

T-3465-74

Canadian General Electric Company Limited, A. E. Hickman Company Limited (*Plaintiffs*)

v.

Les Armateurs du St-Laurent Inc., Gordon Forwarders Limited, Harvey Terminals, a Division of A. Harvey & Company Limited (*Defendants*)

Trial Division, Dubé J.—Toronto, May 3; Ottawa, May 10, 1976.

Maritime law—Plaintiff claiming damages from defendants in respect of goods shipped from Barrie and received at St. John's in damaged condition—Defendant shipowners alleging no contractual link with plaintiffs—Defendant cargo forwarders claiming it was a contractual term between plaintiffs and themselves that risk during carriage would be plaintiffs'—Whether document a bill of lading—Federal Court Rule 474—Carriage of Goods by Water Act, R.S.C. 1970, c. C-15, ss. 2, 5—Hague Rules, art. VI—Bills of Lading Act, R.S.C. 1970, c. B-6, s. 4.

Goods were shipped from Barrie, Ontario and received at St. John's, Newfoundland, in a damaged state. Plaintiffs claimed damages from the shipowners, cargo forwarders and terminal operators. Defendant shipowners alleged that there was no contractual link between themselves and plaintiffs, the ship having been time chartered to the forwarders. And defendant forwarders stated that it was a term of their contract with plaintiffs that risk to goods during carriage would be that of plaintiffs. Plaintiffs applied under Rule 474 to determine whether the document in question was a bill of lading. Plaintiffs alleged that the forwarders did not take advantage of Article VI of the Hague Rules, but instead issued a negotiable instrument, the alleged bill.

Held, the document is not a bill of lading. A bill of lading, it is generally accepted, serves three purposes: it is a receipt for the goods, a representation of the contract of carriage, and a document of title. The document in question is unsigned, and, while neither the *Carriage of Goods by Water Act* or the Rules specifically so require, it appears from section 4 of the *Bills of Lading Act* that signing is at least an important evidentiary element. The negotiability aspect of the document is of the utmost importance in determining whether or not it is a bill of lading under the *Carriage of Goods by Water Act* and Rules, because the very purpose of the proviso in Article VI is to protect other parties, to whom the document might be endorsed, from the limited responsibility of the carrier. In view of the role and essence of a bill of lading as described in all the authoritative works quoted, it is difficult to see how the unsigned document here can be described as a negotiable bill of lading; it would be better described as a non-negotiable receipt. The document is not entitled "bill of lading", nor is

T-3465-74

Compagnie générale Électrique du Canada Limitée, A. E. Hickman Company Limited (*Demandereses*)

a

c.

Les Armateurs du St-Laurent Inc., Gordon Forwarders Limited, Harvey Terminals, une branche de A. Harvey & Company Limited (*Défenderesses*)

b

Division de première instance, le juge Dubé—Toronto, le 3 mai; Ottawa, le 10 mai 1976.

Droit maritime—La demanderesse réclame des dommages-intérêts aux défenderesses au sujet de marchandises en provenance de Barrie et livrées en mauvais état à Saint-Jean—Les armateurs défendeurs nient tout lien contractuel avec les demandereses—Les défenderesses, transporteurs de marchandises, prétendent qu'un contrat conclu entre les demandereses et elles-mêmes stipulait que les risques du transport des marchandises seraient à la charge des demandereses—Le document est-il un connaissement?—Règle 474 de la Cour fédérale—Loi sur le transport des marchandises par eau, S.R.C. 1970, c. C-15, art. 2 et 5—Article VI des Règles de la Haye—Loi sur les connaissements, S.R.C. 1970, c. B-6, art. 4.

Des marchandises ont été expédiées par bateau de Barrie (Ontario), et sont arrivées endommagées à Saint-Jean (Terre-Neuve). Les demandereses réclament des dommages-intérêts aux armateurs, aux transporteurs des marchandises ainsi qu'aux exploitants de l'entrepôt. Les armateurs défendeurs nient tout lien contractuel avec les demandereses, le navire ayant été affrété par les transporteurs. Selon ces derniers, leur contrat avec les demandereses stipulait que les risques de transport des marchandises seraient à la charge de celles-ci. Les demandereses demandent à la Cour, conformément à la Règle 474, de décider si le document en question est un connaissement. Les demandereses affirment que les transporteurs ne se sont pas prévalus de l'article VI des Règles de la Haye, mais qu'ils ont plutôt émis un document négociable, soit le connaissement en question.

Arrêt: ce document n'est pas un connaissement. On admet de façon générale que le connaissement a trois fonctions: reçu des marchandises, contrat de transport et titre de propriété. Le document en question n'est pas signé, et, alors que ni la *Loi sur le transport des marchandises par eau* ni les Règles ne l'exigent en particulier, il ressort de l'article 4 de la *Loi sur les connaissements* que la signature constitue pour le moins un élément de preuve important. La négociabilité du document revêt une importance capitale pour déterminer s'il s'agit d'un connaissement au sens de la *Loi sur le transport des marchandises par eau* et des Règles, car le but même de la restriction prévue à l'article VI est de protéger les autres parties à l'ordre desquelles le document pourrait être endossé, contre la responsabilité limitée du transporteur. Compte tenu du rôle et de la nature d'un connaissement tel que les définissent tous les ouvrages importants mentionnés, il m'est difficile de voir comment ce document non signé peut être considéré comme un document négociable; il serait plus prudent peut-être de le décrire comme

there anything to indicate that the carrier intended it to be such. In fact, the carrier denied issuing a bill of lading.

Harland & Wolff, Ltd. v. Burns & Laird Lines, Ltd. (1931) 40 L.I.L.R. 286 and *The "Marlborough Hill" v. Alex. Cowan and Sons, Ltd.* [1921] 1 A.C. 444, applied. *Montreal Trust Company v. Canadian Surety Co.* (1939) 67 K.B. (Qué.) 218; *Gosse Millerd, Limited v. Canadian Government Merchant Marine, Limited* [1929] A.C. 223; "*The Ardennes*" [1951] 1 K.B. 55 and *Hugh Mack & Co. Ltd. v. Burns & Laird Lines, Ltd.* (1943-44) 77 L.I.L.R. 377, agreed with.

APPLICATION.

COUNSEL:

G. R. Strathy for plaintiffs.
N. H. Frawley for defendant Gordon Forwarders Limited.
G. Vaillancourt for defendant Les Armateurs du St-Laurent Inc.

SOLICITORS:

McTaggart, Potts, Stone & Herridge, Toronto, for plaintiffs.
McMillan, Binch, Toronto, for defendant Gordon Forwarders Limited.
Langlois, Drouin & Laflamme, Quebec City, for defendant Les Armateurs du St-Laurent Inc.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

DUBÉ J.: This application on behalf of the plaintiffs is to determine the following question of law raised by the pleadings:

Is the document referred to in paragraph 2(b) of the Statement of Claim and paragraph 5 of the Statement of Defence of the Defendant, Gordon Forwarders Limited, a Bill of Lading within the meaning of the *Carriage of Goods By Water Act*, R.S.C. 1970, c. 15 [sic]?

The relevant paragraphs of the pleadings read as follows:

2. (b) The Defendant, Gordon Forwarders Limited is a corporation incorporated pursuant to the laws of Ontario and is carrying on business in Hamilton, Ontario and at all material times herein it was engaged as cargo forwarders and otherwise engaged in the movement of goods and were the issuers of an unnumbered Bill of Lading respecting the carriage of goods aboard the ship dated September 28, 1973. Additionally, this Defendant made all of the arrangements for the transportation of the goods from the premises of the Plaintiff, Canadian General Electric Company Limited at Barrie, Ontario to St.

un récépissé non négociable. Ce document n'est pas intitulé «connaissance», et rien ne semble indiquer que le transporteur avait l'intention de le faire passer pour tel. En fait, le transporteur a affirmé ne pas avoir émis de connaissance.

Arrêts appliqués: *Harland & Wolff, Ltd. c. Burns & Laird Lines, Ltd.* (1931) 40 L.I.L.R. 286 et *Le «Marlborough Hill» c. Alex. Cowan and Sons, Ltd.* [1921] 1 A.C. 444. Arrêts approuvés: *Montreal Trust Company c. Canadian Surety Co.* (1939) 67 B.R. (Qué.) 218; *Gosse Millerd, Limited c. Canadian Government Merchant Marine, Limited* [1929] A.C. 223; *«The Ardennes»* [1951] 1 K.B. 55 et *Hugh Mack & Co. Ltd. c. Burns & Laird Lines, Ltd.* (1943-44) 77 L.I.L.R. 377.

DEMANDE.

AVOCATS:

G. R. Strathy pour les demandereses.
N. H. Frawley pour la défenderesse Gordon Forwarders Limited.
G. Vaillancourt pour la défenderesse Les Armateurs du St-Laurent Inc.

PROCUREURS:

McTaggart, Potts, Stone & Herridge, Toronto, pour les demandereses.
McMillan, Binch, Toronto, pour la défenderesse Gordon Forwarders Limited.
Langlois, Drouin & Laflamme, Québec, pour la défenderesse Les Armateurs du St-Laurent Inc.

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

LE JUGE DUBÉ: Les demandereses sollicitent une décision sur le point de droit suivant soulevé dans les plaidoiries:

[TRADUCTION] Le document mentionné au paragraphe 2b) de la déclaration et au paragraphe 5 de la défense de Gordon Forwarders Limited, défenderesse, est-il un connaissance au sens de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970, c. 15 [sic]?

Voici les paragraphes pertinents des plaidoiries:

[TRADUCTION] 2. b) La défenderesse Gordon Forwarders Limited est une compagnie constituée en corporation en vertu des lois de l'Ontario, qui exerce son commerce à Hamilton (Ontario) et qui, à toutes les époques en cause, s'est livrée au transport de cargaisons, mais qui effectue également du transport de marchandises. Elle a délivré un connaissance non numéroté daté du 28 septembre 1973 pour le transport de marchandises à bord du navire. En outre, la présente défenderesse a pris toutes les mesures nécessaires pour le transport des marchandises de l'établissement de la demanderesse, Compa-

John's, Newfoundland and in that connection arranged for road transportation to Montreal and water transportation from Montreal to St. John's.

5. As to paragraph 6 of the Statement of Claim the Defendant herein denies that it had any responsibility under The Carriage of Goods By Water Act, R.S.C. 1970 Chap. C-15 and further denies it was in negligent breach of any duty of care. The Defendant herein denies that it ever issued a bill of lading in connection with the carriage of the goods herein nor was the issuance of one ever intended.

The application is made under Rule 474 of the Federal Court:

Rule 474. (1) The Court may, upon application, if it deems it expedient so to do,

- (a) determine any question of law that may be relevant to the decision of a matter, or
- (b) determine any question as to the admissibility of any evidence (including any document or other exhibit),

and any such determination shall be final and conclusive for the purposes of the action subject to being varied upon appeal.

(2) Upon application, the Court may give directions as to the case upon which a question to be decided under paragraph (1) shall be argued.

Counsel for defendant Les Armateurs du St-Laurent Inc. filed representations in writing without appearance under Rule 325 submitting that the answer to the question of law should be in the negative.

Counsel for defendant Gordon Forwarders Limited appeared and objected to the determination as being premature, and alleged in the alternative that if the question of law were to be determined before the trial itself, it should be determined in the negative. Learned counsel claimed it was undesirable to determine the question of law now as some of the facts material to the determination were in dispute.

I felt however there were sufficient material facts alleged in the affidavit, in the document itself annexed to the affidavit, and admitted in the pleadings to support a determination of the narrow issue referred to the Court. Being of the view that it would be expedient to make such a determination, I ruled accordingly.

The document in question, annexed to the affidavit in support of the motion, bears reproducing in its entirety:

gnie générale Électrique du Canada Limitée, à Barrie (Ontario) jusqu'à Saint-Jean (Terre-Neuve): elle a donc vu au transport routier jusqu'à Montréal et au transport maritime de Montréal à Saint-Jean.

5. En ce qui concerne le paragraphe 6 de la déclaration, la défenderesse décline par les présentes toute responsabilité en vertu de la Loi sur le transport des marchandises par eau, S.R.C. 1970, chap. C-15 et nie toute négligence attribuable à un défaut de diligence de sa part. La défenderesse nie, par les présentes, avoir émis un connaissance pour le transport des marchandises ou en avoir eu l'intention.

La demande est présentée conformément à la Règle 474 de la Cour fédérale:

Règle 474. (1) La Cour pourra, sur demande, si elle juge opportun de le faire,

- a) statuer sur un point de droit qui peut être pertinent pour la décision d'une question, ou
- b) statuer sur un point afférent à l'admissibilité d'une preuve (notamment d'un document ou d'une autre pièce justificative),

et une telle décision est finale et péremptoire aux fins de l'action sous réserve de modification en appel.

(2) Sur demande, la Cour pourra donner des instructions quant aux données sur lesquelles doit se fonder le débat relatif à un point à décider en vertu du paragraphe (1).

L'avocat du défendeur, Les Armateurs du St-Laurent Inc., a présenté, sans comparaître, des observations écrites en vertu de la Règle 325, selon lesquelles la réponse à la question de droit devrait être négative.

L'avocat de la défenderesse, Gordon Forwarders Limited a comparu et a soulevé une objection à la décision sur le point de droit au motif qu'elle est prématurée; il soutient que si la question doit être tranchée avant l'instruction, la décision doit comporter une réponse négative. Le savant avocat prétend qu'il n'est pas souhaitable de statuer sur la question de droit maintenant car certains faits importants ne sont pas encore établis.

Toutefois, il y a à mon avis suffisamment de faits importants allégués dans l'affidavit et dans le document y annexé et admis dans les plaidoiries pour justifier une décision sur le point précis soumis à la Cour. Estimant qu'il était opportun de statuer sur la question, j'ai décidé en conséquence.

Le document en question, joint à l'affidavit de la requête, se présente ainsi:

GORDON FORWARDERS LIMITED
260 GAGE AVENUE SOUTH
HAMILTON, ONTARIO

Phone 416-547-4505 Telex No. 012-742

SEPTEMBER 23, 1973

SHIPPED, in apparent good order and condition, by Canadian General Electric Co. Ltd., Barrie, Ontario on board the good steamship or motor vessel, called the M.V. Maurice Desgagnes, Trip No. 9-East now lying in the Port of Montreal, Quebec and bound for St. John's Newfoundland.

For: Canadian General Electric Co. Ltd. and A. E. Hickman Co. Ltd., St. John's, Newfoundland

distribution load.

Being marked and numbered as herein, and to be delivered in like good order and condition at the aforesaid Port of St. John's, Nfld.

2181 pcs. misc electrical appliances,
20,854 lbs

Freight prepaid

QUANTITY, DESCRIPTION AND STOWAGE FREIGHT PREPAID
SHIP LOST OR NOT LOST

INSURANCE ALL RISKS FOR ACCOUNT OF OWNERS OF
MERCHANDISE.

TO: BE DISCHARGED AT A. HARVEY & CO. LTD. PIER

RATED TO DOCK ST. JOHN'S ONLY.

DISTRIBUTION CHARGES TO FOLLOW

1210 pcs. for A. E. Hickman St. John's
121 pcs. for A. E. Hickman Fortune, Nfld.
109 pcs. for A. E. Hickman, Grand Falls, Nfld.
741 pcs. for C.G.E., St. John's, Nfld.

Received ex Smith Transport Ltd.
Pro 3128593

Shippers No. 48470-77, 155
48479-80, 48486-511

Declared valuation \$104,270.00

THIS COPY TO BE PRESENTED AT PIER PRIOR TO RELEASE OF
GOODS.

In their statement of claim plaintiffs claim that pieces of electrical appliances were shipped in good order and condition from Barrie, Ontario, and were received at St. John's, Newfoundland, in a damaged condition. They claim damages from the shipowners, defendant Les Armateurs du St-Laurent, the cargo forwarders, defendant Gordon Forwarders Limited, and also the terminal operators, defendant Harvey Terminals. Defendant shipowners allege there was no contractual link between themselves and the plaintiffs, the ship *Maurice Desgagnes* being at all material times time-chartered to the cargo forwarders. The latter state that it was a term of the contract between plaintiffs and themselves that the risk in the goods during their carriage would be that of the plaintiffs. Thus

[TRADUCTION] GORDON FORWARDERS LIMITED
260 SUD, AVENUE GAGE
HAMILTON (ONTARIO)

Téléphone: 416-547-4505 Téléex: 012-742

LE 23 SEPTEMBRE 1973

EMBARQUÉES, des marchandises reçues en bon état apparent, de la Compagnie générale Électrique du Canada Limitée, à Barrie (Ontario) à bord du navire à vapeur ou à moteur N.M. Maurice Desgagnes, voyage n° 9-Est, qui mouille présentement l'ancre au port de Montréal (Québec), et voyagera à destination de Saint-Jean (Terre-Neuve).

Pour le compte de: Compagnie générale Électrique du Canada Limitée et A. E. Hickman Co. Ltd., Saint-Jean (Terre-Neuve)
charge de distribution.

Marquées et numérotées comme suit aux présentes, et devant être livrées en bon état apparent au port susmentionné de Saint-Jean (Terre-Neuve).

2181 pièces d'appareils électriques divers
20,854 livres

Port payé à l'avance

QUANTITÉ, DESCRIPTION ET FRAIS D'ARRIMAGE PAYÉS
D'AVANCE NAVIRE PERDU OU NON PERDU

ASSURANCE TOUS RISQUES COUVRANT LES PROPRIÉTAIRES
DES MARCHANDISES.

À: DÉCHARGER AU QUAI DE A. HARVEY & CO. LTD.

DEVANT ENTRER AU BASSIN À SAINT-JEAN SEULEMENT.

FRAIS DE DISTRIBUTION À SUIVRE

1210 pièces pour A. E. Hickman à Saint-Jean
121 pièces pour A. E. Hickman à Fortune (Terre-Neuve)
109 pièces pour A. E. Hickman à Grand Falls (Terre-Neuve)
741 pièces pour C.G.E. à Saint-Jean (Terre-Neuve)

Reçu de Smith Transport Ltd.
Pro 3128593

Chargeurs N° 48470-77, 155
48479-80, 48486-511

Valeur déclarée: \$104,270

COPIE À PRÉSENTER AU QUAI AVANT LA REMISE DES
MARCHANDISES.

Dans leur déclaration, les demanderesse sou-tiennent que les pièces des appareils électriques avaient été expédiées en bon état de Barrie (Ontario), mais étaient endommagées à leur arrivée à Saint-Jean (Terre-Neuve). Elles réclament des dommages-intérêts aux armateurs, Les Armateurs du St-Laurent, aux transporteurs de cargaisons, Gordon Forwarders Limited, ainsi qu'aux exploitants de l'entrepôt, Harvey Terminals. Les armateurs défendeurs nient tout lien contractuel avec les demanderesse, le navire *Maurice Desgagnes* n'ayant cessé, à toutes les époques en cause d'être affrété à terme par les expéditeurs. Selon ces derniers, leur contrat avec les demanderesse stipulait que celles-ci assumaient les risques de transport des marchandises d'où l'importance de déci-

the importance of determining whether or not the document in question was a bill of lading. If the question is answered in the affirmative, plaintiffs will claim that defendants may not contract out of their liability, under Article VI of the Hague Rules annexed to the *Carriage of Goods by Water Act*¹ which reads:

Article VI

Special Conditions

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier, and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care, and discharge of the goods carried by water, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed, are such as reasonably to justify a special agreement. [The underlining is mine.]²

Section 2 of the *Carriage of Goods by Water Act* stipulates that the Hague Rules relating to bills of lading have effect in relation to the carriage of goods by water from any port in Canada. The document in question refers to goods on board the vessel *Maurice Desgagnes* lying in the Port of Montreal and bound for St. John's, Newfoundland.

Article I of the Rules defines the following expressions:

Article I
Definitions

In these Rules the following expressions have the meanings hereby assigned to them respectively, that is to say,

(a) "carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper;

¹ R.S.C. 1970, c. C-15.

² The underlining is mine throughout.

der si le document en question constitue un connaissement. Par l'affirmative les demanderesse soutiendront que les défendeurs ne peuvent par contrat se décharger de leurs obligations en vertu de l'article VI des Règles de La Haye annexées à la *Loi sur le transport des marchandises par eau* et dont voici le texte:¹

Article VI

Conditions spéciales

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par eau, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale. [C'est moi qui souligne.]²

L'article 2 de la *Loi sur le transport des marchandises par eau* prévoit que les Règles de La Haye sur les connaissements sont exécutoires relativement au transport des marchandises par eau à partir de n'importe quel port du Canada. En l'espèce, le document en question mentionne les marchandises à bord du navire *Maurice Desgagnes* qui mouille l'ancre au port de Montréal, à destination de Saint-Jean (Terre-Neuve).

L'article I des Règles donne les définitions suivantes:

Article I
Définitions

Dans les présentes Règles, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous:

a) «transporteur» comprend le propriétaire ou l'affrèteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur;

¹ S.R.C. 1970, c. C-15.

² Les textes soulignés qui suivent le sont par mes soins.

(b) "contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by water, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter-party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same;

(c) "goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever, except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried;

(d) "ship" means any vessel used for the carriage of goods by water;

(e) "carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship.

The purpose of the *Carriage of Goods by Water Act* and the annexed Rules was to replace the conventional contract by which the carrier attempted to relieve himself of liability, by a legislative umbrella under which the carrier could limit his responsibility by way of the Article VI exception, provided that no bill of lading was issued. (See *Gosse Millerd, Limited v. Canadian Government Merchant Marine, Limited* [1929] A.C. 223 at page 236.) The proviso against the issuance of a negotiable bill of lading is to protect innocent third parties against the limited liabilities of the carrier.

Plaintiffs rightly allege that defendant Gordon Forwarders Limited could have availed itself of Article VI as allowed by section 5 of the Act:

5. Article VI of the Rules, in relation to the carriage of goods by water in ships carrying goods from any port or place in Canada to any other port or place in Canada, has effect as though that Article referred to goods of any class instead of to particular goods and as though the proviso to the second paragraph of the said Article were omitted.

It is plaintiffs' contention that said defendant did not take advantage of Article VI, but issued instead a negotiable instrument, the alleged bill of lading.

Neither the Act nor the Rules provide a definition of "bill of lading". It is generally accepted that a bill of lading serves three purposes: it is a receipt for the goods, it represents the contract of carriage and it is a document of title (See Poor on

b) «contrat de transport» s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par eau; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur de connaissement;

c) «marchandises» comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée;

d) «navire» signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par eau;

e) «transport de marchandises» couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

La Loi sur le transport des marchandises par eau et les Règles en annexe visent à substituer au contrat classique dont le transporteur s'est servi pour tenter de se dégager de ses obligations, une protection légale qui lui permettrait de limiter sa responsabilité au moyen de l'exception prévue à l'article VI, à condition toutefois qu'aucun connaissement n'ait été émis. (Voir l'affaire *Gosse Millerd, Limited c. Canadian Government Merchant Marine, Limited* [1929] A.C. 223 à la page 236). La réserve interdisant l'émission d'un connaissement négociable vise à protéger des tiers innocents contre les responsabilités limitées du transporteur.

Les demandeurs soutiennent à juste titre que la défenderesse Gordon Forwarders Limited aurait pu se prévaloir de l'article VI, comme le permet l'article 5 de la Loi:

5. En ce qui concerne le transport des marchandises par eau dans des navires transportant des marchandises d'un port ou endroit du Canada à quelque autre port ou endroit du Canada, l'article VI des Règles est exécutoire comme s'il visait des marchandises de toute catégorie, au lieu de marchandises particulières, et comme si la réserve du deuxième paragraphe dudit article était omise.

Les demanderesses affirment que ledit défendeur ne s'est pas prévalu de l'article VI, mais qu'il a plutôt émis un document négociable, le prétendu connaissement.

Ni la Loi ni les Règles ne définissent le «connaissement». On admet de façon générale que le connaissement a trois fonctions: il constitue un reçu de la marchandise, il constate le contrat de transport et est un titre représentatif de la marchandise.

Charterparties and Ocean Bills of Lading, page 134). The *Bills of Lading Act*³ does not define bill of lading but section 4 describes what it represents:

4. Every bill of lading in the hands of a consignee or endorsee for valuable consideration, representing goods to have been shipped on board a vessel or train, is conclusive evidence of such shipment as against the master or other person signing the bill of lading, notwithstanding that such goods or some part thereof may not have been so shipped, unless such holder of the bill of lading has actual notice, at the time of receiving it, that the goods had not in fact been laden on board, or unless such bill of lading has a stipulation to the contrary; but the master or other person so signing may exonerate himself in respect of such misrepresentation by showing that it was caused without any default on his part, and wholly by the fault of the shipper or of the holder, or of some person under whom the holder claims.

The document before me is not signed.

Neither the *Carriage of Goods by Water Act* nor the Rules specifically require that a bill of lading be signed, but it appears from the above section that signing is at least an important evidentiary element. A review of textbook authorities on the essential elements of a bill of lading sheds some light on the matter.

In volume 13 of *British Shipping Laws*, Singh and Colinvaux, the essential facts in a bill of lading are detailed as follows at page 297 *et seq.*: a) the name of the shipper, b) the name of the consignee, c) the port of loading, d) the name of the ship, e) the port of discharge, f) the description of the goods, g) the date, h) the number of signed negotiable copies. The complete paragraph h) reads:

(h) *The number of signed negotiable copies.* The bill of lading must state how many negotiable copies have been signed. Two or three such copies are most usual, but sometimes there are more or even only one, according to the requirements of the shipper rather than of the shipping company.

Bill of lading is defined in volume 5 of *British Shipping Laws*, Sassoon, (2nd ed.) at paragraph 72:

A bill of lading is a document which is signed by the shipowner or his agent acknowledging that goods have been shipped on board a particular vessel which is bound for a particular destination and stating the terms on which the goods so received are to be carried.

(Voir Poor, *Charterparties and Ocean Bills of Lading* à la page 134). La *Loi sur les connaissements*³ ne définit pas le connaissement, mais l'article 4 décrit ce qu'il constitue:

a 4. Tout connaissement que détient un consignataire ou un endossataire en contrepartie d'une cause ou d'une considération valable, portant que des marchandises ont été expédiées sur un vaisseau ou par train, constitue, contre le capitaine ou autre personne signataire du connaissement, une preuve concluante de cette expédition, même si ces marchandises ou une partie b d'entre elles peuvent n'avoir pas été ainsi expédiées, à moins que ce détenteur du connaissement n'ait été de fait informé, lors de la réception du connaissement, que les marchandises n'avaient pas été véritablement chargées, ou sauf si ce connaissement stipule le contraire. Toutefois, le capitaine ou autre c semblable signataire peut dégager sa responsabilité à l'égard de cette fausse déclaration, en démontrant que celle-ci n'a été causée par aucun manquement de sa part, mais entièrement par la faute de l'expéditeur ou du détenteur, ou de quelque personne de qui ce dernier tient ses droits.

Le document qui m'est soumis n'est pas signé.

d Ni la *Loi sur le transport des marchandises par eau* ni les Règles n'exigent explicitement la signature du connaissement, mais à la lecture de l'article précédent, elle semble constituer un élément de preuve pour le moins important. Un examen des ouvrages de fond en la matière nous éclaire sur les éléments essentiels d'un connaissement.

Dans le volume 13 de *British Shipping Laws*, Singh et Colinvaux énumèrent comme suit les éléments essentiels du connaissement, aux pages 297 et suivantes: a) le nom du chargeur, b) le nom du destinataire, c) le port de chargement, d) le nom du navire, e) le port de déchargement, f) la description des marchandises, g) la date et h) le nombre d'exemplaires négociables signés. Voici le texte intégral du paragraphe h):

[TRADUCTION] h) *Nombre d'exemplaires négociables signés.* Le connaissement doit indiquer le nombre d'exemplaires négociables signés. Généralement, il est établi en deux ou trois exemplaires, quelquefois il y en a plus ou même un seul, selon les exigences du chargeur plutôt que celles de la compagnie de transport maritime.

Au paragraphe 72 du volume 5 (2^e éd.) de *British Shipping Laws*, Sassoon définit ainsi le connaissement:

[TRADUCTION] Le connaissement est un document signé par l'armateur ou son agent par lequel il reconnaît que des marchandises ont été chargées à bord d'un certain navire en vue de leur acheminement vers une destination déterminée et qui j énonce les conditions de transport des marchandises ainsi reçues.

³ R.S.C. 1970, c. B-6.

³ S.R.C. 1970, c. B-6.

Lord Goddard is quoted further down the page from his decision in "*The Ardennes*"⁴ case:

It is, I think, well settled that a bill of lading is not in itself the contract between the shipowner and the shipper of goods, though it has been said to be excellent evidence of its terms: *Sewell v. Burdick*, per Lord Bramwell and *Crooks v. Allan*. The contract has come into existence before the bill of lading is signed; the latter is signed by one party only, and handed by him to the shipper usually after the goods have been put on board. No doubt if the shipper finds that the bill contains terms with which he is not content, or does not contain some term for which he has stipulated, he might, if there were time, demand his goods back; but he is not, in my opinion, for that reason, prevented from giving evidence that there was in fact a contract entered into before the bill of lading was signed different from that which is found in the bill of lading or containing some additional term. He is no party to the preparation of the bill of lading; nor does he sign it.

Thompson, G. H. M., in *Bills of Lading*, Stevens and Sons Ltd., London, 1925, defines the document at page 14:

A bill of lading is a document signed by the shipowner or the master of the ship or other agent of the shipowner.

at page 15, he adds:

Upon its being signed the bill of lading is handed to the shipper, who may either retain it or transfer it to another person.

Purchase, H. G., in *Documents of Title to Goods*, Sweet & Maxwell Limited, 1931, provides his definition at page 22:

The bill of lading is a document of title to goods in its most complete form. When the merchant has entered into a contract for shipment with the shipowner and the goods have been accepted by the ship, a bill of lading is signed by the shipowner or his agent, usually the master of the ship, and handed over to the shipper.

at page 25:

According to Lord Blackburn in his book on Sale, it is "A writing signed on behalf of the owners of the ship in which the goods are embarked, acknowledging the receipt of the goods and undertaking to deliver them at the end of the voyage, subject to such conditions as may be mentioned in the bill of lading." Another definition is "an acknowledgment under the hand of the captain that he has received such goods (loaded on board his ship) which he undertakes to deliver to the person named in that bill of lading".

at page 28:

⁴ [1951] 1 K.B. 55 at pages 59-60.

Et on cite une décision de lord Goddard dans l'affaire «*The Ardennes*»⁴:

[TRADUCTION] Il est, à mon sens, bien établi qu'un connaissement ne constitue pas par lui-même le contrat liant l'armateur et l'expéditeur, bien que, selon certains arrêts, il puisse avoir une grande force probante quant aux conditions de ce contrat: voir le jugement de lord Bramwell dans l'affaire *Sewell c. Burdick* et l'arrêt *Crooks c. Allan*. Le contrat est préexistant à la signature du connaissement; ce dernier n'est signé que par une seule des parties, et remis par elle à l'expéditeur, généralement après le chargement des marchandises sur le navire. Certes, si l'expéditeur constate que le connaissement comporte une clause qui ne le satisfait pas, ou ne comporte pas une clause qu'il a exigée, il pourrait, s'il en a le temps, réclamer ses marchandises; mais il n'est pas pour autant, à mon avis, empêché de prouver qu'un contrat avait été effectivement conclu avant la signature du connaissement, et dont la teneur était différente de celle du connaissement, ou qui comportait une clause supplémentaire. Il ne prend aucune part à l'établissement du connaissement; il ne le signe pas.

Dans l'ouvrage *Bills of Lading*, Stevens and Sons Ltd., Londres, 1925, G. H. M. Thompson définit le connaissement comme suit, à la page 14:

[TRADUCTION] Le connaissement est un document signé par l'armateur, ou par le capitaine du navire ou par un autre agent de l'armateur.

et il ajoute à la page 15:

[TRADUCTION] Une fois signé, le connaissement est remis au chargeur qui peut le garder ou le transmettre à une autre personne.

Dans *Documents of Title to Goods*, Sweet & Maxwell Limited, 1931, H. G. Purchase donne la définition suivante à la page 22:

[TRADUCTION] Le connaissement est un titre représentatif des marchandises dans sa forme la plus complète. Lorsqu'un commerçant conclut un contrat d'expédition avec un armateur et que les marchandises ont été acceptées à bord du navire, le connaissement est signé par l'armateur ou son agent, habituellement le capitaine du navire, pour ensuite être remis au chargeur.

à la page 25:

[TRADUCTION] Selon lord Blackburn dans son ouvrage *on Sale*, il s'agit d'un document signé au nom des armateurs du navire à bord duquel les marchandises sont chargées, par lequel ces derniers reconnaissent avoir reçu les marchandises et s'engageant à les livrer à la fin du voyage, sous réserve des conditions prévues au connaissement. Il le définit également comme «un accusé de réception des marchandises (chargées à bord d'un navire) par le capitaine qui s'engage à les remettre à la personne mentionnée au connaissement».

et à la page 28:

⁴ [1951] 1 K.B. 55 aux pages 59-60.

The shipper uses the printed form of bill of lading, which he procures from the shipowner's printers, and he fills in the shipping details which are checked by the shipowner or his agent or broker and the bill of lading is then signed.

Scrutton on *Charterparties and Bills of Lading*, 18th ed., Sweet & Maxwell, London, 1974 at page 52 under the head "Issue of the Bill of Lading", writes:

AFTER the shipment of goods under a contract of affreightment, the bill of lading is signed by the carrier or his agent and delivered to the shipper, in exchange for the mate's receipt, where one exists.

Where the Carriage of Goods by Sea Act 1924 applies, the shipper may demand a bill of lading immediately the goods are received into the charge of the carrier.

Where it is the shipper's duty to present bills of lading, he must do so within a reasonable time after the cargo is loaded, although the ship is lost before he presents them. And when the cargo is loaded he must present the bill of lading in a reasonable time, even though the lay-days have not expired. The master, in his turn, is bound to sign bills of lading in respect of each parcel shipped within a reasonable time of presentation and is not entitled to delay signing until all the cargo has been shipped.

The three functions of a bill of lading are outlined by Bes, J., in *Chartering and Shipping Terms*, vol. 1, 9th ed., Barker & Howard Ltd., London, 1975 at page 110:

A Bill of Lading has the following functions:

1. It is a receipt for goods, signed by the master or other duly authorized person on behalf of the carriers.
2. It is a document of title to the goods described therein.
3. It serves as evidence of the terms and conditions of carriage agreed upon between the two parties.

*Halsbury's Laws of England*⁵ describes bill of lading in paragraph 470, and deals with the "Signature of the Bill of Lading" in a special section under that heading from which paragraphs 485 and 486 are worthy of note:

470. **Description.** A bill of lading is a document signed by the shipowner, or by the master, or other agent of the shipowner, which states that certain specified goods have been shipped in a particular ship, and which purports to set out the terms on which the goods have been delivered to and received by the ship. After signature it is handed to the shipper, who may either retain it or transfer it to a third person. This person may be named in the bill of lading as the person to whom delivery of the goods is to be made on arrival at their destination, in which case he is known as the consignee; if he is not named in the bill of lading, he is usually known as the holder or endorsee of the bill of lading. A bill of lading issued by the shipowner's agent in the absence of any contract of carriage is a nullity. The effect

[TRADUCTION] Le chargeur utilise le formulaire imprimé du connaissement qu'il obtient des imprimeurs de l'armateur et y insère tous les détails du chargement qui sont vérifiés par l'armateur, son agent ou le courtier et le connaissement est alors signé.

^a Sous le titre [TRADUCTION] «Délivrance du connaissement», Scrutton écrit à la page 52 de *Charterparties and Bills of Lading*, 18^e éd., Sweet & Maxwell, Londres, 1974:

^b [TRADUCTION] APRÈS le chargement des marchandises en vertu d'un contrat d'affrètement, le connaissement est signé par le transporteur ou son agent et remis au chargeur contre le reçu de bord, le cas échéant.

^c Dans la mesure où s'applique le Carriage of Goods by Sea Act 1924, le chargeur peut exiger un connaissement dès la réception des marchandises par le transporteur.

^d Lorsque le chargeur doit présenter les connaissements, il doit le faire dans un délai raisonnable après le chargement de la cargaison, même si le navire est perdu avant qu'il ne les présente. Une fois la cargaison chargée, il doit présenter les connaissements dans un délai raisonnable, même si les jours de planche ne sont pas expirés. A son tour, le capitaine doit signer les connaissements dans un délai raisonnable après leur présentation, pour chaque colis embarqué, et il ne peut en retarder la signature jusqu'à la mise à bord de toute la cargaison.

^e J. Bes définit les trois fonctions du connaissement à la page 110 de *Chartering and Shipping Terms*, volume 1, 9^e éd., Barker & Howard Ltd., Londres, 1975:

[TRADUCTION] Un connaissement a les fonctions suivantes:

- ^f 1. C'est un reçu de marchandises, signé par le capitaine ou une autre personne dûment autorisée par les transporteurs.
2. C'est un titre représentatif des marchandises énumérées.
3. Il constitue une preuve des modalités et conditions du transport convenues par les deux parties.

^g L'ouvrage *Halsbury's Laws of England*⁵ décrit le connaissement au paragraphe 470 et traite spécifiquement aux paragraphes 485 et 486 de la [TRADUCTION] «Signature du connaissement»; voici le texte de ces paragraphes:

^h [TRADUCTION] 470. **Description.** Un connaissement est un document signé par l'armateur, le capitaine ou un autre agent de l'armateur, attestant que certaines marchandises ont été chargées à bord d'un navire désigné et décrivant les conditions auxquelles les marchandises ont été livrées au navire et reçues. Après avoir été signé, il est remis au chargeur qui peut le garder ou le transmettre à un tiers. Ce dernier peut être mentionné au connaissement comme la personne devant recevoir les marchandises dès leur arrivée à destination, c'est-à-dire le destinataire; s'il n'est pas précisé au connaissement, il est généralement désigné comme détenteur ou endossataire du connaissement. Est nul tout connaissement émis par l'agent de l'armateur en l'absence d'un contrat de transport. Les effets du

⁵ 3rd ed., vol. 35.

⁵ 3^e éd., vol. 35.

of a bill of lading depends upon the circumstances of the particular case, of which the most important are the position of the shipper and of the holder. There is no stamp duty on a bill of lading.

485. **By whom signed.** The bill of lading is usually signed, not by the shipowner personally, but by the master or other agent acting on the shipowner's behalf. If the shipowner signs it himself, no difficulty arises. Where, however, the signature is that of an agent, the shipowner's liability depends upon the extent of the agent's authority, and the general principles of agency apply.

486. **Effect of master's signature.** The shipowner is bound by his master's signature to a bill of lading, provided that the master, in signing the bill of lading, did not exceed the authority which the shipper knew or ought to have known that the master possessed. Where the bill of lading in question is one which the master was expressly authorised to sign, the shipowner's liability is clear. His liability does not, however, depend upon the existence of an express authority; he is equally liable where the master is acting within the scope of his apparent authority as such.

It was held in *Hugh Mack & Co., Ltd. v. Burns & Laird Lines, Ltd.*⁶ that the operation of the Rules was confined to the carriage of goods under a bill of lading or similar document of title and did not apply to the coasting trade in so far as such trade was carried on with non-negotiable receipts instead of bills of lading. It also held that Article VI afforded the shipowners complete protection in that the "special conditions" were embodied in a receipt marked "non-negotiable". The negotiability aspect of the document is of the utmost importance in determining whether or not it is a bill of lading under the *Carriage of Goods by Water Act* and the Rules, because the very purpose of the proviso in Article VI is to protect other parties, to whom the document might be endorsed, from the limited responsibility of the carrier. In view of the role and essence of a bill of lading as defined in all the authoritative textbooks quoted above, it is difficult to see how the unsigned document before me can be described as a negotiable bill of lading as envisaged by the Act and the Rules annexed thereto. Perhaps the document would better be described as a non-negotiable receipt.

Lord Chief Justice Andrews in his judgment in the *Hugh Mack* case (*supra*), referring to the document before him (which was duly signed),

⁶ (1943-44) 77 L.L.R. 377.

connaissancement dépendent des circonstances entourant chaque cas, dont les plus importantes sont la situation du chargeur et du détenteur. Le connaissance ne porte pas de droit de timbre.

485. **Signature.** Le connaissance est généralement signé par le capitaine du navire ou par un autre agent délégué par l'armateur, mais non par ce dernier personnellement. Si l'armateur le signe lui-même, cela ne soulève aucun problème. Toutefois, si le connaissance est signé par un agent, la responsabilité de l'armateur dépend alors des limites du mandat de l'agent, et, dans ce cas, les principes généraux du mandat s'appliquent.

486. **Effets de la signature du capitaine.** L'armateur est lié par la signature de son capitaine à la condition qu'en signant le connaissance, le capitaine n'outrepasse pas ses pouvoirs, dont le chargeur avait connaissance ou dont il aurait dû avoir connaissance. Lorsque le capitaine est expressément autorisé à signer le connaissance en question, la responsabilité de l'armateur ne fait l'objet d'aucune équivoque. Toutefois, sa responsabilité ne dépend pas de l'existence d'un mandat exprès; il est également responsable lorsque le capitaine agit dans la limite de ses pouvoirs apparents.

Dans l'arrêt *Hugh Mack & Co., Ltd. c. Burns & Laird Lines, Ltd.*⁶, on a statué que les Règles s'appliquaient au transport des marchandises en vertu d'un connaissance ou d'un document attestant un titre représentatif similaire mais non au cabotage, dans la mesure où il est effectué sur la base de reçus non négociables plutôt que des connaissances. On a également jugé que l'article VI assure une protection complète aux armateurs en ce que les «conditions spéciales» prennent la forme d'un reçu marqué «non négociable». La négociabilité du document revêt une importance capitale pour déterminer s'il s'agit d'un connaissance au sens de la *Loi sur le transport des marchandises par eau* et des Règles, car le but même de la réserve prévue à l'article VI est de protéger les autres parties à l'ordre desquelles le document pourrait être endossé, contre la responsabilité limitée du transporteur. Vu le rôle et la nature du connaissance tel que défini dans tous les ouvrages faisant autorité précités, il m'est difficile de considérer le document non signé qui m'est soumis comme un connaissance négociable au sens de la Loi et des Règles y annexées. Peut-être serait-il plus exact de le décrire comme un reçu non négociable.

Se référant au document soumis (dûment signé), le juge en chef lord Andrews, dans l'affaire *Hugh Mack* (précitée), a statué que même s'il s'agissait

⁶ (1943-44) 77 L.L.R. 377.

held that even if it could properly be described as a "document of title", it was not "similar to" a bill of lading. After describing the characteristics it lacked, he concluded (at page 383):

... above all, it is not a negotiable instrument, the indorsement and delivery of which may affect the property in the goods shipped.

Attempting to define the words "other document of title", he continued:

I shall not purport to give an exhaustive definition; but the term doubtless includes what is known as a "received for shipment" bill of lading—a document issued before shipment as distinguished from a bill of lading properly so called which is not signed or delivered until after shipment has taken place. Suffice it, however, for me to say that in my opinion the phrase does not include a mere receipt such as was given by the shipowner to the shipper in this case.

The document before the Court is not titled "bill of lading" and there is nothing to indicate that the carrier intended it to be a bill of lading. In fact, the defendant carrier in his defence alleges it did not issue a bill of lading. The document has to be considered as a mere receipt given by the forwarder to the shipper, and not a negotiable bill of lading issued by the shipowner and signed by the master or other agent in authority.

Lord Blackburn in *Harland & Wolff, Ltd. v. Burns & Laird Lines, Ltd.*⁷ looked not only at the signature of an alleged bill of lading but also at the time of the signature. He said at page 289:

The argument for the pursuers in so far as it depended upon the document dated Dec. 23, 1929, being treated as a bill of lading appears to me to be quite untenable. The document was apparently not signed till 10 days after the date it bears, but even at that date the ship and its cargo were at the bottom of the sea. It is quite apparent that the sole purpose for which it was signed was to verify the amount and value of the cargo which had been lost, and that it was in no sense intended to satisfy the purpose of a bill of lading. That appears to me to end the case

The House of Lords examined a document in all its details and pronounced it to be a bill of lading in *The "Marlborough Hill" v. Alex. Cowan and Sons, Ltd.*⁸ The judgment was delivered by Lord Phillimore who said at page 453:

à proprement parler d'un [TRADUCTION] «titre représentatif», le document n'était pas [TRADUCTION] «similaire à» un connaissement. Après avoir énuméré les éléments faisant défaut, il a affirmé à la page 383:

[TRADUCTION] . . . de surcroît, il ne s'agit pas d'un document négociable dont l'endossement et la remise peuvent modifier la propriété des marchandises transportées.

Il a tenté de définir ainsi l'expression «autre titre représentatif»:

[TRADUCTION] Je n'entend pas en donner une définition exhaustive; le terme couvre sans doute le connaissement «reçu pour embarquement», c'est-à-dire un document émis avant le chargement par opposition au connaissement proprement dit qui est signé et remis après le chargement. A mon avis, l'expression ne comprend pas un simple reçu semblable à celui qu'a donné l'armateur au chargeur en l'espèce.

Le document soumis à la Cour n'est pas intitulé «connaissement» et rien n'indique que le transporteur avait l'intention qu'il en soit ainsi. En fait, dans sa défense, le transporteur soutient n'avoir délivré aucun connaissement. Le document doit être considéré comme un simple reçu remis par l'expéditeur au chargeur et non comme un connaissement négociable délivré par l'armateur et signé par le capitaine ou un autre agent autorisé.

Dans l'affaire *Harland & Wolff, Ltd. c. Burns & Laird Lines, Ltd.*⁷, lord Blackburn a non seulement étudié la signature d'un prétendu connaissement, mais également la date de la signature et il a déclaré, à la page 289:

[TRADUCTION] La thèse des demandeurs selon laquelle le document daté du 23 décembre 1929 est considéré comme un connaissement me semble tout à fait inacceptable. Le document n'a manifestement été signé que dix jours après la date indiquée, et à cette date le navire et la cargaison étaient déjà au fond de l'océan. Il est bien évident qu'il a été signé dans le seul but de vérifier le volume et la valeur de la cargaison perdue et non afin de respecter l'objet du connaissement. Cela, à mon avis, règle la question

Dans l'affaire *Le «Marlborough Hill» c. Alex. Cowan and Sons, Ltd.*⁸, la Chambre des lords a examiné un document de très près et statué qu'il s'agissait d'un connaissement. Lord Phillimore a prononcé le jugement et il a déclaré à la page 453:

⁷ (1931) 40 L.L.R. 286.

⁸ [1921] 1 A.C. 444.

⁷ (1931) 40 L.L.R. 286.

⁸ [1921] 1 A.C. 444.

No doubt it appears from the margin that it is the form in use by the Commonwealth and Dominion Line, Ltd., Cunard Line, Australasian service, trading from New York to Australia and New Zealand, with Funch, Edye & Co. Incorporated, as the American agents; and it may be said that it is not signed by the master, but by that firm as agents for the master. It is, however, well known that in general ships the master does not usually sign. The bills of lading are signed in the agents' office by the agents. It should perhaps be added that it is evidently contemplated by the document that the shipper will assign his rights and that the assignee or holder of the bill of lading will present the document at the port of delivery, and that his receipt and not that of the shipper will be the discharge to the shipowner.

In *Montreal Trust Company v. Canadian Surety Co.*⁹ a question arose as to the applicability of the *Water Carriage of Goods Act* (1927) and a document was produced purporting to be a bill of lading. Dealing with the document, Bond J. pointed out that while there were cases in which a bill of lading was signed after the ship had sailed, it appeared in this case that the document might not even have been signed. He said at page 220:

A good deal can be said, and has been said, for the contention that the document in question is not a bill of lading, strictly so-called. To begin with it is apparently not signed—at least as appears from the copy fyled [*sic*] by the appellants, and the original is not produced. Again, while headed “bill of lading”, it has the appearance rather of a “shipping order”—as it appears on respondent's exhibit D-4—or, as it is often referred to by writers on the subject, a “received for shipment bill of lading”. It is doubtful if the latter is strictly a bill of lading at all. (Temperley, *Carriage of Goods by Sea Act*, 1924, 3rd ed. 1927, p. 7.)

I am of the view therefore that the unsigned document referred to in this application is not a bill of lading within the meaning of the *Carriage of Goods by Water Act*.

Costs in the cause.

⁹(1939) 67 K.B. (Que.) 218.

[TRADUCTION] Il semble, d'après la marge, qu'il s'agit bien du formulaire utilisé par Commonwealth and Dominion Line, Ltd., Cunard Line, Australasian service, dont les agents américains sont Funch, Edye & Co. Incorporated et qui font affaire entre New-York, l'Australie et la Nouvelle-Zélande; il n'a pas été signé par le capitaine mais par la société en question à titre d'agent du capitaine. Toutefois, il est bien établi que le capitaine d'un navire non affrété ne signe pas un tel document. Les connaissements sont signés par les agents dans leurs bureaux. On devrait peut-être ajouter que le document prévoit expressément que le chargeur cédera ses droits, que le mandataire ou détenteur du connaissement présentera le document au port de livraison et que son reçu et non celui du chargeur tiendra lieu de quittance pour l'armateur.

L'affaire *Montreal Trust Company c. Canadian Surety Co.*⁹ a soulevé la question de l'applicabilité de la *Loi sur le transport des marchandises par eau* (1927) et un document y avait été présenté à titre de connaissement. A ce propos, le juge Bond a souligné que même si dans certains cas le connaissement est signé après le départ du navire, il semble que dans cette affaire le document n'avait même pas été signé. Il déclare à la page 220:

[TRADUCTION] On peut soutenir assez fermement, et on l'a déjà fait, que le document en question n'est pas un connaissement, au sens strict du mot. Tout d'abord, il n'est pas signé—à en juger du moins par la copie déposée par les appelants, l'original n'ayant pas été présenté. Là aussi, bien qu'intitulé «connaissement», il ressemble plutôt à un «Ordre d'embarquement», selon la pièce D-4 de l'intimée ou, comme le désignent souvent les auteurs en la matière, un «connaissement—reçu pour embarquement». Il est fort incertain que ce dernier constitue un connaissement, au véritable sens du mot. (Temperley, *Carriage of Goods by Sea Act*, 1924, 3^e éd. 1927, page 7.)

Donc, à mon avis, le document non signé dont il est question en l'espèce ne constitue pas un connaissement au sens de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*.

Dépens à suivre l'issue de la cause.

⁹(1939) 67 B.R. (Qué.) 218.