliser de façon appropriée les pompes de cale.

Je reprends l'examen des connaissements.

Les deux connaissements ont été faits d'après des formules imprimées identiques, au recto comme au verso, mais les détails dactylographiés au recto sont différents. Voici la description dans le cas d'*Ocean Maid*:

[TRADUCTION]

Un lot de thon congelé de l'«Atlantic Jag»	80 tonnes courtes
Un lot de thon congelé de l'«Atlantic Ocean Maid»	<u>800 tonnes courtes</u> 880 tonnes courtes

Reçu à bord en état de congélation le 6 avril 1974.

Voici la description dans le cas de *Star-Kist*:

[TRADUCTION]

Un lot de thon congelé du «Jasna»	191.210 tonnes courtes
--------------------------------------	------------------------

Reçu à bord en état de congélation, le 6 avril 1974, température moyenne entre -5 à -8 degrés Celsius.

Le navire n'est pas responsable de la condition physique de la cargaison, ni des dommages externes causés au poisson pendant le chargement et le déchargement.

Voici le libellé de la clause 1 au verso des deux documents:

[TRADUCTION] 1. En cas de transport de marchandises en provenance ou à destination d'un port des États-Unis, l'exécution du présent connaissement est et sera faite sous réserve des

#1300 et seq., which is incorporated herein. If not, this Bill of Lading is subject to "The International Convention For the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading at Brussels of August 25, 1924," as adopted by the locality from which the goods are shipped, or if not adopted by said locality, as adopted by the Convention (hereinafter referred to as Hague Rules Legislation). Nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under any of the acts, statutes, or ordinances which are, or are hereby made, applicable and the provisions stated therein shall (except as may be otherwise specifically provided herein) govern before the goods are loaded on and after they are discharged from the ship and throughout the entire time the goods are in the custody of the Carrier. The Carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for any delay, nondelivery or misdelivery, or loss of or damage to the goods occurring while the goods are not in the actual custody of the Carrier.

Since the goods were not shipped to or from a port in the United States and it is common ground that Panama has not adopted the International Convention of 1924, therefore, pursuant to clause 1, as reported above, the bill of lading is subject to the *Hague Rules*¹.

Plaintiffs allege that where parties to a bill of lading specifically agree that certain laws are to apply to a shipment or that the *Hague Rules* as adopted by a specific country are applicable, full effect must be given to this provision. Reference is made to *Vita Food Products Inc. v. Unus Shipping Co., Ltd.*² and to *Adamastos Shipping Co., Ltd. v. Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd.*³

In the latter case, Viscount Simonds said with reference to such a provision at page 729:

The contract must, therefore, be read as if the provisions of the Act were written out therein and thereby gained such contractual force as a proper construction of the document admits.

Rules 1 and 2 of Article III of the *Hague Rules* prescribe the obligations of the carrier:

¹ The Brussels Convention—1924.

² [1939] 1 All E.R. 513.

³ [1958] 1 All E.R. 725.

dispositions du Carriage of Goods by Sea Act, 46 U.S.C. #1300 et suiv., lesquelles sont incorporées au présent titre. Dans le cas contraire, le présent connaissement est soumis à la «Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles, le 25 août 1924», dans la forme adoptée par la localité d'où les marchandises sont expédiées, ou, à défaut, dans la forme adoptée par la Convention (ci-après appelée les Règles de la Haye). Rien dans le présent titre ne doit être interprété comme une renonciation, par le transporteur, à l'un quelconque de ses droits ou immunités, ou comme une augmentation de ses responsabilités ou obligations en vertu de l'une quelconque des lois, statuts ou ordonnances applicables ou rendues applicables par le présent titre, et toute disposition y énoncée doit (sauf disposition expresse en sens contraire prévue dans le présent titre) être en vigueur avant le chargement et après le déchargement et pendant tout le temps que les marchandises restent sous la garde du transporteur. Le transporteur n'est pas responsable en quelque qualité que ce soit, pour tout délai, non-livraison ou mauvaise livraison, perte ou avarie de marchandises survenant pendant que les marchandises ne sont pas sous sa garde véritable.

Puisqu'il ne s'agit pas de marchandises embarquées ou débarquées à un port des États-Unis, et puisque les parties sont d'accord que le Panama n'a pas adopté la Convention internationale de 1924, le connaissement est donc soumis aux *Règles de La Haye*¹, en vertu de la clause 1 précitée.

Les demandereses ont allégué que, lorsque les parties à un connaissement sont spécifiquement convenues que certaines lois doivent s'appliquer à un chargement ou que les *Règles de La Haye*, telles qu'elles sont adoptées par un pays donné, sont applicables, il faut donner plein effet à cette convention entre les parties. Elles ont renvoyé à *Vita Food Products Inc. c. Unus Shipping Co., Ltd.*² et *Adamastos Shipping Co., Ltd. c. Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd.*³

Dans ce dernier arrêt, le vicomte Simonds, se référant à une disposition de ce genre, s'est ainsi exprimé à la page 729:

[TRADUCTION] Il faut donc interpréter le contrat comme si les dispositions de la Loi y étaient reproduites et y gagnaient la rigueur contractuelle qu'admet une bonne interprétation du document.

Les paragraphes 1 et 2 de l'article III des *Règles de La Haye* prescrivent les obligations du transporteur ainsi qu'il suit:

¹ La Convention de Bruxelles—1924.

² [1939] 1 All E.R. 513.

³ [1958] 1 All E.R. 725.

Article III

1. The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to,

- (a) make the ship seaworthy;
- (b) properly man, equip, and supply the ship;

(c) make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

Learned counsel for plaintiffs points out that the obligation of the carrier therefore under Article III, Rule 2, is to “properly and carefully” carry, keep and care for the goods. Thus the carrier must not only be careful, he must also carry the goods “properly”. He cites the case of *G. H. Renton & Co., Ltd. v. Palmyra Trading Corporation of Panama*⁴ as authority for the proposition that “properly” means in accordance with a sound and efficient system, having regard to the nature of the cargo.

Thus, a cargo of frozen fish would not be carried “properly” if the refrigeration system is not “sound and efficient”. That obligation would be absolute, it is alleged, unless the carrier can show that the loss was caused by one of the exceptions provided for under Article IV, Rule 2.

Counsel for plaintiffs argues therefore that the shipper need only prove that the cargo was shipped in good order and condition and was delivered in a damaged condition in order to establish a *prima facie* breach by the carrier of its obligation under Article III, Rule 2, of the *Hague Rules*. Then the onus would shift to the carrier to bring the cause of the damage within the exceptions provided by Article IV, Rule 2⁵.

Counsel adds that the *Hague Rules* do not permit a carrier to expand its protection from liability beyond the protection afforded by the Rules. Article III, Rule 8, provides that such

⁴ [1956] 3 All E.R. 957.

⁵ *Gosse Millerd, Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine, Ltd. The “Canadian Highlander”* [1928] All E.R. 97.

Article III

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

- a) mettre le navire en état de navigabilité;
- b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- c) approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

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

L'avocat des demanderesse fait ressortir qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article III, le transporteur a donc l'obligation de procéder «de façon appropriée et soigneuse» à la manutention, à l'arrimage et au transport des marchandises. Ainsi, le transporteur doit non seulement être soigneux, mais il doit également transporter les marchandises «de façon appropriée». Il a cité l'arrêt *G.H. Renton & Co., Ltd. c. Palmyra Trading Corporation of Panama*⁴ à l'appui de la proposition qu'il faut interpréter l'expression «de façon appropriée» comme signifiant selon une méthode sûre et efficace, compte tenu de la nature de la cargaison.

Ainsi, une cargaison de poisson congelé ne serait pas transportée «de façon appropriée» si le système de congélation n'est pas sûr et efficace. L'avocat a allégué que cette obligation est absolue à moins que le transporteur ne puisse établir que la perte a été causée par l'une des exceptions prévues au paragraphe 2 de l'article IV.

L'avocat des demanderesse soutient donc qu'il suffit au chargeur d'établir que la cargaison a été embarquée en bon ordre et bonne condition et a été livrée dans des conditions d'avarie, pour établir une présomption que le transporteur ne s'est pas acquitté de l'obligation que lui impose le paragraphe 2 de l'article III des *Règles de La Haye*. Il incomberait alors au transporteur de montrer que la cause de l'avarie tombe bien dans les exceptions prévues par le paragraphe 2 de l'article IV.⁵

L'avocat ajoute que les *Règles de La Haye* ne permettent pas au transporteur d'étendre sa protection contre la responsabilité au-delà de la protection que lui accordent les Règles. Suivant le

⁴ [1956] 3 All E.R. 957.

⁵ *Gosse Millerd, Ltd. c. Canadian Government Merchant Marine, Ltd. The “Canadian Highlander”* [1928] All E.R. 97.

attempts are null and void and of no effect⁶. It reads:

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

Counsel for defendant, agrees that where the *Hague Rules* are *ex proprio vigore*, by virtue of statute, compulsory, then the Rules take precedence over all contractual terms of the bill, but alleges that where the *Hague Rules* are adopted by contract they do not have the force of law and are to be construed, and given effect to, only in situations not specifically provided for in the bill.

Learned counsel recalls the quotation by plaintiffs of Viscount Simonds in the *Adamastos Shipping* case (*supra*) and reads from it that Viscount Simonds does not say that provisions of an Act (in that case the United States *Carriage of Goods by Sea Act*, 1936 adopted by reference into a charter-party) contractually incorporated, achieve the force of statute, but that the Viscount says that the adoption of an Act gives it such "contractual force as a proper construction of the document admits".

Counsel points out that rules of law are applicable in spite of contractual intention while rules of construction are applied to give effect to contractual intention. He refers to Carver in *Carriage by Sea*⁷ who deals briefly with incorporated documents and the *Adamastos* case (*supra*) at paragraph 532:

Incorporated documents. Sometimes the terms of one document are incorporated *in toto* into another. The principle of construction then applicable is that only the provisions of the former applicable to the latter are to be taken as incorporated therein and the other provisions of the former are to be disregarded.

⁶ The "*Lady Drake*". *Bayliss v. Canadian National Steamships* 1935 A.M.C. 427.

⁷ Twelfth Edition, Volume 1.

paragraphe 8 de l'article III, cette tentative serait nulle et non avenue et n'aurait aucun effet⁶. En voici le libellé:

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transport ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

L'avocat du défendeur convient que, lorsque les *Règles de La Haye* sont *ex proprio vigore*, en vertu de dispositions statutaires obligatoires, elles prévalent sur toute disposition contractuelle du connaissement, mais il allègue que, lorsque ces règles sont adoptées par convention, elles n'ont pas force de loi et doivent être interprétées et appliquées seulement dans les cas non spécifiquement prévus dans le connaissement.

L'avocat rappelle la citation, faite par les demanderesse, des observations du vicomte Simonds dans *Adamastos Shipping* (*supra*) et en a déduit que le vicomte Simonds n'a pas dit que les dispositions d'une loi (en l'espèce, *Carriage of Goods by Sea Act*, 1936, des États-Unis adopté par référence dans la charte-partie) incorporées dans un contrat ont force de loi; mais plutôt que l'adoption d'une loi lui donne [TRADUCTION] «la rigueur contractuelle qu'admet une bonne interprétation du document».

L'avocat fait ressortir que les règles de droit sont applicables en dépit de l'intention des parties contractantes, alors que les règles d'interprétation s'appliquent pour donner effet à l'intention des parties contractantes. Il a renvoyé à Carver dans *Carriage by Sea*⁷ qui, au paragraphe 532, traite brièvement des documents incorporés dans un contrat et de l'arrêt *Adamastos* (*supra*):

[TRADUCTION] *Documents incorporés.* Parfois les modalités sont incorporées *in toto* dans un autre. Selon le principe d'interprétation alors applicable, seules sont considérées comme incorporées les dispositions du premier document qui sont compatibles avec le second, les autres dispositions du premier document devant être écartées.

⁶ The "*Lady Drake*". *Bayliss c. Canadian National Steamships* 1935 A.M.C. 427.

⁷ Douzième édition, Tome 1.

The practical difficulty, as appeared in *Adamastos v. Anglo-Saxon*, is how, having struck out the provisions inapplicable, to construe what remains of the incorporated documents. Delvin J. and the majority of the Lords in that case reached their respective decisions by construing what remained in isolation and not (as did the minority of the Lords) by construing what was left as qualified by the inapplicable clauses.

Defendant alleges that only those provisions in the *Hague Rules* which are not in conflict with the provisions of the bill of lading are to be incorporated in the bill of lading. Reference is made to *W.R. Varnish & Co., Ltd. v. "Kheti" (Owners)*⁸ and to *Club Coffee Company Limited v. Moore-McCormack Lines, Inc.*⁹

Consequently, defendant argues that on the proper construction of the documents the *Hague Rules* can only be incorporated to the extent that the bill of lading clauses are silent on the particular subject and the Rules do not become paramount merely by their contractual adoption.

Plaintiffs reply that their position is not that the principles of construction to be applied in the case at bar are the same as if the *Hague Rules* were made applicable by statute. They state that the basic rule, where one document is incorporated by reference into another, is that the two must be read together and construed as if they were one document, neither document taking precedence over the other. When there are provisions in the incorporated document which makes the incorporation "insensible" or "inapplicable" they must be disregarded.¹⁰

It is quite clear that where a bill of lading is subjected by legislation to the *Hague Rules*, the Rules will prevail and any clause in the bill repugnant to any clause of the Rules is of no effect. But where the Rules are contractually incorporated in a bill, then such construction must be placed on both documents as will best effectuate the intention of the parties. While clauses of the Rules which are inapplicable to the situation must be disregarded, it is not to be inferred that clauses of the Rules which are inconsistent with clauses in the bill must be ignored. It must always be borne

Ainsi qu'il appert dans *Adamastos c. Anglo-Saxon*, la difficulté pratique consiste à déterminer l'interprétation des dispositions restantes du document incorporé, après radiation des dispositions incompatibles. Dans l'arrêt cité, le juge Delvin et la majorité des lords ont pris leurs décisions respectives grâce à une interprétation des dispositions restantes en elles-mêmes et non pas (ainsi que l'ont fait les lords de la minorité) en tenant compte de leur relation avec les dispositions incompatibles.

Le défendeur allègue que seules les dispositions des *Règles de La Haye* qui sont compatibles avec celles du connaissement doivent être incorporées dans celui-ci. Il renvoie à *W.R. Varnish & Co., Ltd. c. «Kheti» (Owners)*⁸ et à *Club Coffee Company Limited c. Moore-McCormack Lines, Inc.*⁹

Le défendeur allègue qu'en conséquence, une interprétation pertinente des documents permet d'incorporer les *Règles de La Haye* seulement là où il n'y a aucune clause du connaissement relative à l'objet en question, et les Règles ne prévalent pas du simple fait de leur adoption dans le contrat.

Les demanderesses répondent qu'elles ne font pas valoir que les principes d'interprétation applicables en l'espèce seraient les mêmes si l'application des *Règles de La Haye* était imposée par la loi. Elles affirment que, lorsqu'un document est incorporé dans un autre par référence, il faut interpréter les deux documents ensemble comme une pièce unique et ne donner préséance à aucun d'entre eux. Il faut écarter toute disposition, dans le document incorporé, qui rendrait l'incorporation [TRADUCTION] «inintelligible» ou [TRADUCTION] «inapplicable»¹⁰.

Évidemment, lorsque la loi soumet un connaissement aux *Règles de La Haye*, celles-ci prévalent et toute clause du connaissement qui est incompatible avec les Règles sera nulle et non avenue. Mais lorsque les Règles ont été incorporées dans le connaissement par une clause contractuelle, il faut interpréter les deux documents de la manière qui donnera le mieux effet à l'intention des parties. Il faut rejeter les dispositions des Règles qui sont inapplicables à une situation donnée, mais cela ne veut pas dire que les clauses des Règles qui sont incompatibles avec celles du connaissement doi-

⁸ (1949) 82 Ll. L.R. 525.

⁹ [1968] 2 Ex.C.R. 365.

¹⁰ *Hamilton & Co. v. Mackie & Sons* (1889) 5 T.L.R. 677; *Adamastos Shipping Co., Ltd. v. Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd.* [1958] 1 All E.R. 725.

⁸ (1949) 82 Ll. L. R. 525.

⁹ [1968] 2 R.C.É. 365.

¹⁰ *Hamilton & Co. c. Mackie & Sons* (1889) 5 T.L.R. 677; *Adamastos Shipping Co., Ltd. c. Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd.* [1958] 1 All E.R. 725.

in mind that any inconsistencies were put there by the maker of the bill. The latter may rightfully attempt to draft a bill of lading which will at the same time afford the full immunities provided by the Rules and then some, yet bring relief from all, or as much responsibility as possible. The attempt, however, is not without peril.

Tetley on *Marine Cargo Claims*, 1965, at page 46 says that specific rules of interpretation of bills of lading have evolved. His first rule:

1. In the case of doubt, a contract is interpreted against the interest of the author of the contract. Therefore, a bill of lading printed by the carrier (which is the usual case) would be interpreted against the carrier. When the shipper prepares his own form of bill of lading, then the interpretation is against the shipper.

Both documents are to be read together and construed according to their sense and meaning. When there is apparent ambiguity, exceptions or clauses introduced in favour of one party are to be construed most strictly against him and the whole of both documents must be appreciated to arrive at a general meaning.

The paramount clause of this bill (clause 1 reported *supra*) is to the effect that it be "subject to" the *Hague Rules*. It is immediately followed by what would first appear to be an exception in favour of the carrier "except as may be otherwise specifically provided herein" (in the bill). But, the exception is ambiguous. It may mean that the provisions of the Rules shall apply generally, except where the bill says otherwise. Or it may signify that the Rules shall govern before loading, during the voyage, and after discharge (thus an extension of the time in which the Rules normally operate), except as provided otherwise in the bill. A third interpretation could be that the exception to the *Hague Rules* would only apply before loading, after discharge, or during such period before and after when the goods are in the custody of the carrier. The next sentence could support any of the last two constructions: "The Carrier shall not be liable . . . while the goods are not in the actual custody of the Carrier". Thus the Rules would govern when the goods are in his actual custody, as they are at loading, during the voyage and at discharge.

vent être écartées. On doit toujours se rappeler que les clauses incompatibles y ont été mises par l'auteur du connaissement. Celui-ci peut légitimement essayer de rédiger un connaissement comportant toutes les immunités prévues par les Règles en évitant les responsabilités dans la mesure du possible. L'essai n'est pas, cependant, sans risque.

Dans *Marine Cargo Claims*, 1965, à la page 46, Tetley a dit que des règles spécifiques relatives à l'interprétation des connaissements ont évolué. Voici sa première règle:

[TRADUCTION] 1. En cas de doute, on interprète un contrat à l'encontre des intérêts de l'auteur du contrat. Donc un connaissement imprimé par le transporteur (ce qui est généralement le cas) sera interprété contre celui-ci. Lorsque le chargeur prépare sa propre formule de connaissement, l'interprétation sera faite contre lui.

Les deux documents doivent être interprétés ensemble d'après leur sens et leur objet. En cas d'ambiguïté évidente, les exceptions ou clauses introduites en faveur d'une partie doivent être interprétées très strictement à son encontre, et il faut examiner l'ensemble des deux documents pour en dégager un sens général.

Dans le présent connaissement, la clause paramount (clause 1 précitée) dispose que le connaissement est [TRADUCTION] «soumis» aux *Règles de La Haye*. Elle est immédiatement suivie par une exception qui est, de prime abord, favorable au transporteur: [TRADUCTION] «sauf disposition expresse en sens contraire prévue dans le présent titre» (le connaissement). Mais cette exception est ambiguë. Elle peut signifier que les Règles seront généralement applicables, à moins que le connaissement n'en dispose autrement. Elle peut aussi signifier qu'il faut appliquer les Règles avant le chargement, pendant le voyage, et après le déchargement (ce qui constituerait une prorogation du délai pendant lequel les Règles s'appliquent habituellement), sauf en cas de disposition contraire du connaissement. D'après une troisième interprétation possible, l'exception aux *Règles de La Haye* s'appliquerait seulement avant le chargement, après le déchargement, ou pendant toute période précédant ou suivant celle où les marchandises sont sous la garde du transporteur. La dernière phrase de la clause 1 peut être invoquée à l'appui de l'une ou l'autre des deux dernières interprétations: [TRADUCTION] «Le transporteur n'est pas responsable . . . pendant que les marchandises ne

In other words, it is apparent that the bill is "subject to" the *Hague Rules*, but it is far from clear as to when, or where, or if, the carrier may avail himself of the exceptions favourable to him that he has written into the bill.

Exceptions provided in the bill come into conflict with the Rules in two distinct areas: the responsibility of the carrier in the carriage of goods, and possible monetary limitations to his liability.

Article III, Rule 2, places an absolute duty on the carrier to perform his tasks "properly and carefully" that is in accordance with a sound system, thus with efficiency. This he must do from the moment loading commences. His duties are to carry, keep and care, and to do so in the manner appropriate to the particular consignment, which in the instant case means in properly and carefully refrigerated holds. If the carrier cannot provide that special type of service, he must refuse to carry that particular type of shipment.

The duty prescribed in Article III, Rule 2, is subject to Article IV which spells out the exceptions, or the rights and immunities afforded to the carrier. Those provisions do not lessen the degree of skill expected of the carrier, or in any way excuse him from performing his tasks properly and carefully. Once the shipper has established that the goods were placed on board in good condition, that a clean bill of lading was issued, and that the goods were delivered in bad condition, then, under the Rules, the onus shifts to the carrier to show that he has properly and carefully performed all his tasks but that the damage to the cargo is excused under one of the exceptions.

Defendant has not tried to prove that the damage to the tuna has arisen from any of the causes listed under Article IV. An attempt was

sont pas sous sa garde véritable». Ainsi les Règles seraient applicables pendant que les marchandises sont sous sa garde véritable, c'est-à-dire au chargement, pendant le voyage et au déchargement.

^a En d'autres termes, il est évident que le connaissement est «soumis» aux *Règles de La Haye*, mais on ne voit pas du tout comment, quand et dans quelles circonstances le transporteur peut invoquer les exceptions qui lui sont favorables et qu'il a mises dans le connaissement.

Dans deux domaines différents, les exceptions prévues dans le connaissement sont incompatibles avec les Règles: celui de la responsabilité du transporteur dans le transport des marchandises et celui des limitations monétaires possibles à sa responsabilité.

^d En vertu du paragraphe 2 de l'article III, le transporteur a le devoir absolu d'exécuter son travail «de façon appropriée et soigneuse», c'est-à-dire selon une méthode sûre, donc de façon efficace. Ce devoir commence avec le chargement des marchandises. Son devoir consiste à assurer le transport, la garde et les soins qui conviennent à la cargaison visée, ce qui veut dire, en l'espèce, l'emmagasinage du poisson congelé dans des cales réfrigérées de façon appropriée et soigneuse. S'il ne peut pas fournir ce genre spécial de service, le transporteur ne doit pas accepter ce genre spécial de cargaison.

^g Le paragraphe 2 de l'article III prescrit ce devoir sous réserve de l'article IV qui énonce les exceptions ou droits et immunités du transporteur. Ces dispositions ne diminuent en rien le niveau d'habileté attendu de la part du transporteur, ni ne le dispensent en aucune manière d'exécuter son travail de façon appropriée et soigneuse. Il suffit au chargeur d'établir que les marchandises ont été chargées à bord en bonne condition, qu'un connaissement a été émis sans réserve et que les marchandises ont été livrées en mauvaise condition, pour qu'il incombe au transporteur, en vertu des Règles, d'établir qu'il a exécuté son travail de façon appropriée et soigneuse et que les dommages à la cargaison entrent dans le cadre d'une des exceptions.

^j Le défendeur n'a pas essayé de prouver que les dommages subis par le thon proviennent de l'une quelconque des causes énumérées dans l'article IV.

made to seek refuge behind paragraph 3 of clause 20 of the bill of lading which reads:

It is also agreed that if the shipowners shall have exercised due diligence to make the vessel in all respects seaworthy and properly manned, equipped and supplied, said vessel, her owners, agents or officers shall in no case be responsible for any loss or damage to any cargo shipped in refrigeration chambers whether such loss or damage arise from defect or insufficiency either before or after the shipment, in the hull of the said vessel or her refrigeration machinery, chambers, spaces or apparatus or any part thereof, or in any material used in the process of refrigeration and whether such loss or damage, however arising, be caused by the negligence, fault, error in judgment of the pilot, Master, officers, engineers, mariners, refrigeration engineers or any other servants of the shipowners or persons for whom they are responsible, or by unseaworthiness. It is expressly agreed any negligence, fault or error in the operation of said refrigerating apparatus shall be deemed to be and is hereby expressly agreed to be a fault or error in the management of the vessel, within the meaning of this Bill of Lading/Charter Party, and shall not be considered to be a fault or failure in the custody, care or stowage of merchandise shipped in refrigeration space.

The defendant states that under that clause, the carrier's responsibility in the case of refrigerated cargo was to exercise due diligence to provide a sound system. The evidence of the Chief Engineer of the *Doroty* is to the effect that, prior to loading the tuna, he personally checked the cargo compartments and the refrigeration equipment and found everything to be in proper working order. Lloyds and R.I.N.A. certificates were filed showing that a survey was carried out in February 1974 attesting that the *Doroty* was properly equipped and in cargo worthy condition.

The defendant submits that there is therefore sufficient evidence that the owners exercised due diligence under clause 20 of the bill. That may be so, but clause 20 does not displace the other duties imposed by the Rules not only to provide, but also to properly and carefully maintain, a sound system throughout the voyage.

Il a plutôt essayé de se réfugier derrière le paragraphe 3 de la clause 20 du connaissement, dont voici le libellé:

[TRADUCTION] Il est également convenu que, si les propriétaires du navire ont exercé toute diligence appropriée pour rendre le navire, à tous points de vue, navigable, bien armé, équipé et fourni, ledit navire, ses propriétaires, agents et employés ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages causés à toute cargaison transportée en congélation, que ces pertes ou dommages aient été ou non causés par des défauts ou insuffisances, survenus avant ou après le déchargement, dans la coque dudit navire ou dans ses installations frigorifiques, dans ses chambres, espaces ou appareils ou l'une quelconque de leurs parties, ou dans toute matière utilisée dans le processus de congélation, et que ces pertes ou dommages, survenus de quelque manière que ce soit, aient été ou non occasionnés par une négligence, une faute ou une erreur de jugement de la part du pilote, du capitaine, des officiers, mécaniciens, matelots, ingénieurs en réfrigération ou de tout préposé des propriétaires du navire ou de toute autre personne pour les faits desquels ils sont responsables, ou par le mauvais état de navigabilité. Il est expressément convenu que toute négligence, faute ou erreur dans l'exploitation desdites installations frigorifiques sera réputée une faute ou erreur dans l'exploitation du navire, au sens du présent connaissement/charte-partie, et est expressément reconnue comme telle dans la présente convention, et non une faute ou manquement dans la garde, les soins ou le transport des marchandises chargées dans les cales de congélation.

Le défendeur déclare qu'en vertu de cette clause, la responsabilité du transporteur, en cas de cargaison congelée, consiste à exercer une diligence raisonnable pour fournir un bon système. Suivant la déposition du chef mécanicien du *Doroty*, il a personnellement vérifié les compartiments réservés à la cargaison et les équipements de congélation, avant de charger le thon, et il a constaté que tout était en bon état de fonctionnement. Des certificats délivrés par Lloyds et par R.I.N.A. et déposés devant la Cour montrent qu'une enquête faite en février 1974 a établi que le *Doroty* était équipé de façon appropriée et était en bonne condition pour recevoir une cargaison.

Le défendeur allègue qu'il y a donc suffisamment de preuve pour établir que les propriétaires ont exercé une diligence raisonnable en vertu de la clause 20 du connaissement. Cela se peut, mais la clause 20 ne le libère pas des autres devoirs imposés par les Règles, qui consistent non seulement à fournir un système sûr pendant tout le voyage, mais aussi à le conserver dans cet état de façon appropriée et soigneuse.

Defendant also claims that with reference to the Star-Kist cargo the typed clause on the face of the bill relieves the vessel from all liability for the condition of the fish. It will be recalled that the typed clause provides that “the vessel is not responsible for physical condition of cargo nor for external damage to fish during loading and discharging”.

The exact import, or net result, of that clause is less than obvious. Firstly, there is no evidence that the tuna was damaged during “loading and discharging”. Then, it is not clear from the typed words whether the excused responsibility of the vessel for the “physical condition” of the tuna relates only to the loading and discharging, or to the fish carried on board. In any event, the evidence is to the effect that the damaged tuna was not delivered in the same “physical condition” in which it was received. If the typed clause purports to relieve the vessel from all liability for the carriage of the tuna, then it conflicts with clause 20 of the bill, and, of course, with the Rules. Again, the maker of the bill ought not to benefit from any ambiguity of his own creation.

I am of the view therefore that a proper construction of the bill read with the Rules does not relieve the defendant from his liability for the damage to the tuna. There now remains to determine whether defendant’s liability is limited to any specific amounts under the bill or the Rules.

The *Hague Rules* provide a £100 limitation per package or unit. Article IV, Rule 5 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 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. [The underlining is mine.]

Clause 13 of the bill refers to the Rules and to a “customary freight unit”. It reads as follows:

13. All claims for which the Carrier may be liable shall be adjusted and settled on the basis of the Shipper’s net invoice

Le défendeur allègue également qu’en ce qui concerne la cargaison Star-Kist, la clause dactylographiée sur le recto du connaissement libère le navire de toute responsabilité relative à la condition du poisson. On se rappelle qu’en vertu de cette clause [TRADUCTION] «le navire n’est pas responsable de la condition physique de la cargaison, ni des dommages externes causés au poisson pendant le chargement et le déchargement».

La signification exacte, ou résultat net, de cette clause n’est pas très claire. Tout d’abord, rien n’établit que le thon a été endommagé «pendant le chargement et le déchargement». Ensuite, la phrase dactylographiée n’énonce pas clairement si l’absence de responsabilité du navire pour la «condition physique» du thon se rapporte seulement au chargement et au déchargement, ou aussi au transport du thon par le navire. En tout cas, il est établi que le thon n’a pas été livré dans la même «condition physique» que lorsqu’il a été chargé à bord du navire. Si la clause dactylographiée prétend libérer le navire de toute responsabilité relative au transport du thon, elle n’est pas compatible avec la clause 20 du connaissement et, bien entendu, avec les Règles. Encore une fois, l’auteur du connaissement ne doit tirer parti d’aucune ambiguïté qu’il a lui-même créée.

Je suis donc d’avis qu’une interprétation appropriée du connaissement dans le contexte des Règles ne libère pas le défendeur de sa responsabilité pour les dommages causés au thon. Reste à voir si sa responsabilité est limitée à quelque montant spécifique, en vertu du connaissement ou des Règles.

Les *Règles de La Haye* prévoient une limitation de responsabilité à un maximum de 100£ par colis ou unité. Voici le texte du paragraphe 5 de l’article IV:

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 liv. sterl. 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. [C’est moi qui souligne.]

La clause 13 du connaissement renvoie aux Règles et à [TRADUCTION] «une unité de fret habituelle». En voici le libellé:

[TRADUCTION] 13. Toutes les réclamations en vertu desquelles le transporteur peut être responsable doivent être rajustées

cost plus freight and insurance premiums, if paid, and in no event shall the Carrier be liable for more than the damage actually sustained or for any loss of possible profit or any consequential loss. The Carrier shall not be liable for any loss of or damage to or in connection with, goods in an amount exceeding the minimum agreed value permitted by the pertinent Hague Rules Legislation per package, or, in the case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, unless the nature and value of such goods is declared in writing by the shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading and extra freight is paid thereon as required by applicable tariffs or rate schedules to obtain the benefit of such higher valuation. Partial losses shall be adjusted pro rata on the basis of the valuation agreed to herein. If the circumstances of the loss or damage are such that no Hague Rules Legislation is pertinent, then the value of the goods shall be deemed to be £100 sterling per package or customary freight unit. [The underlining is mine.]

The defendant argues that it is entitled to limit its liability to £100 "per customary freight unit". Plaintiffs claim that the defendant is entitled only to a limitation of £100 "per unit", the unit being one fish; and also that the monetary value referred to in the Rules is the gold value of £100, which in 1974 was considerably in excess of £400 in bank notes.

The distinction between "unit" and "freight unit" was discussed by the Supreme Court of Canada in *Falconbridge Nickel Mines Ltd. v. Chimo Shipping Limited*¹¹ and Ritchie J. referred to the *Anticosti* case¹² from which he reproduced at page 945 the following reasoning of the learned Trial Judge:

The word "unit" would, I think, normally apply only to a shipping unit, that is, a unit of goods; the word "package" and the context generally seem so to limit it.

It is common ground that the "customary freight unit" would be the short ton as specified under "Gross Weight" on the face of the two bills of lading.

Looking firstly at the last proviso of clause 13 of the bill, it is obvious that it does not apply in the instant case since the circumstances of the loss, as described earlier, are not such that no *Hague Rules* legislation is pertinent. The circumstances

¹¹ [1974] S.C.R. 933, at page 945.

¹² [1959] S.C.R. 372.

et réglées sur la base du coût net de facture du transporteur plus le fret et les primes d'assurance, si celles-ci sont payées, et en aucun cas la responsabilité du transporteur ne doit dépasser le montant des dommages véritablement subis ou des pertes sous forme de manque à gagner ou des pertes indirectes. Le transporteur ne doit être tenu d'aucune perte ou d'aucun dommage subi par les marchandises, ou y relatifs, dont le montant dépasse le minimum convenu permis par colis par les Règles de La Haye, ou, pour les marchandises non chargées sous forme de colis, par unité de fret habituelle, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par écrit par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration n'ait été insérée au connaissement, et que le fret supplémentaire y afférent ait été payé suivant les exigences du tarif applicable pour pouvoir profiter de cette estimation excédentaire. Le rajustement doit se faire au pro rata pour les pertes partielles, sur la base de l'estimation convenue dans le présent connaissement. En cas de pertes ou dommages tels qu'aucune règle de La Haye n'est pertinente, la valeur des marchandises sera fixée à 100 livres sterling par colis ou par unité de fret habituelle. [C'est moi qui souligne.]

Le défendeur soutient avoir le droit de limiter sa responsabilité à 100£ «par unité de fret habituelle». Les demandresses allèguent que le défendeur a seulement le droit de limiter sa responsabilité à 100£ «par unité», l'unité étant un poisson; et aussi que la valeur pécuniaire mentionnée dans les Règles est déterminée par la valeur or de 100£, laquelle, en 1974, dépassait de beaucoup 400£ en billets de banque.

Dans *Falconbridge Nickel Mines Ltd. c. Chimo Shipping Limited*¹¹, la Cour suprême du Canada a eu l'occasion d'analyser la distinction entre «l'unité» et «l'unité de fret», et le juge Ritchie a renvoyé à l'arrêt *Anticosti*¹² dont il a extrait le raisonnement suivant fait par le savant juge de première instance:

[TRADUCTION] Le terme «unité» s'appliquerait normalement, je crois, à une unité d'expédition, c'est-à-dire, une unité de marchandise; le terme «colis» et le contexte général semblent ainsi le restreindre.

Les parties sont d'accord que l'expression «unité de fret habituelle» désigne la tonne courte ainsi qu'il a été spécifié sous le titre [TRADUCTION] «Poids brut» au recto des deux connaissements.

Tout d'abord, la dernière disposition de la clause 13 du connaissement ne s'applique évidemment pas en l'espèce parce que les pertes décrites plus haut ne sont pas survenues dans des circonstances qui éliminent l'application des *Règles de La Haye*.

¹¹ [1974] R.C.S. 933, à la page 945.

¹² [1959] R.C.S. 372.

surrounding the damage to the tuna on board the *Doroty* are the very type of situations which the Rules are meant to govern.

The first part of clause 13 sets out that the carrier is not liable for any amount exceeding the minimum agreed value permitted by the Rules "per package, or . . . per customary freight unit".

But we are not concerned here with "packages" and the Rules deal only with "unit", not "customary freight unit". So, in view of the ambiguity created by the maker of the bill, the proper construction to be placed on the bill "subject to the Rules" is to read into the bill the only limitation imposed by the Rules on units, that is a liability on the carrier of "£100 per unit".

There are no provisions in the bill regarding the monetary value of £100 but it is provided in Article IX of the Rules that "The monetary units mentioned in this convention are to be taken to be gold value". In 1965, the gold value of £100 was held in *Fiat Company v. American Export Lines, Inc.*¹³ to be \$824 U.S. Plaintiffs explain that England was on the gold standard when the Convention was adopted in 1924, but went off it in 1925. Thus; plaintiffs' claims are well within the limitations under the Rules which are the only limitations that may, under proper construction, apply to the instant case.

I now turn to the quantum of damage. Defendant concedes that, since the actual fish loss could not be assessed until plaintiffs took steps to mitigate the loss, the proper expenses in mitigation of the loss are claimable. However, it is alleged that certain amounts claimed under salvage costs are not proper heads of damage, namely loss of contribution, mark up, cost of claim preparation, unloading costs and market value.

I do not propose to go over again plaintiffs' calculations of damage. I am satisfied that Mr. Gregory Deering, the vice-president in charge of production at the St. Andrews plant, has followed well accepted accounting principles and is not attempting to recover more than the losses sustained. He has proved to be a knowledgeable and

Les circonstances dans lesquelles le thon a été endommagé à bord du *Doroty* sont précisément parmi celles régies par les Règles.

^a La première partie de la clause 13 énonce que le transporteur n'est responsable d'aucun montant dépassant la valeur minimum convenue permise par les Règles [TRADUCTION] «par colis ou par unité de fret habituelle».

^b En l'espèce, nous n'avons pas à tenir compte des «colis», et les Règles traitent seulement de l'«unité», et non l'«unité de fret habituelle». En raison de l'ambiguïté créée par le rédacteur du connaissement, l'interprétation pertinente de ce dernier ^c «sous réserve des Règles» consiste donc à tenir compte, dans le connaissement, de la seule limitation imposée par les Règles relativement aux unités, à savoir la limitation de la responsabilité du transporteur à [TRADUCTION] «100£ par unité».

^d Aucune disposition du connaissement ne concerne ce montant de 100£, mais l'article IX des Règles prévoit que «Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent ^e valeur or». *Fiat Company c. American Export Lines, Inc.*¹³ a établi qu'en 1965, la valeur or de 100£ était 824 \$É.U. Les demandereses font valoir que l'Angleterre suivait le régime de l'étalon-or lors de l'adoption de la convention en 1924, mais a mis fin à ce régime en 1925. En conséquence, leurs réclamations restent bien en deçà de la limitation fixée par les Règles, qui est la seule applicable en l'espèce, selon une interprétation appropriée.

^f Maintenant, les dommages. Le défendeur admet que, comme la perte véritable ne pouvait être estimée avant que les demandereses aient pris les mesures nécessaires pour minimiser la perte, les dépenses appropriées faites à cette fin peuvent être réclamées. Il allègue, cependant, que certains montants réclamés au titre des frais de sauvetage ne sont pas des rubriques appropriées de dommages, à savoir la perte des contributions, les majorations, les frais de déchargement et la valeur marchande. ^g

^h Je ne vais pas examiner encore une fois le calcul des dommages fait par les demandereses. Je suis convaincu que M. Gregory Deering, vice-président responsable de la production à l'usine de St. Andrews, a appliqué les principes de comptabilité généralement suivis et n'essaie pas de recouvrer plus que le montant des pertes subies. Il nous est ⁱ

¹³ 1965 A.M.C. 384.

¹³ 1965 A.M.C. 384.

trustworthy witness. He held up extremely well under exhaustive examination and severe cross-examination. I am left with the distinct impression that his efficient handling of the salvage operations resulted in substantial savings, as it turns out to the benefit of defendant. An easier way out would have been to reject the damaged tuna and to claim the full value thereof.

Defendant did not produce at the trial evidence which would contradict either the accuracy or the propriety of the various claims, which were all properly detailed and described to the Court by plaintiffs. I therefore accept those claims *in toto* as proved and owing by defendant.

It is common ground that interest is allowable in Admiralty cases as a part of damage. Following upon the *Mar-Tirenno* decision¹⁴, I have, in 1976, awarded 7% as being a fair rate of interest from the date of damage to date of judgment¹⁵.

In the *Dumurra* case, as well as in the instant case, plaintiff did not claim in its statement of claim the actual commercial rate, nor the prime bank lending rate. It merely claimed "interest". In the present case, plaintiffs only claimed "interest" but filed in exhibit the Toronto-Dominion Bank rates over the period, ranging from a low of 8¼% to a high of 11½%.

An awarding of interest is discretionary and I am of the view that the rate of 8% would be fair and just under the circumstances and the period of years involved.

Judgment therefore in favour of plaintiff Atlantic Consolidated Foods Ltd. for \$88,279.27, and plaintiff Star-Kist Caribe Inc. for \$34,481, plus interest in each case at the rate of 8% per annum from May 6, 1974, to the date of judgment. Costs to the plaintiff in each case.

¹⁴ [1974] 1 F.C. 294—Addy J. allowed 6% interest.

¹⁵ *Maritime Telegraph and Telephone Company, Limited v. The "Dumurra"*, Court No. T-3315-74 rendered September 1, 1976, confirmed by the Federal Court of Appeal [1977] 2 F.C. 679 and motion for leave to appeal to Supreme Court of Canada dismissed July 20, 1977.

apparu bien informé et digne de foi. Il a très bien répondu au cours d'un interrogatoire complet et d'un contre-interrogatoire sans pitié. J'ai l'impression très nette que grâce à sa direction efficace des opérations de sauvetage, des économies importantes ont été réalisées qui finalement sont au profit du défendeur. Il aurait été très facile de rejeter le thon endommagé et d'en réclamer toute la valeur.

Le défendeur n'a produit à l'audience aucune preuve pour mettre en doute soit l'exactitude soit l'à-propos des différentes réclamations que les demanderesse ont décrites en détail devant la Cour. J'accepte donc ces réclamations *in toto* comme établies et dues par le défendeur.

Dans les affaires d'amirauté, il est reconnu que les intérêts peuvent être alloués comme partie intégrante des dommages-intérêts. Suivant la décision rendue dans *Mar-Tirenno*¹⁴, j'ai accordé, en 1976, un taux de 7 p. 100 comme taux raisonnable, pour un intérêt à calculer du jour où le dommage est survenu au jour du jugement¹⁵.

Dans *Dumurra*, tout comme en l'espèce, le demandeur n'avait pas réclamé dans sa déclaration le taux commercial en vigueur, ni le taux préférentiel bancaire. Il avait simplement réclamé «des intérêts». En l'espèce, les demanderesse ont aussi réclamé simplement «des intérêts» mais ont déposé, comme pièce à conviction, les taux appliqués par la Banque Toronto-Dominion pour la période, allant de 8¼ p. 100 à 11½ p. 100.

L'allocation des intérêts est discrétionnaire et je suis d'avis qu'un taux de 8 p. 100 serait juste et équitable en l'espèce et compte tenu du nombre d'années en cause.

En conséquence, jugement sera rendu en faveur de la demanderesse Atlantic Consolidated Foods Ltd. pour un montant de \$88,279.27 et en faveur de la demanderesse Star-Kist Caribe Inc. pour un montant de \$34,481, plus les intérêts calculés, dans chaque cas, au taux de 8 p. 100 par an, du 6 mai 1974 à la date du jugement. Les frais sont alloués à la demanderesse dans chaque cas.

¹⁴ [1974] 1 C.F. 294. Le juge Addy a alloué des intérêts au taux de 6 p. 100.

¹⁵ *La Marine Telegraph and Telephone Company, Limited c. Le «Dumurra»*, n° du greffe T-3315-74, rendu le 1^{er} septembre 1976, confirmé par la Cour d'appel fédérale [1977] 2 C.F. 679, et requête en autorisation d'appeler à la Cour suprême du Canada rejetée le 20 juillet 1977.