

A-269-79

A-269-79

**The Owners of the Vessel *Ermua*, the Charterers of the Vessel *Ermua*, Naviera Vizcaina S.A., Intercast S.A., Cast Europe, N.V., Cast North America Limited, Cast Transportation Limited, Cast Shipping Limited, and Richmond Shipping Limited (*Appellants*)**

v.

**Coutinho, Caro & Co. (Canada) Ltd. (*Respondent*)**

Court of Appeal, Pratte and Ryan JJ. and Hyde D.J.—Montreal, February 10; Ottawa, March 23, 1981.

*Maritime law — Contracts — Bill of lading described number of lifts and number of pieces of steel in each lift, but stamped indicating that goods were unchecked — Appeal from Trial Judge's decision that the description of the goods in the bill of lading was prima facie evidence that each one of the lifts contained the number of pieces of steel mentioned in the description — Appeal allowed — Carriage of Goods by Water Act, R.S.C. 1970, c. C-15, Schedule, Article III, pars. 3, 4, Article IV, par. 5.*

This is an appeal from a decision of the Trial Division ordering the appellants to compensate the respondent for the loss of its steel. The respondent shipped steel in 19 lifts on the appellant's vessel. The bill of lading described the goods by stating the number of lifts and the number of pieces of steel in each lift. It also contained a rubber-stamped clause which provided that the goods were unchecked. Several pieces of steel were missing from the lifts upon their arrival. The respondent claimed compensation, relying on the description of the goods in the bill of lading as proof of the amount of steel shipped. The question is whether the Trial Judge erred in holding that the bill of lading established, in the absence of direct evidence to the contrary, that the lifts contained the number of pieces mentioned.

*Held*, the appeal is allowed. Paragraph 4 of the *Hague Rules* specifies that the bill shall be *prima facie* evidence of the receipt of the goods; however, that probative value attaches only to the description given in accordance with subparagraphs 3(a), (b) and (c), that is to say to the unqualified statement that 19 lifts had been shipped. The paragraph does not regulate the probative value of statements other than those required by paragraph 3; nor does it prohibit that these additional statements be qualified by a "Weight, quantity, quality unknown" type of clause.

*Falconbridge Nickel Mines Ltd. v. Chimo Shipping Ltd.* [1974] S.C.R. 933, referred to; *New Chinese Antimony Co., Ltd. v. Ocean Steamship Co., Ltd.* [1917] 2 K.B. 664, referred to; *Craig Line Steamship Co., Ltd. v. The North*

**Les propriétaires du navire *Ermua*, les affrêteurs du navire *Ermua*, Naviera Vizcaina S.A., Intercast S.A., Cast Europe, N.V., Cast North America Limited, Cast Transportation Limited, Cast Shipping Limited et Richmond Shipping Limited (*Appellants*)**

c.

**Coutinho, Caro & Co. (Canada) Ltd. (*Intimée*)**

Cour d'appel, les juges Pratte et Ryan et le juge suppléant Hyde—Montréal, 10 février; Ottawa, 23 mars 1981.

*Droit maritime — Contrats — Le connaissement mentionnait le nombre de palanquées et le nombre de cornières d'acier dans chacune d'elles mais portait une clause apposée au moyen d'un tampon indiquant que les marchandises n'avaient pas été vérifiées — Appel de la décision du juge de première instance portant que la description des marchandises dans le connaissement constituait une preuve suffisante, à première vue, que chacune des palanquées contenait le nombre de pièces mentionnées dans la description — Appel accueilli — Loi sur le transport des marchandises par eau, S.R.C. 1970, c. C-15, annexe, article III, par. 3, 4, article IV, par. 5.*

Il s'agit d'un appel contre une décision de la Division de première instance ordonnant aux appelants de verser à l'intimée une indemnité pour la perte d'acier. L'intimée a expédié 19 palanquées d'acier à bord du navire des appelants. Dans le connaissement, la description des marchandises mentionnait le nombre de palanquées et le nombre de cornières d'acier dans chacune d'elles. Il contenait également une clause apposée au moyen d'un tampon de caoutchouc indiquant que les marchandises n'avaient pas été vérifiées. À l'arrivée, il manquait plusieurs pièces d'acier dans les palanquées. L'intimée a réclamé une indemnité en se fondant sur la description des marchandises contenues dans le connaissement pour établir la quantité d'acier expédiée. Il échet de déterminer si le juge de première instance a commis une erreur en décidant que le connaissement établissait, en l'absence de toute preuve contraire, que les palanquées contenaient le nombre de pièces y mentionnées.

*Arrêt*: l'appel est accueilli. Suivant le paragraphe 4 des *Règles de La Haye*, le connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception des marchandises; toutefois, cette valeur probante ne s'applique qu'à la description faite conformément aux alinéas 3(a), (b) et (c), c'est-à-dire à la déclaration sans réserve que 19 palanquées avaient été embarquées. Ce paragraphe ne régit pas la valeur probante des mentions autres que celles exigées par le paragraphe 3; ni interdit-il que ces mentions additionnelles soient assorties de réserves par des clauses telle la clause «Poids, quantité et qualité inconnus».

Arrêts mentionnés: *Falconbridge Nickel Mines Ltd. c. Chimo Shipping Ltd.* [1974] R.C.S. 933; *New Chinese Antimony Co., Ltd. c. Ocean Steamship Co., Ltd.* [1917] 2 K.B. 664; *Craig Line Steamship Co., Ltd. c. The North*

*British Storage and Transit Co.* [1921] S.C. 114, referred to. *Attorney-General of Ceylon v. Scindia Steam Navigation Co., Ltd.* [1961] 2 Lloyd's Rep. 173, referred to. *Pendle & Rivett, Ltd. v. Ellerman Lines, Ltd.* 29 Ll. L. Rep. 133, referred to. *Oricon Waren-Handelsgesellschaft M.B.H. v. Intergraan N.V.* [1967] 2 Lloyd's Rep. 82, referred to. "*Patagonier*" (*Owners*) *v. Spear & Thorpe* 47 Ll. L. Rep. 59, referred to. *Spanish American Skin Co. v. M/S Ferngulf, Etc.* 1957 A.M.C. 611, referred to.

## APPEAL.

## COUNSEL:

*David Claford* and *Robert Cypihot* for appellants.

*Marc de Man* for respondent.

## SOLICITORS:

*Brisset, Bishop, Davidson & Davis*, Montreal, for appellants.

*Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb*, Montreal, for respondent.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

PRATTE J.: This is an appeal from a judgment of the Trial Division [[1979] 2 F.C. 528] ordering the appellants to pay the respondent, in addition to the sum of \$775 that they had already paid into Court before the trial, a sum of \$1,940.39, with interest and costs, as compensation for the loss of part of a shipment of steel.

The respondent is an importer and distributor of steel products in Canada. In 1974, it purchased a quantity of hot-rolled steel angles from its German parent company. The steel angles were shipped to Montreal from the Port of Antwerp on board the appellant's vessel, the *Ermua*. They were delivered to the ship strapped in 19 lifts. A bill of lading was then issued describing the goods by stating not only the number of lifts but also the number of pieces of steel in each lift, the dimensions of these pieces and the gross weight of each lift. A rubber-stamped clause was superimposed on the bill of lading above the part containing the description of the goods; it read as follows:

*British Storage and Transit Co.* [1921] S.C. 114; *Attorney-General of Ceylon c. Scindia Steam Navigation Co., Ltd.* [1961] 2 Lloyd's Rep. 173; *Pendle & Rivett, Ltd. c. Ellerman Lines, Ltd.* 29 Ll. L. Rep. 133; *Oricon Waren-Handelsgesellschaft M.B.H. c. Intergraan N.V.* [1967] 2 Lloyd's Rep. 82; "*Patagonier*" (*Owners*) *c. Spear & Thorpe* 47 Ll. L. Rep. 59; *Spanish American Skin Co. c. M/S Ferngulf, Etc.* 1957 A.M.C. 611.

## APPEL.

## AVOCATS:

*David Claford* et *Robert Cypihot* pour les appelants.

*Marc de Man* pour l'intimée.

## PROCUREURS:

*Brisset, Bishop, Davidson & Davis*, Montréal, pour les appelants.

*Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb*, Montréal, pour l'intimée.

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

LE JUGE PRATTE: Il s'agit d'un appel contre un jugement de la Division de première instance [[1979] 2 C.F. 528] ordonnant aux appelants de verser à l'intimée, en plus de la somme de \$775 déjà consignée à la Cour avant le procès, un montant de \$1,940.39, avec intérêts et dépens, à titre d'indemnité pour la perte d'une partie d'une cargaison d'acier.

L'intimée importe et distribue des produits d'acier au Canada. En 1974, elle a acheté à la compagnie-mère, en Allemagne, une quantité de cornières d'acier laminé à chaud. Ces cornières d'acier furent transportées du port d'Anvers à Montréal à bord du navire des appelants, l'*Ermua*. Elles furent livrées au navire liées séparément en 19 palanquées. Dans le connaissement délivré la description des marchandises embarquées mentionnait non seulement le nombre de palanquées, mais aussi le nombre de cornières d'acier dans chacune d'elles, leurs dimensions, ainsi que le poids brut de chaque palanquée. On peut lire, au-dessus de la partie contenant la description des marchandises, l'indication suivante ajoutée au connaissement au moyen d'un tampon de caoutchouc:

TOTAL LIFTS  
19 contents unchecked but said to contain indicated number of pieces, and said to be of indicated dimensions and weights.

## [TRADUCTION]

NOMBRE TOTAL DE  
PALANQUÉES 19 non vérifiées quant à leur contenu mais réputées contenir le nombre de pièces indiqué et avoir les dimensions et le poids indiqués.

The *Ermua* arrived at Montreal on November 18 or 19, 1974, and was discharged of her cargo. At the time of delivery of the respondent's steel, it was found that one of the 19 lifts was missing and, in addition, that a total of 12 pieces of steel were missing from the other lifts, which, however, were still properly strapped. The respondent sued the appellants and claimed compensation for that loss. True, the appellants had possibly not received more steel at Antwerp than what was delivered at Montreal, but the respondent relied on the description of the goods in the bill of lading as proof to the contrary.

The appellants, who probably considered themselves estopped by the bill of lading from contending that they had received only 18 lifts of steel, admitted liability in respect of the missing lift. As it was common ground that this carriage of goods was governed by Rules identical to the Rules enacted in Canada by the *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C. 1970, c. C-15, the appellants invoked Article IV(5) of those Rules concerning the \$500 per package limitation and, on the basis that each lift was a package, they paid into Court an amount of \$775 representing the \$500 limitation plus interest and costs.

The appellants, however, denied liability for the loss of the 12 pieces of steel that were missing from the other lifts. In their view, the description of the goods in the bill of lading, when read with the rubber-stamped clause, did not prove the number of pieces of steel in each one of the lifts that had been shipped on the *Ermua*. They contended, therefore, that the respondent had failed to establish that the 12 missing pieces of steel had been delivered to the ship at Antwerp.

Mr. Justice Walsh, before whom the action was tried, dismissed that last contention of the appellants. He held that the description of the goods in

a

L'*Ermua* arriva à Montréal le 18 ou 19 novembre 1974 et la cargaison fut déchargée. A la livraison à l'intimée, on s'aperçut qu'il manquait l'une des 19 palanquées, ainsi que, des autres palanquées, un nombre total de 12 pièces d'acier, les palanquées étant néanmoins encore toutes convenablement liées. L'intimée a engagé des poursuites contre les appelants et réclamé une indemnité pour cette perte. Il est vrai que les appelants n'ont peut-être pas reçu plus d'acier à Anvers que ce qui a été livré à Montréal, mais l'intimée s'est fondée sur la description des marchandises dans le connaissement pour établir la preuve du contraire.

d

Les appelants, pensant probablement que le connaissement les empêchait, parce que constituant contre eux une sorte de fin de non-recevoir, de prétendre qu'ils n'avaient reçu que 18 palanquées, se sont reconnus responsables relativement à la palanquée manquante. Comme il était reconnu que ce transport de marchandises se faisait sous le régime de Règles identiques à celles énoncées dans la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970, c. C-15, les appelants ont invoqué les dispositions de l'article IV(5) de ces Règles relativement à la limitation de la responsabilité du transporteur à \$500 par colis et, soutenant que chaque palanquée constituait un colis, ils ont consigné à la Cour un montant de \$775 représentant le maximum de \$500 susmentionné, plus les intérêts et les dépens.

g

h

Toutefois, les appelants ont nié toute responsabilité relativement aux 12 pièces d'acier manquantes dans les autres palanquées. Selon eux, la description des marchandises dans le connaissement, lue de concert avec l'indication ajoutée au moyen d'un tampon de caoutchouc, n'établit pas le nombre de pièces d'acier dans chacune des palanquées embarquées à bord de l'*Ermua*. Ils soutiennent donc que l'intimée n'a pas prouvé que les 12 pièces manquantes ont bien été livrées au navire, à Anvers.

i

j

Le juge Walsh, qui a entendu la cause, a rejeté cette dernière prétention des appelants. Il a décidé que la description des marchandises dans le con-

the bill of lading was *prima facie* evidence that each one of the lifts shipped on the *Ermua* contained the number of pieces of steel mentioned in that description. As there was no direct evidence showing the inaccuracy of the description of the bill of lading, he concluded that the respondent was entitled to be compensated for the loss of the 12 missing pieces which were valued at \$1,940.39. As to the missing lift, however, the learned Judge held that it did indeed constitute a "package", and that, as a consequence, the sum of \$775 which had been paid into Court by the appellants was sufficient.

From this judgment there is both an appeal and a cross-appeal.

First, I want to dispose of the cross-appeal. The respondent's only attack against the judgment relates to the finding that each one of the lifts shipped on the *Ermua* was a "package". In the respondent's submission, those lifts were not "packages" because they were not wrapped. That submission must, in my view, be dismissed. The "package or unit" referred to in Article IV, paragraph 5, of the *Hague Rules* is the individual item of cargo accepted by the carrier.<sup>1</sup> Whether or not such an item is wrapped or boxed is immaterial. It appears clearly from the bill of lading in this case that the items of cargo accepted by the carrier for transportation to Montreal were the 19 lifts rather than the pieces of steel that they were said to contain. I would, for those reasons, dismiss the cross-appeal.

The only question raised on the appeal is whether the learned Trial Judge was right in holding that the bill of lading established, in the absence of direct evidence to the contrary, that the lifts shipped on the *Ermua* contained the number of pieces mentioned in the bill.

If the contract of carriage here in question were not governed by the *Hague Rules*, I would have no doubts as to the answer to be given to that ques-

<sup>1</sup> See: *Falconbridge Nickel Mines Ltd. v. Chimo Shipping Limited* [1974] S.C.R. 933.

naissement constituait une preuve suffisante, à première vue, que chacune des palanquées embarquées à bord de l'*Ermua* contenait le nombre de pièces mentionnées dans la description. En l'absence de toute preuve directe établissant l'inexactitude de la description des marchandises dans le connaissement, il a conclu que l'intimée avait droit à une indemnité de \$1,940.39 en compensation de la perte des 12 pièces manquantes. Quant à la palanquée manquante, le juge a décidé qu'elle constituait bien un «colis» et qu'en conséquence, le montant de \$775 consigné à la Cour par les appelants était suffisant.

Appel et appel incident ont été interjetés contre ce jugement.

J'examinerai en premier lieu l'appel incident. Le seul élément du jugement qui est attaqué par l'intimée est la conclusion que chacune des palanquées embarquées à bord de l'*Ermua* constitue un «colis». Selon elle, une palanquée, n'étant pas emballée, ne constitue pas un «colis». A mon avis, il faut rejeter cet argument. Le «colis ou unité» mentionné à l'article IV, paragraphe 5 des *Règles de La Haye* est un élément de cargaison individualisé accepté par le transporteur<sup>1</sup>. Que cet élément soit ou non emballé ou mis en boîte n'a aucune importance. En l'espèce, il ressort clairement du connaissement que les éléments de cargaison que le transporteur a acceptés pour les transporter à Montréal étaient les 19 palanquées plutôt que les pièces d'acier que ces dernières étaient réputées contenir. Par ces motifs, je rejetterais l'appel incident.

Le seul point litigieux soulevé dans l'appel consiste à savoir si le juge de première instance avait raison de conclure qu'en l'absence de toute preuve du contraire, le connaissement établit que les palanquées embarquées à bord de l'*Ermua* contenaient le nombre de pièces y mentionnées.

Si, en l'espèce, le contrat de transport n'était pas régi par les *Règles de La Haye*, je n'aurais aucun doute quant à la réponse à donner à cette question.

<sup>1</sup> Voir: *Falconbridge Nickel Mines Ltd. c. Chimo Shipping Limited* [1974] R.C.S. 933.

tion. It is now established,<sup>2</sup> I think, that when a carrier issues a bill of lading specifying the weight, quantity and quality of the goods but containing, in addition, a statement "Weight, quantity, quality unknown", the bill is not even *prima facie* evidence of the weight, quantity and quality shipped. Now, the clause that was rubber-stamped on the bill of lading in this case was the equivalent of such a statement. Therefore, if the *Hague Rules* had not been applicable, the clause would have completely destroyed the evidentiary value of the description of the contents of the lifts found in the bill.

Must the conclusion be different because the *Hague Rules* were applicable? I do not think so. Paragraphs 3 and 4 of Article III of those Rules read as follows:

3. After receiving the goods into his charge, the carrier, or the master or agent of the carrier, shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things,

(a) the leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;

(b) either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper;

(c) the apparent order and condition of the goods:

Provided that no carrier, master or agent of the carrier, shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be *prima facie* evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3(a), (b) and (c).

The bill of lading on which the respondent relies complies with the requirements of paragraph 3. Under subparagraph (b) of that paragraph, the

<sup>2</sup> See: *New Chinese Antimony Co., Ltd. v. Ocean Steamship Co., Ltd.* [1917] 2 K.B. 664; *The Craig Line Steamship Co., Ltd. v. The North British Storage and Transit Co.* [1921] S.C. 114; *Attorney-General of Ceylon v. Scindia Steam Navigation Co., Ltd.* [1961] 2 Lloyd's Rep. 173.

Il est à présent établi<sup>2</sup>, je crois, que, lorsqu'un transporteur délivre un connaissement spécifiant le poids, la quantité et la qualité des marchandises, mais ajoutant la mention [TRADUCTION] «Poids, quantité et qualité inconnus», ce connaissement ne constitue même pas une présomption quant au poids, à la quantité et à la qualité des marchandises embarquées. Or, en l'espèce, la clause ajoutée au connaissement au moyen d'un tampon de caoutchouc équivaut à la mention susmentionnée. En conséquence, si les *Règles de La Haye* n'étaient pas applicables, cette clause aurait complètement détruit la valeur probante de la description du contenu des palanquées dans le connaissement.

Faut-il arriver à une autre conclusion parce que les *Règles de La Haye* sont applicables? Je ne le pense pas. Les paragraphes 3 et 4 de l'article III des Règles se lisent ainsi:

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant, entre autres choses:

a) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) l'état et le conditionnement apparents des marchandises.

Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur, ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au paragraphe 3a), b) et c).

Le connaissement invoqué par l'intimée satisfait aux exigences du paragraphe 3. Suivant l'alinéa b) de ce paragraphe, le transporteur est seulement

<sup>2</sup> Voir: *New Chinese Antimony Co., Ltd. c. Ocean Steamship Co., Ltd.* [1917] 2 K.B. 664; *The Craig Line Steamship Co., Ltd. c. The North British Storage and Transit Co.* [1921] S.C. 114; *Attorney-General of Ceylon v. Scindia Steam Navigation Co., Ltd.* [1961] 2 Lloyd's Rep. 173.

carrier need only state either the number of packages, or the quantity or the weight. Here the bill states the number of packages and, in addition, contains a description of the contents of those packages, which description is qualified and emptied of its meaning by the rubber-stamped clause.

I do not see in paragraphs 3 and 4 anything that would invalidate such a bill of lading or modify its normal legal effect. True, paragraph 4 specifies that the bill shall be *prima facie* evidence of the receipt of the goods; however, that probative value attaches only to the description given in accordance with paragraph 3(a),(b) and (c), that is to say, in this case, to the unqualified statement that 19 lifts had been shipped on the *Ermua*. The paragraph, as I understand it, does not regulate the probative value of statements other than those required by paragraph 3; nor does it prohibit that these additional statements be qualified by a "Weight, quantity, quality unknown" type of clause.<sup>3</sup>

For those reasons, I would allow the appeal and dismiss the cross-appeal. I would set aside the judgment of the Trial Division, declare that the sum of \$775 that was paid into Court was sufficient to discharge the appellants' liability toward the respondent; I would order the respondent to pay the appellants' costs in this Court and, also, their costs in the Trial Division after the date on which the sum of \$775 was paid into Court; the respondent should be entitled to its costs in the Trial Division up to the date of that payment.

\* \* \*

RYAN J.: I concur.

\* \* \*

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

HYDE D.J.: I agree with Mr. Justice Pratte. In my view the authorities relied on by him on the

<sup>3</sup> See: *Attorney-General of Ceylon v. Scindia Steam Navigation Co., Ltd.* [supra]; *Pendle & Rivett, Ltd. v. Ellerman Lines, Ltd.* 29 Ll. L. Rep. 133; *Oricon Waren-Handelsgesellschaft M.B.H. v. Intergraan N.V.* [1967] 2 Lloyd's Rep. 82.

tenu de déclarer le nombre de colis ou la quantité ou le poids. En l'espèce, le connaissance déclare le nombre de colis, et, en plus, contient une description du contenu de ces derniers, avec une clause ajoutée au moyen d'un tampon de caoutchouc qui assortit cette description d'une réserve et qui la réduit à néant.

Je ne vois rien dans les paragraphes 3 et 4 qui entraînerait la nullité d'un tel connaissance ou qui modifierait ses effets juridiques normaux. Il est vrai que, suivant le paragraphe 4, un tel connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception des marchandises; toutefois, cette valeur probante se rapporte seulement à la description faite conformément aux dispositions du paragraphe 3(a),(b) et (c), c'est-à-dire, en l'espèce, à la déclaration sans réserve que 19 palanquées avaient été embarquées à bord de l'*Ermua*. Suivant mon interprétation, ce paragraphe ne régit pas la valeur probante des mentions autres que celles exigées par le paragraphe 3; et il n'interdit pas que ces mentions additionnelles soient assorties de réserves par des clauses telles que «Poids, quantité et qualité inconnus»<sup>3</sup>.

Pour ces motifs, je ferais droit à l'appel et rejetterais l'appel incident. J'annulerais le jugement de la Division de première instance et je déclarerais que la somme de \$775 consignée à la Cour suffit pour libérer les appelants de toute responsabilité envers l'intimée; j'ordonnerais à l'intimée de payer aux appelants leurs dépens devant cette Cour ainsi que leurs dépens faits en Division de première instance après la date où la somme de \$775 a été consignée à la Cour, l'intimée ayant droit à ses dépens en Division de première instance jusqu'à la date de ce versement.

\* \* \*

LE JUGE RYAN: Je souscris à ces motifs.

\* \* \*

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

LE JUGE SUPPLÉANT HYDE: Je souscris aux motifs du jugement prononcés par le juge Pratte.

<sup>3</sup> Voir: *Attorney-General of Ceylon c. Scindia Steam Navigation Co., Ltd.* [précitée]; *Pendle & Rivett, Ltd. c. Ellerman Lines, Ltd.* 29 Ll. L. Rep. 133; *Oricon Waren-Handelsgesellschaft M.B.H. c. Intergraan N.V.* [1967] 2 Lloyd's Rep. 82.

effect of the rubber-stamp endorsement on the bill of lading are to be preferred to those cited by the Trial Judge.<sup>4</sup> I would accordingly set aside the judgment *a quo* and declare that the sum of \$775 that was paid into Court was sufficient to discharge appellants' liability toward the respondent, the whole with costs as ordered by my brother Pratte.

---

<sup>4</sup> "Patagonier" (Owners) v. Spear & Thorpe 47 Ll. L. Rep. 59; Spanish American Skin Company v. M/S Ferngulf, Etc. 1957 A.M.C. 611.

A mon avis, la jurisprudence sur laquelle il s'est fondé relativement à l'effet de la clause ajoutée au connaissement au moyen d'un tampon de caoutchouc doit être préférée à celle citée par le juge de première instance<sup>4</sup>. J'annulerais donc le jugement dont appel et déclarerais que le montant de \$775 consigné à la Cour suffit pour libérer les appelants de toute responsabilité envers l'intimée, les dépens étant alloués conformément au jugement du juge Pratte.

---

<sup>4</sup> «Patagonier» (Owners) c. Spear & Thorpe 47 Ll. L. Rep. 59; Spanish American Skin Company c. M/S Ferngulf, Etc. 1957 A.M.C. 611.