

**Canadian General Electric  
Company Limited** (*Plaintiff*) *Appellant*;

and

**Pickford & Black Limited** (*Defendant*)

*Respondent.*

1970: March 10, 11; 1970: June 1.

Present: Abbott, Judson, Ritchie, Spence and  
Pigeon JJ.

ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT  
OF CANADA

*Shipping—Stowage—Negligence—Cargo shifting  
—Claim against stevedores—No limitation of liability.*

The plaintiff contends that the respondent, a firm of stevedores, had been negligent in the stowing of certain heavy electrical equipment belonging to the plaintiff on board a steamship. The defendant's Superintendent of stevedores supervised the loading and stowing and the port Warden, who had inspected the cargo after stowage, gave his certificate. The day after sailing it was found that some of the cargo had shifted and the ship turned back to port (Halifax). The evidence of faulty stowage was the only explanation given by anyone for the shifting of the cargo and the consequent damage. The action in contract against the ship was duly settled for valuable consideration and there remained only the claim against the stevedoring company for negligence. The trial judge found that on a balance of probability the damage was caused by defective stowage. An appeal, heard by three judges of the Exchequer Court, was allowed on the ground that there was no evidence of negligence by the stevedores. The plaintiff appealed to this Court.

*Held:* The appeal should be allowed.

The evidence in the present case discloses that the cargo was defectively stowed, that there was no other reason for it having shifted within less than forty-eight hours after the ship put to sea, and that such defective stowage was an act or omission which reasonably competent stevedores should have foreseen would be likely to injure the cargo and which did injure the cargo and thus caused the damage complained of.

**Canadian General Electric  
Company Limited** (*Demanderesse*) *Appelante*;

et

**Pickford & Black Limited** (*Défenderesse*)

*Intimée.*

1970: les 10 et 11 mars; 1970: le 1<sup>er</sup> juin.

Présents: Les Juges Abbott, Judson, Ritchie, Spence  
et Pigeon.

EN APPEL DE LA COUR DE L'ÉCHIQUIER  
DU CANADA

*Navigation — Arrimage — Négligence — Déplacement de la cargaison—Réclamation contre l'arrimeur—Responsabilité non limitée.*

La demanderesse prétend que l'intimée, une entreprise d'arrimage, a été négligente dans l'arrimage du matériel électrique lourd appartenant à la demanderesse à bord d'un navire. Le surintendant d'arrimage de la défenderesse a vu au chargement et à l'arrimage, et le gardien du port, qui a vérifié la cargaison après que l'arrimage eut été complété, a délivré son certificat. Au lendemain du départ, on a constaté qu'une partie de la cargaison s'était déplacée, le navire a fait demi-tour et est rentré au port (Halifax). La preuve relative au mauvais arrimage est la seule explication qui ait été donnée du déplacement de la cargaison et du dommage qui en est résulté. L'action contractuelle dirigée contre le navire a fait l'objet d'un règlement pour valeur reçue et il ne reste que la réclamation pour négligence contre l'arrimeur. Le juge de première instance a statué que la prépondérance des probabilités est à l'effet que l'arrimage incorrect a causé le dommage. Un appel, entendu par trois juges de la Cour de l'Échiquier, a été accueilli pour le motif qu'il n'y avait pas de preuve de négligence de la part des arrimeurs. La demanderesse en appela à cette Cour.

*Arrêt:* L'appel doit être accueilli.

La preuve soumise en la présente affaire révèle que la cargaison a été mal arrimée, qu'aucune autre raison ne peut en expliquer le déplacement moins de quarante-huit heures après le départ du navire et que ce mauvais arrimage est un acte ou une omission vraisemblablement susceptible d'endommager la cargaison et qui l'a effectivement endommagée et ainsi causé le dommage faisant l'objet de la réclamation comme des arrimeurs raisonnablement compétents auraient dû le prévoir.

APPEAL from a judgment rendered by a panel of three judges of the Exchequer Court of Canada<sup>1</sup>, reversing a judgment of Pottier D.J.A. (Nova Scotia). Appeal allowed.

*F. O. Gerity, Q.C.*, and *G. S. Black, Q.C.*, for the plaintiff, appellant.

*Donald D. Anderson* and *William M. Kydd*, for the defendant, respondent.

The judgment of the Court was delivered by

RITCHIE J.—This is an appeal from a judgment of the Exchequer Court of Canada<sup>1</sup> setting aside a judgment of Pottier J., sitting as District Judge in Admiralty for the Nova Scotia Admiralty District, whereby he held that the respondent, Pickford & Black Limited, a firm of stevedores, had been negligent in the stowing of certain heavy electrical equipment belonging to the appellant on board the Steamship *Lake Bosomtwe* thereby causing damage to the appellant as a result of the cargo shifting in the hold of the said ship within 48 hours of its having put to sea.

The circumstances giving rise to this litigation are that the appellant, in its capacity as a manufacturer of heavy electrical equipment, had agreed to ship some of that equipment destined for the Republic of Ghana via Halifax, Nova Scotia, on the Steamship *Lake Bosomtwe*. The goods were shipped from the appellant's plant at Peterborough, Ontario, on through bills of lading issued by the Canadian Pacific Railways and the Canadian National Railways and were assembled at Halifax by the respondent who, as a stevedoring company, had entered into a contract with the ship owner's managers undertaking to load its ships at the Port of Halifax.

The *Lake Bosomtwe* arrived at Halifax on February 20, 1965, by which time all the appellant's cargo had been assembled so that loading began on that day and was completed late on February 26th when the ship sailed. The day after sailing it was found that some of the cargo had shifted and the ship turned back to Halifax where it arrived on February 28th.

APPEL d'un jugement rendu par trois juges de la Cour de l'Échiquier du Canada<sup>1</sup>, infirmant un jugement du Juge Pottier, juge de district en amirauté (Nouvelle-Écosse). Appel accueilli.

*F. O. Gerity, c.r.*, et *G. S. Black, c.r.*, pour la demanderesse, appelante.

*Donald D. Anderson* et *William M. Kydd*, pour la défenderesse, intimée.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE RITCHIE—Le pourvoi est à l'encontre d'un jugement de la Cour de l'Échiquier du Canada<sup>1</sup>, qui a infirmé un jugement du Juge Pottier, siégeant en tant que Juge de district en amirauté pour le district d'amirauté de la Nouvelle-Écosse, dans lequel il a décidé que l'intimée, Pickford & Black Limited, une entreprise d'arrimage, avait été négligente dans l'arrimage du matériel électrique lourd appartenant à l'appelante à bord du navire *Lake Bosomtwe*, causant ainsi des dommages à l'appelante lorsque la cargaison s'est déplacée dans la cale dudit navire, moins de 48 heures après qu'il eut pris la mer.

Les circonstances qui ont donné naissance à ce litige sont les suivantes. L'appelante, en sa qualité de manufacturier de matériel électrique lourd, avait convenu d'en expédier, à destination de la République du Ghana, via Halifax, Nouvelle-Écosse, à bord du navire *Lake Bosomtwe*. La marchandise a été ainsi expédiée de l'usine de l'appelante à Peterborough, Ontario, comme en font foi les connaissements délivrés par le Chemin de fer Canadien du Pacifique et les Chemins de fer nationaux, et a été assemblée à Halifax par l'intimée qui, comme arrimeur, s'était engagée par contrat avec les agents du propriétaire du navire à charger ses navires au port d'Halifax.

Le *Lake Bosomtwe* est entré dans le port d'Halifax le 20 février 1965, alors que toute la marchandise de l'appelante avait été assemblée; ainsi, on a commencé à charger le navire le jour même et ce travail a été achevé tard dans la journée du 26 février, date à laquelle le navire a quitté le port. Au lendemain du départ, on a constaté qu'une partie de la cargaison s'était déplacée, le navire a fait demi-tour et est rentré à Halifax le 28 février.

<sup>1</sup>[1969] 2 Ex. C.R. 392.

<sup>1</sup>[1969] 2 R.C. de l'É. 392.

It is apparent that the ship's return was occasioned by the fact that the appellant's heavy cargo in Hold No. 2 had shifted, and as will hereafter appear, the basic question raised by this appeal is whether the evidence discloses it to have been more probable than not that the shifting of the cargo was caused by negligence on the part of the respondent.

The appellant brought action against the ship as well as the respondent, but the action in contract against the ship was duly settled for valuable consideration and there remains only the claim against the stevedoring company for negligence.

In my opinion in undertaking the task of loading and stowing the appellant's goods in the ship, the stevedoring company was under a duty to the appellant to take reasonable care to avoid acts or omissions which it could reasonably be foreseen would be likely to injure those goods. This duty did not arise out of any contract between the parties but because, in carrying out the work which it had undertaken for the ship owners, the respondent should have had the appellant in contemplation as being a person directly affected by its acts. There does not appear to be any dispute in the courts below as to the existence of such a duty, but it is contended by the respondent that in the event of it being found to have been in breach of that duty, it is entitled to have its liability for damages limited in accordance with the provisions of art. IV, Rule 5 of the Rules in the Schedule to the *Water Carriage of Goods Act*, R.S.C. 1952, c. 291, which are incorporated in the contracts of carriage evidenced by the "through bills of lading." This argument was not dealt with in the courts below, but as it was raised before us and is extensively developed in the factum of the respondent, it is perhaps as well for me to point out that as the stevedoring company is a complete stranger to the contract of carriage it would not be affected by any provisions for limitation of liability or otherwise contained in the bills of lading and if the respondent was in breach of its duty to take reasonable care of the goods which it was stowing in the ship, it must accept the normal consequences of its tort. The law in this regard is, in my opinion, correctly stated in the reasons for judgment of the majority of the House of Lords

Il est évident que le retour du navire a été occasionné par le déplacement de la cargaison lourde de l'appelante dans la cale n° 2; et, comme nous le verrons plus tard, la question fondamentale que soulève ce pourvoi est de savoir si la preuve révèle qu'il est probable que le déplacement de la cargaison a été causé par la négligence de l'intimée.

L'appelante a engagé son action tant contre le navire que contre l'intimée, mais l'action contractuelle dirigée contre le navire a fait l'objet d'un règlement pour valeur reçue et il ne reste que la réclamation pour négligence contre l'arrimeur.

A mon avis, en entreprenant de charger et arrimer la marchandise de l'appelante sur le navire, l'arrimeur avait le devoir d'y apporter un soin raisonnable pour éviter des actes ou omissions dont on pouvait raisonnablement prévoir qu'un dommage à la marchandise en résulterait. Ce devoir ne découlait d'aucun lien contractuel entre les parties mais, en s'acquittant du travail qu'elle avait entrepris pour le compte des armateurs, l'intimée devait voir en l'appelante une personne directement touchée par ses actes. Dans les cours d'instance inférieure l'existence de ce devoir ne semble pas avoir été contestée, mais l'intimée prétend que, si l'on conclut à un manquement à ce devoir, sa responsabilité relative aux dommages doit être limitée conformément aux dispositions de l'art. IV, règle 5 des Règles que l'on trouve à l'Annexe de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1952, c. 291, dispositions qui sont incorporées au contrat de transport dont les connaissements sont la preuve. Cette question n'a pas fait l'objet des débats dans les cours d'instance inférieure, mais comme elle a été soulevée devant cette Cour et que l'intimée l'a considérablement développée dans son factum, il est peut-être préférable que je signale le fait que l'arrimeur n'étant aucunement partie au contrat de transport, n'est touché par aucune disposition tendant à limiter la responsabilité ou autrement contenue dans les connaissements. Si l'intimée a manqué à son devoir d'apporter un soin raisonnable en faisant l'arrimage de la marchandise sur le navire, elle doit subir les conséquences normales de sa faute. A mon avis, le droit qui s'applique à cette question est correctement énoncé dans les motifs du jugement majoritaire de la

in *Midland Silicones v. Scruttons Limited*<sup>2</sup>, where the relevant cases are fully discussed.

The respondent contends that the appellant took an active part in the loading and stowage of the cargo and that it was thus a party to the way in which the ship was stowed and to any defects there may have been in such stowage. The learned trial judge, however, made the following finding:

I think the responsibility for proper stowage was on the part of the defendant stevedores and the evidence does not show that they ever even themselves assumed that the plaintiffs were relieving them of the responsibility for proper stowage.

I agree with this finding which does not appear to have been disturbed by the Exchequer Court.

It is not disputed that the *Lake Bosomtwe* returned to the Port of Halifax within 48 hours after its departure and that its return was occasioned by the cargo having shifted. Neither the master nor any of the crew of the ship testified at the trial and the evidence as to the condition of the weather during the voyage given by the Chief Weather Officer for the Atlantic Region was that it was relatively benign for the time of year. There was also evidence to the effect that stowage for the contemplated voyage should have been such as to be capable of withstanding very much heavier weather than anything that was encountered. There was no evidence of any stranding, collision, or structural defect in the ship which could have caused or contributed to the shifting and in fact the evidence of faulty stowage, to which reference will hereinafter be made, was the only explanation given by anyone for the shifting of the cargo and the consequent damage.

The only witnesses who testified on behalf of the respondent were its Superintendent of Stevedores who supervised the loading and stowing and the Port Warden who had inspected the cargo after stowage and had given a certificate that in his opinion the vessel was in a fit state to proceed upon her voyage. The Supervisor of Stevedores not unnaturally testified as to the adequacy of the

Chambre des Lords dans *Midland Silicones v. Scruttons Limited*<sup>2</sup>, où les précédents pertinents sont discutés à fond.

L'intimée prétend que l'appelante a participé activement au chargement et à l'arrimage de la cargaison et qu'elle est ainsi responsable de la façon d'arrimer la marchandise et de tous défauts qui ont pu survenir dans cet arrimage. Cependant, le savant Juge de première instance constate ce qui suit:

[TRADUCTION] Je pense que la responsabilité d'assurer un arrimage correct revenait à l'entreprise d'arrimage défenderesse et la preuve ne démontre pas que celle-ci ait jamais elle-même présumé que les demandeurs la relevaient de cette responsabilité. Je suis d'accord avec cette conclusion, qui ne semble pas avoir été remise en question par la Cour de l'Échiquier.

On n'a pas contesté le fait que le *Lake Bosomtwe* est retourné au port d'Halifax moins de 48 heures après son départ et que son retour a été occasionné par le déplacement de la cargaison. Ni le capitaine, ni aucun membre de l'équipage du navire n'ont témoigné au procès et la preuve relative aux conditions météorologiques durant le voyage, déposée par le chef du bureau météorologique de la région de l'Atlantique, est à l'effet que ces conditions étaient relativement favorables pour la saison. Il a aussi été prouvé que l'arrimage prévu pour ce voyage aurait dû être tel qu'il puisse affronter des conditions atmosphériques pires que celles qui ont prévalu. Aucune preuve n'a été déposée d'un échouage, d'une collision ou d'un défaut de construction du navire qui aurait pu causer le déplacement ou y contribuer. En fait, la preuve relative au mauvais arrimage, dont nous parlerons plus loin, est la seule explication qui ait été donnée du déplacement de la cargaison et du dommage qui en est résulté.

Les seuls témoins qui ont comparu pour le compte de l'intimée ont été son Surintendant d'arrimage, qui a vu au chargement et à l'arrimage, et le Gardien du port qui a vérifié la cargaison après que l'arrimage eût été complété et qui a délivré un certificat attestant que, à son avis, le vaisseau était en bon état de navigabilité. Naturellement, le Surintendant d'arrimage a té-

<sup>2</sup> [1962] A.C. 446, [1962] 1 All E.R. 1.

<sup>2</sup> [1962] A.C. 446, [1962] 1 All E.R. 1.

stowage and the Port Warden testified in support of his own certificate, but as the learned trial judge observed:

The bare facts are . . . that the cargo shifted and damage was caused. How it could be properly stowed and move the way it did I fail to see.

On the day after the ship returned to Halifax, the No. 2 Hold and the appellant's cargo stowed therein was inspected by Captain Maley who was called by the appellant as an expert on cargo stowage and whose qualifications in this capacity were not questioned. Captain Maley stated that in the No. 2 "tween" deck area "the cargo which shifted was two heavy cases said to weigh 55 tons each located in the square of No. 2 hatch" and he also stated that in the lower hold there had been a slight shifting of a transformer "said to weigh in excess of 100 tons." Of this latter shifting he said: "It was my opinion that one of the wires must have been slightly slack in order to allow for that to move."

When asked his opinion as to the cause of the cargo shifting and being damaged, Captain Maley replied: "My opinion is that the cargo was not adequately secured for normal conditions." I do not propose to consider Captain Maley's evidence in any greater detail, but it is apparent that this opinion and his description of the conditions which he saw in No. 2 Hold after the ship's return, taken together with the fact that the cargo had shifted as it did, formed the basis of the learned trial judge's conclusion "that it is a reasonable deduction *from the evidence*" (the italics are my own) that on a balance of probability the damage was caused by defective stowage, and that his acceptance of Captain Maley's evidence is reflected in the decisive sentence towards the end of his reasons for judgment where he said:

I find that the known facts are sufficient to make a finding of negligence on the part of the defendants. I do not think that the doctrine of *res ipsa loquitur* applies.

moigné que l'arrimage était convenable et le Gardien du port a appuyé son propre certificat; mais, comme le savant Juge de première instance l'a signalé:

[TRADUCTION] Le fait brutal reste . . . la cargaison s'est déplacée et un dommage a été causé. Je ne puis voir comment elle aurait pu bouger de cette façon tout en étant correctement arrimée.

Au lendemain du retour du navire à Halifax, le capitaine Maley, appelé par l'appelante à titre d'expert en arrimage de cargaison et dont la compétence dans ce domaine n'a pas été mise en doute, a fait l'inspection de la cale n° 2 et de la cargaison . . . [TRADUCTION] «la cargaison qui s'est déplacée consistait en deux lourdes caisses qu'on a dit peser 55 tonnes chacune et qui étaient placées sous l'écouille de la cale n° 2»; il a aussi déclaré qu'un transformateur [TRADUCTION] «qu'on a dit peser plus de 100 tonnes», placé dans la cale inférieure, s'était légèrement déplacé. A propos de ce dernier déplacement, il a dit: [TRADUCTION] «A mon avis, un des câbles d'acier a dû accuser un peu de jeu pour lui permettre de bouger».

Quand on lui a demandé d'exprimer son opinion relativement à la cause du déplacement de la cargaison et des dommages qui en sont résultés, le capitaine Maley a répondu: [TRADUCTION] «Je pense que la cargaison n'était pas convenablement arrimée pour des conditions normales». Je n'ai pas l'intention de considérer davantage le témoignage du capitaine Maley, mais il est clair que cette opinion et le compte rendu de la vérification qu'il a effectuée dans la cale n° 2 après le retour du navire, et aussi le fait que la cargaison s'est déplacée comme elle l'a fait, sont les trois éléments qui constituent les bases sur lesquelles le savant Juge de première instance s'est appuyé pour conclure [TRADUCTION] «qu'on peut raisonnablement déduire *des témoignages*» (les italiques sont de moi) que la prépondérance des probabilités est à l'effet que l'arrimage incorrect a causé le dommage, et l'acceptation du témoignage du capitaine Maley se reflète dans la phrase décisive que l'on retrouve à la fin des motifs du jugement, où le savant Juge dit:

[TRADUCTION] Je trouve que les faits connus suffisent pour conclure à la négligence des défendeurs. Je ne pense pas que la doctrine *res ipsa loquitur* s'applique ici.

It is thus clear to me that the learned trial judge did not decide this case on the basis that the mere fact that the cargo shifted was evidence of negligence on the part of the stevedores and that his judgment was based on all the evidence, including that of Captain Maley.

In the Exchequer Court of Canada this appeal was heard by a panel of three judges and Mr. Justice Thurlow, who delivered the reasons for judgment on behalf of himself and of Cattanach and Kerr JJ., appears to me to have taken the view that even if it were accepted that inadequate fastening of the cargo was the cause of its shifting, this would nevertheless not constitute evidence of negligence by the stevedores because it would be equally consistent with their having exercised due care to do everything that a reasonably competent stevedore would have foreseen as necessary to prevent shifting.

In the course of his reasons for judgment, Mr. Justice Thurlow observed at one point that:

Even in the circumstances that have been established in this case the shifting of the cargo, in my view, with respect, is not proof of negligence on the part of the appellant. It appears to me to be, at most evidence that the fastening of the cargo was not sufficient to withstand the strains, whatever they may have been, that were imposed on it.

In the next paragraph Mr. Justice Thurlow expands on this by saying:

*But the fact that the fastening of the cargo turned out to be inadequate or insufficient to prevent shifting is consistent as well with the exercise by the appellant of due care to do all that a reasonably competent stevedore would have foreseen as necessary to prevent shifting and with his having been guilty of nothing more than having been unable to foresee the necessity of doing something that reasonable competence would not have called upon him to foresee.*

The italics are my own.

In returning to the same theme towards the end of his reasons for judgment, Mr. Justice Thurlow appears to me to indicate that the standard of "a reasonably competent stevedore" which he has adopted is based on the evidence of the

Par conséquent, il me paraît clair que le savant Juge de première instance n'a pas décidé cette affaire en se fondant sur le simple fait que le déplacement de la cargaison prouvait la négligence des arrimeurs mais que son jugement a été fondé sur toute la preuve, y compris le témoignage du capitaine Maley.

En Cour de l'Échiquier du Canada, l'appel a été entendu par trois juges et M. le Juge Thurlow, qui a rendu les motifs du jugement en son nom et au nom des Juges Cattanach et Kerr, me semble avoir été d'avis que, même si l'on admet que l'arrimage inadéquat de la cargaison a été la cause du déplacement, néanmoins cela ne constitue pas une preuve de négligence de la part des arrimeurs parce que cela est également compatible avec tous les soins requis qu'un arrimeur raisonnablement compétent aurait pu prévoir comme étant nécessaires pour prévenir un déplacement.

Dans ses motifs du jugement, M. le Juge Thurlow fait remarquer à un moment donné que:

[TRADUCTION] Même dans les circonstances qui ont été établies dans cette affaire, en toute déférence, je pense que le déplacement de la cargaison ne constitue pas une preuve de négligence de la part de l'appelante. Ce me semble être tout au plus une preuve que l'arrimage de la cargaison n'était pas suffisamment solide pour supporter les efforts qui lui ont été imposés, peu importe ce qu'ils ont pu être.

Dans l'alinéa suivant, M. le Juge Thurlow développe ce point en déclarant:

[TRADUCTION] *Mais, le fait que l'arrimage de la cargaison s'est avéré impropre ou insuffisant pour empêcher le déplacement s'accorde aussi avec l'apport par l'appelante de tous les soins qu'un arrimeur raisonnablement compétent aurait pu prévoir comme nécessaires pour prévenir un déplacement ainsi qu'avec le fait de s'être rendu coupable seulement d'avoir été incapable de prévoir la nécessité de poser un acte qu'une compétence raisonnable ne lui aurait pas demandé de prévoir.*

(Les italiques sont de moi).

En reprenant le même thème à la fin de ses motifs du jugement, il me semble que M. le Juge Thurlow laisse voir que le critère de «l'arrimeur raisonnablement compétent» qu'il a adopté, est basé sur le témoignage du Surintendant des ar-

Superintendent of Stevedores who was himself responsible for the stowage, and the Port Warden who approved it. With the greatest respect, Mr. Justice Thurlow's reasoning appears to me to be that because the inadequate stowage which caused the damage was something which the boss stevedore, the Port Warden and the ship's captain all overlooked, it was therefore something which reasonably competent stevedores could not have foreseen.

The learned judge's view seems to me to be summarized in the following excerpt from his reasons for judgment where, referring to the Superintendent of Stevedores, the Port Warden and the ship's captain, he says:

When three such persons, all concerned in one way or another with the stowage of this cargo, but representing different interests, have, in advance, nothing more to suggest as necessary, and when this is coupled with the fact that even after the event, that is to say even after it has turned out that the fastening of the cargo was inadequate, no one has been able to point to what it was that was wrong with the stowage it seems to me that the balance of probabilities favours the view that the fault lay in the lack of something, the necessity for which was not reasonably foreseeable and that this view is to be preferred to that of attributing the shifting of the cargo to failure to do properly some unspecified part of what could reasonably be foreseen to be necessary . . .

I am unable to accept this reasoning which in any event appears to me to be based on the assumption that there was a complete absence of evidence of inadequate stowage.

That Mr. Justice Thurlow considered this assumption to be of prime importance is evidenced by his saying:

Here, to my mind, the fact that no one has offered so much as an opinion, let alone proved facts, as to what it was that was wrong with the stowage and that caused the damage, becomes a prime importance.

It must, I think, follow from this that the learned Judges of the Exchequer Court who sat on this appeal gave no weight at all to the evidence of Captain Maley whose professional opinion, based on an examination of the damaged cargo in

rimeurs qui était lui-même responsable de l'arrimage, et sur celui du Gardien du port qui l'a approuvé. En toute déférence, il me semble que le raisonnement de M. le Juge Thurlow est à l'effet qu'il s'agit d'un défaut que des arrimeurs raisonnablement compétents n'auraient pu prévoir parce que l'arrimeur en chef, le Gardien du port et le capitaine du navire ont tous laissé passer cet arrimage insuffisant qui a causé les dommages.

Il me semble que l'opinion du savant Juge est résumée dans les extraits suivants de ses motifs du jugement, où il dit, en parlant du Surintendant des arrimeurs, du Gardien du port et du capitaine du navire:

[TRADUCTION] Lorsque trois personnes comme celles-là, ayant toutes à voir d'une façon ou d'une autre à l'arrimage de cette cargaison, mais représentant des intérêts différents, n'ont, à l'avance, rien d'autre à suggérer comme nécessaire et lorsque cela s'ajoute au fait que, même après l'événement, c'est-à-dire, même après qu'il s'est avéré que l'arrimage de la cargaison était insuffisant, personne n'a pu indiquer la cause de l'insuffisance, il me semble que la prépondérance des probabilités est à l'effet que la faute repose en un manquement quelconque dont le caractère de nécessité n'était pas raisonnablement prévisible et qu'on doit préférer cette idée à celle qui demande d'attribuer le déplacement de la cargaison au défaut de faire convenablement quelque partie indéterminée de ce qu'on pourrait raisonnablement prévoir comme étant nécessaire.

Je ne puis accepter ce raisonnement qui me semble être fondé sur la présomption qu'il y avait absence complète de preuve d'arrimage insuffisant.

Les paroles suivantes démontrent que M. le Juge Thurlow a considéré cette présomption comme de toute première importance:

[TRADUCTION] Dans cette affaire, je suis d'avis que le fait que personne n'ait avancé une opinion, à défaut de preuve, sur le vice de l'arrimage et la cause du dommage qui en est résulté, devient de toute première importance.

A mon avis, il faut en déduire que les savants Juges de la Cour de l'Échiquier qui ont siégé en appel n'ont donné aucun poids au témoignage du capitaine Maley dont l'opinion professionnelle, fondée sur un examen de la cargaison endomma-

Hold No. 2 the day after the ship's return, was that "What it was that caused the damage" was that the cargo was "not adequately secured for normal conditions."

It is true that Captain Maley, having been engaged by the appellant or its insurers, was not an entirely disinterested witness, but as I have indicated, the decision of the learned trial judge appears to me to have been based in great measure on his evidence and with the greatest respect, I do not think it should be ignored.

With all respect for the learned Judges sitting on appeal in the Exchequer Court, I am of opinion that the evidence in the present case discloses that the cargo was defectively stowed, that there was no other reason for it having shifted within less than 48 hours after the ship put to sea, and that such defective stowage was an act or omission which reasonably competent stevedores should have foreseen would be likely to injure the cargo and which did injure the cargo and thus caused the damage complained of.

For all these reasons I would allow this appeal and restore the judgment of the learned trial judge.

The appellant is entitled to its costs both in this Court and in the Exchequer Court of Canada.

*Appeal allowed with costs.*

*Solicitors for the plaintiff, appellant: F. O. Gerity, Toronto, and G. S. Black, Halifax.*

*Solicitor for the defendant, respondent: D. D. Anderson, Dartmouth.*

gée dans la cale n° 2 fait au lendemain du retour du navire, est à l'effet que [TRADUCTION] «ce qui a causé le dommage» c'est que «la cargaison n'était pas suffisamment arrimée pour des conditions normales».

Il est vrai que le capitaine Maley n'est pas un témoin complètement désintéressé puisqu'il a été engagé par l'appelante ou ses assureurs; mais, comme je l'ai indiqué, il me semble que le savant Juge de première instance a basé en grande partie sa décision sur son témoignage et, en toute déférence, je ne pense pas qu'on puisse écarter cette preuve.

En toute déférence pour les savants Juges siégeant en appel en Cour de l'Échiquier, je suis d'avis que la preuve soumise en la présente affaire révèle que la cargaison a été mal arrimée, qu'aucune autre raison ne peut en expliquer le déplacement moins de 48 heures après le départ du navire et que ce mauvais arrimage est un acte ou une omission vraisemblablement susceptible d'endommager la cargaison et qui l'a effectivement endommagée et ainsi causé le dommage faisant l'objet de la réclamation comme des arrimeurs raisonnablement compétents auraient dû le prévoir.

Pour tous ces motifs, je suis d'avis d'accueillir ce pourvoi et de rétablir le jugement du savant Juge de première instance.

L'appelante a droit à ses dépens en cette Cour et en Cour de l'Échiquier.

*Appel accueilli avec dépens.*

*Procureurs de la demanderesse, appelante: F. O. Gerity, Toronto, et G. S. Black, Halifax.*

*Procureur de la défenderesse, intimée: D. D. Anderson, Dartmouth.*