

Bruck Mills Limited, The T. Eaton Co. Limited and Ferro Technique Ltd. (Plaintiffs)

v.

Black Sea Steamship Company (Defendant)

Trial Division, Gibson J.—Toronto, February 14 and 19; Ottawa, April 3, 1973.

Maritime law—Bills of lading—Exculpatory clause for inadequate packaging—Invalidity of, under Art. 3, Rule 8 of Hague Rules.

Plaintiffs' cargo aboard S.S. *Grumant* was damaged when the ship encountered heavy seas on a north Atlantic crossing in January, resulting in the rupture of plastic containers of apple concentrate, which escaped on to plaintiffs' goods. The ship's master was aware that the concentrate was inadequately packaged and he ought not to have taken it aboard for a north Atlantic crossing at that time of year. Plaintiff's cargo was covered by clean bills of lading which contained a clause exculpating the carrier for insufficient packaging.

Held, plaintiffs were entitled to damages. The exculpatory clause in the bills of lading was void under Art. 3, Rule 8 of the *Hague Rules*.

ACTION for damages.

COUNSEL:

D. L. D. Beard, Q.C., for plaintiffs.

D. A. Kerr, Q.C., and *G. D. N. Guert* for defendant.

SOLICITORS:

DuVernet and Carruthers, Toronto, for plaintiffs.

Stewart, MacKeen and Covert, Halifax, for defendant.

GIBSON J.—These three actions claiming damage to cargo were tried together on the same evidence except as to respective quantum of damage.

On consent, at the commencement of trial, the style of cause was ordered amended so that the only defendant in each of the actions is "Black Sea Steamship Company".

Bruck Mills Limited, The T. Eaton Co. Limited et Ferro Technique Ltd. (Demandereses)

c.

a Black Sea Steamship Company (Défenderesse)

Division de première instance, le juge Gibson—Toronto, les 14 et 19 février; Ottawa, le 3 avril 1973.

b Droit maritime—Connaissances—Clause d'exonération pour emballage inadéquat—Clause invalide en vertu de l'Art. 3, Règle 8 des Règles de La Haye.

Par suite du gros temps rencontré par le N.V. *Grumant* lors d'une traversée de l'Atlantique nord en janvier, des sacs de plastique contenant du concentré de jus de pomme se sont déchirés et le contenu s'est répandu sur la cargaison des demandereses chargée à bord du navire et l'a endommagée. Le capitaine du navire savait que le concentré n'était pas bien emballé et il n'aurait pas dû l'embarquer pour traverser l'Atlantique nord à cette époque de l'année. La cargaison des demandereses était couverte par des connaissances sans réserve qui contenaient une clause d'exonération de responsabilité du transporteur en cas d'emballage insuffisant.

Arrêt: les demandereses ont droit à des dommages-intérêts. La clause d'exonération des connaissances est nulle en vertu de l'Art. 3, Règle 8 des *Règles de La Haye*.

ACTION en dommages-intérêts.

AVOCATS:

D. L. D. Beard, c.r., pour les demandereses.

D. A. Kerr, c.r., et *G. D. N. Guert* pour la défenderesse.

PROCUREURS:

DuVernet and Carruthers, Toronto, pour les demandereses.

Stewart, MacKeen et Covert, Halifax, pour la défenderesse.

LE JUGE GIBSON—Ces trois actions en dommages-intérêts pour une cargaison endommagée n'ont fait l'objet que d'une seule instance et seul les montants des dommages-intérêts respectifs ont été évalués séparément.

Au début du procès, j'ai ordonné, avec l'accord des parties, que l'intitulé de la cause soit amendé afin que la seule défenderesse dans ces trois actions soit la «Black Sea Steamship Company».

The subject cargo, general cargo, was carried on the S.S. *Grumant*, a Russian ship which sailed from Genoa, Italy on December 24, 1969 en route for Halifax, Nova Scotia and Quebec and Montreal, Quebec. Included in the general cargo aboard, other than cargo for the plaintiffs, was approximately 661 metric tons of plastic containers of apple concentrate enclosed in wooden crates, loaded at Livorno, Italy. This apple concentrate, a product of Bulgaria, was originally loaded on board another ship at Varna, Bulgaria, shipped to Livorno, Italy, transferred there onto barges, and then loaded on the S.S. *Grumant*.

The plaintiffs' cargo was put on board the S.S. *Grumant* under clean bills of lading, but arrived at Montreal in damaged condition, caused in the main, by the rupturing of the plastic containers of the apple concentrate when the wooden crates in which they were contained broke, and the consequent escape of concentrate to the plaintiffs' cargo.

The respective cargo damages of the plaintiffs, I find as follows: T. Eaton Co. Limited \$4,500.19, Ferro Technique Ltd. \$1,500.00 and Bruck Mills Limited \$8,008.76.

During the voyage, this ship encountered heavy seas and high winds, particularly between Gibraltar and the Azores, causing her to roll and pitch and to take seas on deck.

On December 30, 1969, this ship stopped at Ponta Delgada in the Azores, where certain of the cargo, including some apple concentrate, which had been damaged was discharged, and certain of it re-secured. When she left Ponta Delgada some of the crating holding the plastic containers of apple concentrate was in damaged condition.

The Master of this ship made a note of protest while at Ponta Delgada on January 1, 1970.

This ship arrived at Halifax on January 23, 1970, where a surveyor inspected the damage,

La cargaison en cause voyageait dans les cales du N.V. *Grumant*, navire russe parti de Gênes (Italie) le 24 décembre 1969 à destination d'Halifax (Nouvelle-Écosse), de Québec et de Montréal (Québec). La cargaison du navire comprenait en plus des marchandises destinées aux demandereses, des sacs en plastique contenant du concentré de jus de pomme d'un poids de 661 tonnes métriques environ, embarqués à Livourne (Italie) dans des cageots en bois. Ce concentré de jus de pomme, fabriqué en Bulgarie, avait d'abord été embarqué sur un autre navire à Varna (Bulgarie), transporté jusqu'à Livourne (Italie) puis débarqué dans ce port sur des barges avant d'être chargé de nouveau sur le N.V. *Grumant*.

La cargaison des demandereses, chargée à bord du N.V. *Grumant* sous connaissance sans réserve, est arrivée endommagée à Montréal du fait principalement du déchirement des sacs en plastique contenant le concentré de jus de pomme après rupture des cageots d'emballage, le concentré s'étant alors déversé sur la cargaison des demandereses.

Les dommages subis par la cargaison des demandereses s'établissent comme suit: T. Eaton Co. Limited \$4,500.19, Ferro Technique Ltd. \$1,500.00 et Bruck Mills Limited \$8,008.76.

Au cours de la traversée, le navire a dû affronter une mer houleuse et des vents violents, principalement entre Gibraltar et les Açores. Le navire roulait, tanguait et le pont était balayé par les vagues.

Le 30 décembre 1969, le navire a fait escale aux Açores à Ponta Delgada où une partie de la cargaison, y compris quelques cageots de concentré de jus de pomme, a été déchargée parce qu'elle était endommagée, l'arrimage du reste étant renforcé. Lorsque le navire a appareillé, un certain nombre de cageots contenant les sacs plastiques remplis de concentré de jus de pomme étaient endommagés.

Le capitaine du navire a rédigé un rapport de mer le 1^{er} janvier 1970 à Ponta Delgada.

Un inspecteur de navire a examiné les avaries lors de l'arrivée du navire à Halifax le 23 jan-

then at Quebec and finally at Montreal on January 29, 1970, where surveyors for all interested parties inspected and reported on the damage.

The *Hague Rules* apply in respect to liability for damage to the plaintiffs' cargo during the voyage of this ship.

In defence, the defendant established that this ship was seaworthy; and that the cause of the damage to the plaintiffs' cargo was the escape to it of the said apple concentrate, a sticky substance, arising from the breaking of the wooden crates containing the plastic containers of the apple concentrate and the rupturing of the containers, when this ship experienced heavy weather from Gibraltar.

The only other matters that were put in issue in evidence were whether or not (1) the defendant proved that the cause of the damage to the cargo was from "perils of the sea" within Article 4, Rule 2(c)¹; (2) whether or not there was proper and careful stowage within Article 3, Rule 2²; and (3) whether or not certain wording in the respective bills of lading afforded a defence, in any event, if it should be found that improper packaging of the said apple concentrate, the cargo of another (not a party to the action) gave rise to the chain of events which caused the damage in this case.

As to the exculpatory defence of "perils of the sea", the Master of the ship, Captain Yury Golovin of Tallin, U.S.S.R., stated that this voyage was his first North Atlantic crossing and he alleged that he experienced winds of gale force 10 and of greater duration than he expected. In his note of protest made on January 1, 1970 at Ponta Delgada, he stated that the ship met a gale force of only 9 from Gibraltar to the Azores, the part of the voyage during which the worst weather was experienced.

Captain Robert Muir, employed by the office of the Port Warden of Montreal, stated that for winter, the storms that this ship encountered would be normal. Vivian F. Phillips, an experienced surveyor called by the defendant, stated that in respect to the wind and weather

vier 1970. Celui-ci est arrivé à Québec et finalement le 29 janvier 1970 à Montréal, où des inspecteurs commis par les parties ont visité le navire.

^a Pour ce qui touche au problème de la responsabilité du dommage causé à la cargaison des demanderesse, ce sont les *Règles de La Haye* qui s'appliquent pour la traversée de ce navire.

^b Dans sa défense, la défenderesse a établi que le navire était en bon état de navigabilité et que la cause des dommages survenus à la cargaison des demanderesse était la rupture des cageots en bois, entraînant celle des sacs en plastique contenant le concentré de jus de pomme et l'écoulement de ce liquide sirupeux lorsque le navire a affronté une mer houleuse après avoir doublé Gibraltar.

^d Les seules questions en litige portaient sur le fait de savoir si (1) la défenderesse avait établi que la cause du dommage pouvait être attribuée aux «périls de la mer» au sens de l'Article 4, Règle 2c)¹; (2) si l'arrimage avait été effectué convenablement et soigneusement au sens de l'Article 3, Règle 2²; et (3) si certaines mentions figurant aux différents connaissements pouvaient exonérer la défenderesse, s'il était établi que l'emballage défectueux dudit concentré de jus de pomme, cargaison appartenant à un tiers non appelé à l'action a été à l'origine des événements qui ont causé le dommage.

^g Au sujet de l'exception tirée des «périls de la mer», le capitaine du navire, Yury Golovin, natif de Tallin (U.R.S.S.), a déclaré qu'il s'agissait là de sa première traversée de l'Atlantique nord et qu'il avait dû naviguer par des vents de force 10 pendant un temps beaucoup plus long que prévu. Dans son rapport de mer rédigé le 1^{er} janvier 1970 à Ponta Delgada, il a déclaré que le navire n'avait rencontré que des vents de force 9 de Gibraltar aux Açores, soit la partie de la traversée où les conditions atmosphériques ont été les plus dures.

^j Le capitaine Robert Muir, employé par le Bureau du gardien du port de Montréal, a déclaré que les tempêtes rencontrées par le navire en hiver étaient normales pour cette saison. Vivian F. Phillips, inspecteur de navire chevronné commis par la défenderesse, a

on the North Atlantic at the time of year this ship crossed, that heavy weather should be expected and that winds up to force 12 should be anticipated, but he opined that the duration of the heavy weather was the problem in this case.

There was no damage to the ship itself of any substance caused by the wind and weather during this North Atlantic crossing.

On this evidence, and on all the evidence in respect to this issue, I am of the view that the defendant failed to prove that this ship experienced a peril of the sea in the crossing of this ship in the North Atlantic at the said time of year and in the area traversed.

As to stowage, the Master of the ship, Captain Golovin, stated that he assumed, before he saw the cargo, that the apple concentrate would be in container barrels and not in plastic bags in crates. When he saw these containers, he said he was not in a position to consult with anyone. He said that he could have visually checked the crates if he had wanted to, but he did not. He stated that he did not take aboard some crates of apple concentrate because they were not stable. At Genoa, he noticed that some of the containers of apple concentrate on deck were leaking.

In sum, he was well able to inspect visually the quality of both the plastic containers and the wooden containers of this apple concentrate for the purpose of making the decision that was his responsibility to make, namely, as to whether or not this cargo should be taken aboard his ship. (Cf. *Brass v. Maitland* 119 E.R. 940 at p. 946; *Heath Steel Mines Ltd. v. The "Erwin Schroder"* [1970] C.L.R. (Ex.) 426 at p. 486.)

Vivian F. Phillips, the surveyor, stated that the apple concentrate originally consisted of 661 metric tons stowed in plastic containers, each enclosed in a wooden crate and that this cargo was originally carried in numbers 2, 3 and 4 tween-decks and on aft deck; that in many cases the plastic containers were torn or punctured and that the apple concentrate had

déclaré qu'un navire effectuant la traversée de l'Atlantique nord à cette époque de l'année devait s'attendre à rencontrer du gros temps et des vents allant jusqu'à la force 12. Il a cependant concédé que le principal problème en l'espèce avait été la durée de ce gros temps.

Le corps du navire n'a subi aucun dommage du fait des vents et des tempêtes rencontrées au cours de cette traversée de l'Atlantique nord.

Sur la base de cette indication et d'après l'ensemble des témoignages qui m'ont été présentés en l'espèce, je conclus que la défenderesse n'a pas réussi à démontrer que son navire a été sujet aux périls de la mer lors de la traversée de l'Atlantique nord à cette époque de l'année et sur son parcours.

En ce qui concerne l'arrimage, le capitaine du navire, le capitaine Golovin, a déclaré qu'avant la réception de la cargaison, il pensait que le concentré de jus de pomme serait contenu dans des barils et non dans des sacs en plastique emballé dans des cageots. Selon ce qu'il affirme, une fois mis en présence de ceux-ci, il n'a pu prendre l'avis de personne. Il a déclaré que, s'il l'avait voulu, il aurait pu vérifier de l'extérieur l'état des cageots mais qu'il ne l'a pas fait. Il a refusé de prendre à bord un certain nombre de cageots de concentré parce qu'ils manquaient de solidité. A Gênes, il s'est rendu compte qu'un certain nombre de sacs en plastique entreposés sur le pont perdaient leur contenu.

En somme, il aurait très bien pu faire une première inspection des cageots en bois et des emballages plastiques contenant le concentré de jus de pomme afin de prendre la décision qui lui incombait, soit en l'occurrence celle d'accepter ou non cette cargaison à bord de son navire. (Cf. *Brass c. Maitland* 119 E.R. 940 à la p. 946; *Heath Steel Mines Ltd. c. The "Erwin Schroder"* [1970] C.L.R. (Ex.) 426 à la p. 486.)

L'inspecteur de navires, Vivian F. Phillips, a déclaré qu'il y avait à l'origine 661 tonnes métriques de concentré de jus de pomme, contenues dans des sacs en plastique placés dans des cageots en bois et que cette cargaison était alors entreposée dans les entreponts 2, 3 et 4 ainsi que dans le pont arrière; que, dans de nombreux cas, les emballages plastiques ont été déchirés

escaped contacting other tween-deck cargo and also cargo carried in the lower hold; that many of the crates had come apart or were distorted; that the result of the damage to the crates and the loss of fluid from the containers was that a slackness had developed in the stow and that this had permitted general movement of cargo in the tween-decks. He stated that the packaging of the apple concentrate was deficient in that the plastic containers were not well made and the stoppers unsatisfactory and also the crates were too flimsy, being not sufficiently rigid, having no strength in a lateral direction. He said that a great many of the plastic containers had been punctured by nails or sharp ends of wood. He also noticed that when the stevedores were lifting apparently undamaged crates in Halifax, on a number of occasions the bottom fell out of the crates.

Jack A. Potter, a marine surveyor called by the plaintiffs, opinioned that the apple concentrate stowed in the tween-decks of holds 2, 3 and 4 constituted a hazard to the cargo stowed below in the event of leakage; and that the cargo of apple concentrate should have been loaded in one compartment or hold only.

In my view, the Master should not have permitted the apple concentrate in these plastic bags contained in wooden crates to have been taken aboard this ship for this North Atlantic crossing at the said time of year. The Master had misgivings about permitting it to be stowed aboard as may be inferred from the part of his evidence referred to above, but took the risk that this cargo would withstand the wind and weather of the North Atlantic at that time of the year. As to this latter, he had no personal experience of the realities of same. But long before this ship reached the Azores, he had become acquainted with the realities of such wind and weather. The Master, having chosen to permit this apple concentrate cargo, packaged in the fashion it was, to have been put aboard, should have taken further and additional steps than were taken by way of additional dunnage and other methods to stow this cargo, and also to confine it to particular areas of his ship, and

ou crevés et que le concentré de jus de pomme s'est écoulé, se répandant sur le reste de la cargaison de l'entrepont et dans les cales du bas; qu'un grand nombre de cageots avaient été cassés ou tordus; que l'écrasement des cageots et l'écoulement du concentré ont eu pour effet de donner du mou dans l'arrimage ce qui a permis un va-et-vient général de la cargaison dans les entreponts. Il a déclaré que l'emballage contenant le concentré de jus de pomme était défectueux car les sacs en plastique n'étaient pas de bonne fabrication, les bouchons laissaient à désirer et les cageots n'étaient pas assez solides, trop peu rigides et peu résistants aux poussées latérales. Il a ajouté qu'un grand nombre d'emballages plastiques avait été perforés par des clous ou des éclats de bois. Il a remarqué d'autre part que des cageots apparemment en bon état chargés à Halifax par des arrimeurs perdaient parfois leur fond.

Pour Jack A. Potter, inspecteur de navire commis par les demanderesses, le concentré de jus de pomme arrimé dans les entreponts des cales 2, 3 et 4 constituait un véritable danger pour la cargaison arrimée au-dessous s'il venait à s'écouler et en conséquence il aurait dû être entreposé dans un seul compartiment ou une seule cale.

A mon avis, le capitaine n'aurait pas dû permettre que le concentré de jus de pomme contenu dans ces sacs en plastique emballés dans des cageots en bois soit pris à bord du navire pour une telle traversée de l'Atlantique nord à cette époque de l'année. Le capitaine avait quelques craintes concernant la prise en charge de cette cargaison ainsi qu'il ressort de la partie de son témoignage déjà mentionné mais il a préféré prendre un risque en considérant que cette cargaison pourrait résister au vent et aux tempêtes régnant sur l'Atlantique nord à cette époque de l'année. En ce qui concerne ce deuxième point, il n'avait aucune expérience personnelle de ce qui l'attendait. Mais bien avant que son navire n'atteigne les Açores, il savait parfaitement ce qu'il pouvait attendre du vent et du mauvais temps. Puisque le capitaine avait choisi de prendre à bord du navire cette cargaison de concentré de jus de pomme, conditionnée comme elle l'était, il aurait dû prendre aussi d'autres mesu-

in a more satisfactory way generally, so that there would have been no danger of such cargo shifting, resulting in fracturing of the crates and rupturing of the plastic bags containing the apple concentrate, and escaping of it to other cargo.

On the evidence, therefore, there was not proper and careful stowage within Article 3, Rule 2 of the *Hague Rules*.

The certain wording of a clause in the bills of lading, which the defendant submitted was an exculpatory clause, and on which the defendant premised its defence that liability did not arise if the cause or one of the causes of the damage to the plaintiffs' cargo arose out of the insufficient packaging of the apple concentrate, the cargo of another³ reads in relevant part as follows:

The Carrier will not be responsible . . . for bags or bales burst, torn or stained and consequences arising therefrom; or for loss or damage arising from defects, slightness or insufficiency of Packages; or for wrong delivery arising from error, indistinctness, illegibility or deficiency of marks, number or address, or for any damage or loss arising from any of such causes.

Predicated on this, it was the submission of the defendant that it was not bound by the clean bills of lading issued to the plaintiffs in relation to their respective cargo⁴, even though the insufficiency of the packaging of the apple concentrate of such other person (not a party to the action) was visible to the Master from external examination (as already found).

In this case, because the *Hague Rules* apply to the plaintiffs' bills of lading, any exculpatory clauses, in view of Article 3, Rule 8⁵ must be within such Rules. The exculpatory clause above quoted in part in the plaintiffs' bills of lading is not. As a consequence, this defence is not available to the defendant.

res telles que le renforcement ou le remplacement de l'arrimage de la cargaison ou le regroupement de celle-ci à certains endroits du navire, en somme, agir avec davantage de précautions afin d'éliminer le danger d'un déplacement de la cargaison entraînant la rupture des cageots et des sacs en plastique contenant le concentré de jus de pomme puis l'écoulement de celui-ci sur le reste de la cargaison.

Il ressort donc du dossier que l'on n'a pas arrimé soigneusement et convenablement les marchandises au sens de l'Article 3, Règle 2 des *Règles de La Haye*.

La défenderesse prétend dégager sa responsabilité en excipant des termes précis d'une clause des connaissements sur laquelle elle fonde sa défense en déclarant être exonérée de toute responsabilité si la cause ou l'une des causes du dommage survenu à la cargaison des demanderesse réside dans l'emballage défectueux du concentré de jus de pomme, cargaison appartenant à un tiers.³ Les passages qui nous intéressent ici sont les suivants:

[TRADUCTION] Le transporteur ne sera pas responsable . . . des sacs ou des balles éventrés, déchirés ou tâchés ainsi que des conséquences qui peuvent en découler; des pertes ou des dommages survenant à cause de défauts, de la fragilité ou de l'insuffisance des emballages; des erreurs d'expédition provenant de marques, de chiffres ou d'adresses erronés, imprécis, illisibles ou défectueux, ou de toute autre perte ou dommage attribué à l'une quelconque de ces causes.

En se fondant sur cette clause, la défenderesse a prétendu qu'elle n'était pas liée par les connaissements sans réserve délivrés aux demanderesse pour leur cargaison respective⁴, même si le capitaine aurait pu remarquer l'insuffisance de l'emballage du concentré de jus de pomme appartenant à un tiers (qui n'est pas partie au procès) en faisant un examen rapide de ces marchandises (ainsi que nous l'avons déjà établi).

Si les *Règles de La Haye* s'appliquent en l'espèce au connaissement des demanderesse, toute clause visant à exonérer le transporteur doit, conformément à l'Article 3, Règle 8⁵, être conforme aux règles. Ce n'est pas le cas de la clause figurant au connaissement des demanderesse et citée ci-dessus en partie. En conséquence, ce moyen de défense ne peut exonérer la défenderesse.

In the result, therefore, each of the plaintiffs is entitled to judgment against the defendant for damages respectively as found, as set out above, together with interest at 5% from January 29, 1970. The plaintiffs are also entitled to costs, but one counsel fee only for all is allowed.

The Hague Rules

¹ 2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from,

(c) perils, danger, and accidents of the sea or other navigable waters;

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

³ The defendant cited *Carver*, 12th ed. 82, 184 and 288; *Tetley: Marine Cargo Claims*, chapter XIX; *Ministry of Food v. Lamport & Holt Line Ltd.* [1952] 2 Ll. L.R. 371; *Silver v. Ocean Steamship Co.* [1930] 1 K.B. 416; *Thrift v. Youle* (1877) 2 C.P.D. 432.

⁴ Cf. *Hague Rules* (Article IV, rule 2)

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from,

(n) insufficiency of packing;

⁵ *Hague Rules*, (Article III, rule 8)

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

A benefit of insurance of similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Il est donc donné gain de cause à chacune des demanderessees contre la défenderesse et leurs dommages, tels qu'indiqués précédemment, leur seront remboursés ainsi qu'un intérêt de 5% à compter du 29 janvier 1970. Les demanderessees auront par ailleurs droit aux dépens mais il ne leur sera alloué que les frais d'un avocat pour elles trois.

b Les Règles de La Haye

¹ 2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:

c) des périls, dangers et accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

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

³ La défenderesse a cité *Carver*, 12^e éd. 82, 184 et 288; *Tetley: Marine Cargo Claims*, chapitre XIX; *Ministry of Food c. Lamport & Holt Line Ltd.* [1952] 2 Ll. L.R. 371; *Silver c. Ocean Steamship Co.* [1930] 1 K.B. 416; *Thrift c. Youle* (1877) 2 C.P.D. 432.

⁴ Cf. *Les Règles de La Haye* (Article IV, règle 2)

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:

n) d'une insuffisance d'emballage;

⁵ *Les Règles de La Haye* (Article III, règle 8)

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrivent les présentes Règles, sera nulle, non avenue et sans effet.

Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.