

St-Siméon Navigation Inc. Appellant;

and

A. Couturier & Fils Limitée Respondent.

1973: October 10; 1973: October 29.

Present: Fauteux C.J. and Abbott, Ritchie, Pigeon and Dickson JJ.

ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT OF CANADA

Shipping—Carriage of goods—Loss of cargo—Ship unseaworthy—Stowage on deck not declared in bill of lading—Form supplied by transporter filled in by shipper—Clause excluding liability—Carriage of Goods by Water Act, R.S.C. 1970, c. C-15, s. 4—Rules, s. 1(e).

Appellant had on board its ship received from respondent a cargo of lumber, a large part of which was stowed on deck, for carriage from Marsoui to Sept-Îles, on the North Shore. A strong wind developed during the crossing, forcing the captain to turn about, and some bundles of lumber slid off into the water. Lumber piled too high on the deck made the ship unseaworthy in view of the possible weather conditions that might reasonably be anticipated. Appellant was condemned to pay damages to respondent. Hence the appeal to this Court, in which appellant relied on a clause excluding liability for goods stowed on deck, contained in the bill of lading.

Held: The appeal should be dismissed.

Respondent impliedly consented to stowage on deck, but the bill of lading did not state that the goods were stowed on deck. In accordance with s. 4 of the *Carriage of Goods by Water Act*, it included a principal clause stating that any provision inconsistent with that Act and the Rules contained in the Schedule thereto was null and void. Now, the definition of "goods" in s. 1(c) of the Rules clearly indicates that for articles in a cargo not to be "goods" within the meaning of the Rules, it must be stated in the contract of carriage that they are carried on deck. It is not sufficient that they are in fact so carried. A provision that goods stowed on deck shall be deemed to be stated as so stowed without any specific statement to this effect, is in violation of the Rules. Therefore, without the required statement an exclusion of liability for cargo stowed on deck is void.

St-Siméon Navigation Inc. Appelante;

et

A. Couturier & Fils Limitée Intimée.

1973: le 10 octobre; 1973: le 29 octobre.

Présents: Le Juge en Chef Fauteux et les Juges Abbott, Ritchie, Pigeon et Dickson.

EN APPEL DE LA COUR DE L'ÉCHIQUIER DU CANADA

Navigation—Transport de marchandises—Perte de cargaison—Innavigabilité—Arrimage en pontée non déclaré dans connaissement—Formule fournie par transporteur remplie par expéditeur—Clause de non-responsabilité—Loi sur le transport des marchandises par eau, S.R.C. 1970, c. C-15, art. 4—Règles, art. 1 par. e).

L'appelante avait reçu de l'intimée, sur son navire, une cargaison de bois dont une bonne partie avait été chargée sur le pont et qui devait être transportée de Marsoui à Sept-Îles sur la Côte Nord. Le vent s'éleva pendant la traversée, ce qui obligea le capitaine à virer de bord, et des paquets de bois glissèrent à la mer. Le bois arrimé en pontée, empilé sur une trop grande hauteur compte tenu des circonstances atmosphériques raisonnablement prévisibles, a causé l'innavigabilité du navire. L'appelante fut condamnée à payer des dommages à l'intimée. D'où le pourvoi à cette Cour, l'appelante invoquant une clause du connaissement stipulant non-responsabilité pour les marchandises chargées en pontée.

Arrêt: Le pourvoi doit être rejeté.

L'intimée avait consenti implicitement au chargement sur le pont. Mais le connaissement ne décrit pas la marchandise comme mise sur le pont. Conformément à l'art. 4 de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, il renferme une clause principale portant que toute disposition incompatible avec cette loi et les règles en annexe est sans effet. Or la définition de marchandises au par. c) de l'art. 1 des Règles indique clairement que pour que des choses formant partie d'une cargaison ne soient pas des «marchandises», il faut qu'il soit déclaré dans le contrat de transport qu'elles sont mises sur le pont. Il ne suffit pas qu'elles soient ainsi transportées. On va à l'encontre des Règles en stipulant que des marchandises chargées en pontée sont censées être déclarées comme étant ainsi chargées, même lorsque la mention n'est pas faite. Par conséquent, sans la mention pres-

Even if the bill of lading was written by respondent, appellant must be regarded as having drawn up the printed clause on which it relies because it has supplied the form used.

APPEAL from a judgment of Walsh J. of the Exchequer Court of Canada¹. Appeal dismissed.

R. Gaudreau, for the appellant.

W. David Angus, for the respondent.

The judgment of the Court was delivered by

PIGEON J.—This appeal is against a judgment of the Exchequer Court condemning appellant to pay \$20,357.09 with interest and costs. Appellant had received on board its ship, the *MIRON C*, at Marsoui, a cargo of lumber, 60 per cent of which was stowed on deck. The whole cargo was to be delivered to Sept-Îles on the North Shore. The captain started to cross the river at a quarter to twelve on the night of November 30, 1968. A strong wind developed and shortly after 1 A.M., about fifteen bundles of lumber slid off into the water. The captain turned about to take refuge in Mont-Louis and everything remaining on the deck above the rails fell into the water. The sum claimed is the value of the portion of the cargo lost in this manner.

After considering the evidence the trial judge made the following findings of fact:

I find, therefore, that had the lumber not been stacked so high on deck, it is unlikely that any of it would have been lost, and that the ship was not seaworthy in this respect at the moment of departure from Marsoui, because it was not sufficiently stable to remain unaffected by the weather conditions which might be, and were in fact, encountered. This would seem to be the only reasonable explanation for the loss of the cargo.

In view of my conclusion of fact that the piling of the lumber too high on the deck in view of the possible weather conditions that might reasonably be anticipat-

crité une stipulation de non-responsabilité pour une cargaison en pontée est sans effet.

Même si le connaissement a été rédigé par l'intimée, l'appelante doit en être considérée l'auteur de la clause imprimée qu'elle invoque parce que la formule utilisée est son œuvre.

APPEL d'un jugement du Juge Walsh de la Cour de l'Échiquier du Canada¹. Appel rejeté.

R. Gaudreau, pour l'appelante.

W. Davis Angus, pour l'intimée.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE PIGEON—Cet appel est à l'encontre d'un jugement de la Cour de l'Échiquier condamnant l'appelante à payer \$20,357.09 avec intérêt et dépens. Elle avait reçu de l'intimée, à Marsoui, sur son navire le «*MIRON C*» une cargaison de bois dont 60 pour cent avait été chargé sur le pont. Le tout devait être livré à Sept-Îles sur la Côte Nord. Le capitaine entreprit la traversée du fleuve à minuit moins quart, le 30 novembre 1968. Le vent s'éleva et un peu après une heure, une quinzaine de paquets de bois glissèrent à la mer. Le capitaine vira de bord pour se réfugier à Mont-Louis et tout ce qui restait sur le pont au-dessus du bastingage tomba à la mer. Le montant réclamé est la valeur de la partie de la cargaison qui a été ainsi perdue.

Le juge de première instance, après étude de la preuve, a tiré les conclusions suivantes sur les faits:

[TRADUCTION] Par conséquent, je conclus que, si le bois n'avait pas été empilé en pontée sur une telle hauteur, on n'en aurait probablement pas perdu et qu'à cet égard, au départ de Marsoui, le navire n'était pas en état de naviguer car insuffisamment stable pour ne pas être affecté par les conditions atmosphériques qu'il aurait pu rencontrer et qu'il a, en fait, rencontrées. Ceci semble être la seule explication raisonnable de la perte de la cargaison.

Ayant conclu que le bois arrimé en pontée, empilé sur une trop grande hauteur, compte tenu des circonstances atmosphériques raisonnablement prévisibles,

¹ [1970] Ex. C.R. 1012.

¹ [1970] R.C.É. 1012.

ed, made the ship unseaworthy, and since this was the responsibility of Captain Taschereau, I find that defendant has not succeeded in proving the exercise of due diligence to make the ship seaworthy before and at the beginning of the voyage.

As I have concluded that, although it was the action of the wind and sea which caused the loss of the greater part of the deck cargo, this loss would not have taken place had this cargo not been loaded too high on deck for the foreseeable weather conditions to be encountered, I cannot find that the loss was due primarily to the perils of the sea or that defendant can avail itself of this exception.

Appellant was not able to show that these findings of fact were not supported by the evidence. In view of the provisions of the *Carriage of Goods by Water Act* (R.S.C. 1952, c. 291, now R.S.C. 1970, c. C-15), it follows that the condemnation is well founded.

Appellant, however, argues that, though the bill of lading did not indicate that the goods were stowed on deck, the shipper was aware of this. It argues that, in the circumstances, the following clause in the bill of lading must be given effect:

[TRANSLATION] CARGO ON DECK.—The goods covered by this bill of lading may be stowed on or under the deck at the discretion of the carrier; and when they are stowed on deck they shall, by virtue of this provision, be deemed to be declared as so stowed, without any specific statement to this effect on the face of the bill of lading. With respect to goods stowed on deck or stated on the face of the bill of lading to be so stowed, the carrier assumes no liability for any loss, damage or delay at any time or from any cause whatever, including negligence or unseaworthiness of the ship at departure or at any time during the voyage.

In accordance with s. 4 of the *Carriage of Goods by Water Act*, the bill of lading includes a principal clause stating that any provision inconsistent with the Act and the Rules contained in the Schedule thereto is null and void.

avait causé l'innavigabilité du navire dont était responsable le capitaine Taschereau, je conclus que la défenderesse n'a pas réussi à prouver l'exercice d'une diligence raisonnable pour rendre le navire navigable avant et au début de la traversée.

Ayant conclu, bien que l'action du vent et de la mer ait causé la perte de la plus grande partie de la cargaison en pontée, que cette perte ne se serait pas produite si la cargaison n'avait pas été chargée sur une trop grande hauteur, compte tenu des conditions atmosphériques prévisibles, je ne peux conclure que la perte était due principalement aux périls de la mer ou que la défenderesse puisse se prévaloir de cette exception.

L'appelante n'a aucunement démontré que ces conclusions sur les faits n'étaient pas justifiées par la preuve. En regard des dispositions de la *Loi sur le transport des marchandises par eau* (S.R.C. 1952, c. 291, aujourd'hui S.R.C. 1970, c. C-15), il s'ensuit que la condamnation est bien fondée.

L'appelante fait valoir cependant que, même si le connaissement ne décrit pas la marchandise comme mise sur le pont, cela était à la connaissance de l'expéditeur. Elle soutient que, dans ces circonstances, il faut donner effet à la clause suivante du connaissement:

CARGAISON EN PONTÉE.—Les marchandises couvertes par ce connaissement peuvent être arri-mées sur ou sous le pont à la discrétion du voiturier; et lorsqu'elles sont chargées en pontée elles sont, en vertu de cette disposition, censées être déclarées comme étant ainsi chargées en pontée, et ceci même si aucune mention spécifique à cet effet n'appert à la face de ce connaissement. Relativement aux marchandises chargées en pontée ou déclarées comme étant ainsi chargées à la face de ce connaissement, le voiturier n'assume aucune responsabilité quant aux pertes, avaries ou aux retards se produisant en n'importe quel moment et résultant de toutes causes que ce soit, y compris la négligence ou le mauvais état de navigabilité du navire au départ ou à n'importe quel moment du voyage.

Conformément à l'art. 4 de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, ce connaissement renferme une clause principale portant que toute disposition incompatible avec cette loi et les règles en annexe est sans effet. Or, la

Now, goods are defined in para. (c) of art. 1 of the Rules as follows:

(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.

This provision clearly indicates that for articles in a cargo not to be "goods" within the meaning of the Rules, it must be *stated* in the contract of carriage that they are carried on deck. It is not sufficient that they are in fact so carried. It is therefore clear that a provision that goods stowed on deck shall be deemed to be stated as so stowed, without any specific statement to this effect, is in violation of the Rules.

The principle underlying the legislation in question, and the purpose of the Rules annexed thereto, is to prevent shipowners from reducing their liability below the standard contemplated therein. It must be said, therefore, that without the required statement an exclusion of liability for cargo stowed on deck is void, as held by Pilcher J. in *Svenska Traktor v. Maritime Agencies*², and Jackett C.J. in *Grace Plastics Ltd. v. The "Bernd Wesch II"*³.

It is of no consequence that respondent rather than appellant wrote the bill of lading, the more so when the statement contained in it, [TRANSLATION] "Bills of lading may be obtained from the Company in English and French", shows that the printed form on which it is written is that of appellant. The latter must therefore be regarded as having drawn up the printed clause on which it relies.

There is no suggestion that a mistake occurred in making out the bill of lading, and there is accordingly no need to consider the text-books and authorities applicable in the event of mistake. Nor is there any need to consider whether the clause in question implies

définition de marchandises au paragraphe c) de l'art. 1 des Règles se lit comme suit:

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;

Ce texte indique clairement que pour que des choses formant partie d'une cargaison ne soient pas des «marchandises» au sens des Règles, il faut qu'il soit *déclaré* dans le contrat de transport qu'elles sont mises sur le pont. Il ne suffit pas qu'elles soient ainsi transportées. Il est donc clair que l'on va à l'encontre des Règles en stipulant que des marchandises chargées en pontée sont censées être déclarées comme étant ainsi chargées, même lorsque la mention n'est pas faite.

Le principe même de la législation dont il s'agit, le but des Règles qui y sont annexées, c'est d'empêcher les armateurs de stipuler une responsabilité moindre que celle qui y est prévue. Il faut donc dire que sans la mention prescrite une stipulation de non-responsabilité pour une cargaison en pontée est sans effet, comme l'ont décidé M. le Juge Pilcher dans *Svenska Traktor c. Maritime Agencies*²; et M. le Juge en chef Jackett dans *Grace Plastics Ltd. c. Le «Bernd Wesch II»*³.

Il importe peu que ce soit l'intimée plutôt que l'appelante qui ait rédigé le connaissement, d'autant plus que la mention qu'on y trouve—«L'on peut se procurer de la Compagnie des connaissements de langue Anglaise et de langue Française»—fait voir que la formule imprimée sur laquelle il est écrit est celle de l'appelante. C'est donc cette dernière qu'il faut considérer comme l'auteur de la clause imprimée qu'elle invoque.

Il n'est pas question qu'une erreur ait été commise dans la rédaction du connaissement et, par conséquent, il n'y a pas lieu de s'arrêter à examiner la doctrine et la jurisprudence applicables en cas d'erreur. Il n'y a pas non plus à se demander si la clause en litige vaut comme

² [1953] 2 All E.R. 570.

³ [1971] F.C. 273.

² [1953] 2 All E.R. 570.

³ [1971] C.F. 273.

consent to stowage on deck, even if invalid as an exclusion of liability. Respondent admits that it consented by implication to stowage on deck, and does not contend that this was a breach of the contract of carriage.

The appeal must therefore be dismissed with costs.

Appeal dismissed with costs.

Solicitors for the appellant: Langlois, Laflamme & Gaudreau, Quebec.

Solicitors for the respondent: Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, Montreal.

consentement au chargement sur le pont même si elle ne vaut pas comme stipulation de non-responsabilité. L'intimée admet avoir consenti implicitement au chargement sur le pont et ne soutient pas qu'il était une violation du contrat de transport.

Il y a donc lieu de rejeter l'appel avec dépens.

Appel rejeté avec dépens.

Procureurs de l'appelante: Langlois, Laflamme & Gaudreau, Québec.

Procureurs de l'intimée: Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, Montréal.