Nissan Automobile Co. (Canada) Ltd. (*Plaintiff*)

v.

The owners of the vessel *Continental Shipper* and United Steamship Corporation and Federal Commerce and Navigation Company Limited, and Federal Pacific Lakes Line (*Defendants*)

Trial Division (T-342-72), Urie J.—Montreal, December 4 and 19, 1973; Ottawa, January 3, 1974.

Maritime law—Shipment of uncrated automobiles—Minor damage and scratches—Liability of carrier—Carriage of Goods by Water Act, Article III, r. 2, Article IV, r. 2(m)(n).

In the absence of exceptions in the bill of lading, as in the case at bar, a carrier is liable for even minor damage suffered by uncrated automobiles for the duration of the period covered by the bill of lading. In this case the damages arose, not because of the absence of crating nor because the vehicles were improperly secured in the vessel's holds, but because of careless handling and stowing them too closely together.

The *Southern Cross* [1940] A.M.C. 59, distinguished; *Chrysler Motors Corporation v. Atlantic Shipping Co. SA* (unreported), agreed with.

ACTION.

COUNSEL:

V. Prager for plaintiff.

E. Baudry for defendants.

SOLICITORS:

Stikeman, Elliott & Co., Montreal, for plaintiff.

Brisset, Reycraft & Co., Montreal, for defendants.

URIE J.—This is an action brought by the plaintiff arising out of damages sustained to a consignment of Datsun automobiles carried on the vessel *Continental Shipper* on a voyage from Yokohama, Japan, to Montreal, Canada, in February and March of 1970. The defendants at all material times were the owners, operators, charterers and managers of the ship. The plaintiff alleges that of the 321 Datsun automobiles shipped to it, 174 were delivered in a damaged condition, the total cost of repairs to which

Nissan Automobile Co. (Canada) Ltd. (*Demanderesse*)

c.

Les propriétaires du navire *Continental Shipper*, United Steamship Corporation, Federal Commerce and Navigation Company Limited et Federal Pacific Lakes Line (*Défendeurs*)

Division de première instance (T-342-72), le juge Urie—Montréal, les 4 et 19 décembre 1973; Ottawa, le 3 janvier 1974.

Droit maritime—Cargaison d'automobiles non emballées—Dommages mineurs et éraflures—Responsabilité du transporteur—Loi sur le transport des marchandises par eau, Article III, r. 2, Article IV, r. 2m) et n).

A défaut d'une réserve incluse dans le connaissement, comme c'est le cas en l'espèce, le transporteur est responsable des dommages, même mineurs, subis par des automobiles non emballées, pendant toute la période couverte par le connaissement. En l'espèce, les dommages résultent non pas de l'absence d'emballage ou d'un mauvais arrimage des véhicules dans les cales du navire, mais du défaut de diligence dans la manutention et l'arrimage desdites voitures placées trop près les unes des autres.

Distinction faite avec l'arrêt le *Southern Cross* [1940] A.M.C. 59; Arrêt suivi: *Chrysler Motors Corporation c. Atlantic Shipping Co. SA* (non publié).

ACTION.

AVOCATS:

V. Prager pour la demanderesse.

E. Baudry pour les défendeurs.

PROCUREURS:

Stikeman, Elliott & Cie, Montréal, pour la demanderesse.

Brisset, Reycraft & Cie, Montréal, pour les défendeurs.

LE JUGE URIE—Par la présente, la demanderesse a intenté une action en dommages-intérêts pour les dommages subis par une cargaison d'automobiles Datsun transportées à bord du navire *Continental Shipper* de Yokohama (Japon) à Montréal (Canada), en février et mars 1970. Les défendeurs étaient, à toutes les époques en cause, les propriétaires, exploitants, affréteurs et gérants du navire. La demanderesse prétend que sur les 321 automobiles Datsun qui lui ont été expédiées, 174 étaient

amounted to $6,345.20 including $400.00 for survey fees.

The ship, *Continental Shipper,* is a bulk cargo vessel which, for the voyage in question, was modified to enable it to carry uncrated, new Datsun cars. The cars in question were carried in three holds in which there had been erected six temporary decks. The decks were constructed of staging erected on each side of the ship and along the centre of each hold consisting of a series of uprights separated by parallel bars between the uprights and across which were laid wooden planks upon which the cars were stowed.

No plaintiff's witnesses were permitted aboard the ship prior to the discharge of the cargo and, therefore, evidence concerning the stowage came only from Captain George Glover, an experienced marine surveyor from Montreal employed by the defendants to examine the cargo in the ship prior to its discharge and subsequently in a more detailed fashion on the pier. The defendants called no ship's officers or crew members to testify concerning the stowage or the nature of the voyage from Yokohama to Montreal so that the sole evidence relating to the nature of the stowage and the condition of the cargo in the holds is that given by Captain Glover. He testified that each car was equipped by the manufacturer with two small hooks on each side, both front and back. The cars were placed upon the temporary car decks referred to above at a distance of nine to twelve inches apart, from side to side, and bumper to bumper front and rear. They were secured by wires running from each of the hooks mentioned above to a steel cable running across the ship at the level of each deck and attached securely to the side of the ship. Each of the four wires on each of the cars was looped across these cables which were situated at the front and rear of each row of vehicles. Each of the wires was tightened to the cable by what was described as a Spanish windlass, being merely a piece of wood through the looped wire and twisted to tighten it. The cars were parallel to one another in a fore and aft direction. One

endommagées lors de la livraison; le coût total des réparations s'élevait à $6,345.20, dont $400 pour les frais d'expertise.

Le navire *Continental Shipper* est un cargo qui avait été aménagé pour le voyage en cause afin de permettre le transport d'automobiles Datsun neuves, sans que ces dernières soient placées dans des cadres. Les voitures en cause furent transportées dans trois cales où l'on avait construit six ponts provisoires. On avait construit lesdits ponts en utilisant des échafaudages dressés sur les côtés du navire et au centre de chaque cale; ils consistaient en une série de montants séparés par des barres parallèles sur lesquelles on avait disposé des planches de bois où l'on arrima les automobiles.

Aucun des témoins de la demanderesse n'a été admis à bord du navire avant le déchargement de la cargaison et la preuve relative à l'arrimage ne provient donc que de la déposition du capitaine George Glover, expert maritime chevronné de Montréal, que les défendeurs avaient chargé d'examiner la cargaison dans le navire, avant le déchargement, et d'effectuer par la suite un examen plus minutieux sur le quai. Les défendeurs n'ont demandé à aucun des officiers du navire ou membres de l'équipage de témoigner sur l'arrimage ou la nature du voyage de Yokohama à Montréal de sorte que la preuve relative à la nature de l'arrimage et à l'état de la cargaison dans les cales se limite à la déposition du capitaine Glover. Il témoigna que le fabricant avait muni chacune des voitures de deux petits crochets de chaque côté, à l'avant et à l'arrière. Les voitures furent placées sur les ponts provisoires susmentionnés, en laissant neuf à douze pouces entre elles sur les côtés et pare-chocs contre pare-chocs à l'avant et à l'arrière. Elles furent arrimées à l'aide de fils métalliques reliant chacun desdits crochets à un câble en acier allant d'un côté à l'autre du navire, au niveau de chacun des ponts, et attaché solidement sur les côtés du navire. Les quatre fils métalliques de chacune des voitures étaient enroulés autour des câbles qui se trouvaient à l'avant et à l'arrière de chaque rang de véhicules. On tendit tous ces fils de fer attachés au câble grâce à ce que l'on appelle un trésillon, consistant simplement en un morceau de bois

or two cars on each deck were situated athwartships and these cars were secured with wooden blocks. None of the other cars had any chocks beneath the wheels but Captain Glover testified that they were in gear and the handbrakes were on. I find, on his evidence, that the vehicles were reasonably secured for the voyage.

He further testified that the distance between each deck was greater than his height which was 5 feet 11 inches and he estimated, therefore, that the depth of each was in excess of 6 feet. However, an expert witness called by the plaintiff in rebuttal by reference to the ship's plan estimated that the space between decks could not have been more than 5½ feet. While I do not believe that anything turns on this evidence I accept Captain Glover's eyewitness testimony as being accurate in this regard.

In order for the cars to be removed from the decks one car, termed by Captain Glover as the "key" car, was removed by lifting it out in a net and the remainder by a patented lifting device which consisted of a platform to which wires were fixed at each corner with spreaders designed to prevent the wires from touching the car when it was on the platform and as it was being lifted by the hoist out of the hold. The cars were either driven or pushed on to this lifting device. Since the cars were stowed so closely together his testimony was that it was inevitable that some scratching would occur from clothing worn by the stevedores and members of the crew, and particularly from the metal buttons worn on such clothing, but such scratches were normally of a minor nature and were accepted in circumstances such as this. There was conflicting testimony as to whether the vehicles were covered with a protective covering of wax or not and in this connection I accept the evidence of Captain Glover that they were not.

passé dans la boucle formée par le fil métallique permettant de la resserrer en le faisant tourner. Les voitures étaient parallèles les unes aux autres et placées longitudinalement. Une ou deux voitures sur chacun des ponts avaient été placées en travers et ces voitures étaient immobilisées par des cales en bois. Aucune autre voiture n'avait de cale sous les roues; mais le capitaine Glover a témoigné que toutes les voitures étaient embrayées et les freins à main serrés. Je conclus, au vu de son témoignage, que les véhicules étaient arrimés de manière raisonnable pour le voyage.

Il témoigna en outre que la distance séparant chacun des ponts était supérieure à sa propre taille, savoir cinq pieds onze pouces, et il estime donc que la hauteur de chaque pont était de plus de 6 pieds. Cependant un témoin-expert appelé par la demanderesse réfuta ce témoignage en se référant au plan du bateau d'où il déduisit que la hauteur séparant les ponts ne pouvait être supérieure à 5½ pieds. Je ne pense pas qu'en l'espèce, quelque chose dépende de cet élément de preuve, mais j'admets la déposition du témoin oculaire, le capitaine Glover, comme exacte à cet égard.

Pour enlever les voitures qui se trouvaient sur les ponts, il fallait d'abord soulever l'une d'elles, désignée par le capitaine Glover comme la voiture «clef», dans un filet; pour les autres voitures, on a utilisé un appareil de levage breveté qui consistait en une plate-forme aux coins de laquelle on attachait les fils métalliques, avec des tendeurs, de sorte que les fils métalliques ne touchaient pas la voiture lorsqu'elle se trouvait sur la plate-forme et était soulevée par ledit appareil hors de la cale. On conduisait ou l'on poussait les voitures sur cet appareil de levage. D'après le témoignage du capitaine, les automobiles étant arrimées très près les unes des autres, il était inévitable que les vêtements portés par les déchargeurs et les membres de l'équipage fassent quelques éraflures, en particulier les boutons en métal utilisés sur ce genre de vêtements; mais normalement, il s'agissait d'éraflures assez mineures, ce qu'on admet dans de telles circonstances. Les témoignages sont contradictoires sur la question de savoir si les véhicules étaient recouverts d'une cire protec-

Captain Glover testified that he examined the cargo before any of the vehicles were removed from the holds and spent approximately an hour in so doing, at which time he saw no major damage. I accept his evidence that the rows of cars on each deck were straight and that the spacing between each car was uniform, with no cars touching one another in a manner that would cause damage to them. There was no indication of movement of any vehicle during the voyage. However, he and an assistant examined each car on the dock after their removal from the hold and made a report of the damage observed by this inspection. He stated that the condition of the cars was no worse or no better than cargoes from other ships he had been on and that in his many years of experience he had never seen cars come off a ship undamaged. He found that some cars suffered some form of damage extending in severity from light scratches to deep scratches and small dents to large dents. He described light scratches as superficial scratches on the highly polished paint surface of a car that could be buffed out and deep scratches as being those that were down to the base paint or to the bare steel itself. He defined small dents as those of the size of a 50-cent piece and large dents as any over that size. Light scratches and small dents, he testified, were an inherent risk in shipping cars in this fashion, particularly in the heavy weather that might be expected to be encountered in a voyage at the time of the year in which this was taken because members of the crew would be wearing heavy clothing the buttons on which would cause this type of damage as they examined the cargo from time to time.

Counsel for the parties agreed that the cars had been loaded in apparent good order and condition and any damages claimed in this

trice et j'admets à cet égard le témoignage du capitaine Glover affirmant qu'ils ne l'étaient pas.

Le capitaine Glover témoigna qu'il avait inspecté le chargement avant que les véhicules ne soient sortis des cales, que cette inspection dura environ une heure et qu'à ce moment, il ne remarqua aucun dommage important. D'après son témoignage, que j'accepte, les rangées des voitures sur chaque pont étaient droites et les espaces les séparant, uniformes, aucune des voitures n'en touchant une autre d'une manière à l'endommager. Rien n'indique que certains véhicules aient bougé au cours du voyage. Cependant, avec un assistant, il procéda à l'examen de chaque voiture sur le quai, après qu'elles aient été sorties de la cale, et fit un rapport sur les dommages remarqués au cours de cette inspection. Il déclara que l'état des voitures n'étaient ni pire ni meilleur que celui des chargements d'autres navires sur lesquels il avait navigué, et qu'au cours de ses nombreuses années d'expérience, il n'avait jamais vu de voiture sortir d'un navire sans dommages. Il découvrit que certaines voitures avaient subi des dommages dont la gravité allait de l'éraflure légère à l'éraflure profonde, et de la bosselure mineure à la bosselure plus grande. Il décrivit les éraflures légères comme des éraflures superficielles sur la surface peinte et très lisse d'une voiture, pouvant être effacées par simple polissage, et les éraflures profondes comme celles atteignant la peinture de base ou l'acier lui-même. Selon sa définition, les petites bosselures avaient la dimension d'une pièce de 50 cents et les grandes bosselures, toute dimension supérieure. D'après son témoignage, les éraflures légères et les petites bosselures sont un risque inhérent à cette façon de transporter des automobiles, particulièrement par le gros temps auquel il faut s'attendre au cours d'un voyage à cette époque de l'année, car les membres de l'équipage portent alors des vêtements épais dont les boutons risquent de causer ce genre de dommages lors des inspections périodiques de la cargaison.

Les avocats des parties ont convenu que les voitures, lors de leur chargement, étaient en bon état apparent et que tous les dommages en

action had been sustained subsequent to the loading.

The damage that is claimed here is damage that was sustained during the voyage or during the unloading and does not include any damage due to inland transport.

The surveyor called by the plaintiff did not himself conduct the survey at the pier having used the reports of the employees to compile the final survey report. No claim was made for minor scratches that could be removed by "buffing" or "compounding". Claims were made for scratches where the surface had been broken to a sufficient depth to require painting. Very few of the dents could be repaired without painting. If they could, no claim was made in his report. The charges for repairs were those agreed upon by the plaintiff with the repairing garage and were of three types:

(a) The cost of parts was established by the plaintiff as being their cost plus 10%.

(b) Labour was charged in one-half hour periods at the rate of $6.50 per hour, which was stated to be lower than the going rate because of the large number of cars that were to be repaired.

(c) The paint rate was at a flat rate scale agreed to by the plaintiff and the repairing garage.

It was admitted by both counsel that it is the normal practice today to ship automobiles by sea in an uncrated condition. It also appears clear, and was admitted by counsel for the defendants, that there is an inherent risk involved in this type of shipment so that he did not contest the plaintiff's claim for the repair of deep scratches and large dents as defined by Captain Glover and confirmed in general by the plaintiff's witnesses. He did, however, dispute the plaintiff's claim for scratches or dents of a minor nature as defined by Captain Glover. In so far as the minor dents and light scratches are concerned he relied on Article IV, r. 2(*m*) and (*n*) of the *Carriage of Goods by Water Act*,

cause dans cette action sont postérieurs au chargement.

Les dommages en cause en l'espèce sont ceux subis au cours du voyage ou lors du déchargement et n'incluent aucunement les dommages résultant du transport terrestre.

L'expert appelé comme témoin par la demanderesse n'a pas procédé lui-même à l'expertise sur le quai, mais a utilisé les rapports des employés pour dresser son rapport d'expertise final. Il n'y eut aucune réclamation pour les éraflures superficielles qui pouvaient être effacées par «polissage» ou autrement. Les réclamations visaient les éraflures suffisamment profondes pour qu'il faille repeindre la surface endommagée. Très peu de bosselures pouvaient être réparées sans qu'il faille repeindre. Si c'était le cas, aucune réclamation n'était inscrite dans le rapport. Les frais de réparation sont ceux sur lesquels se sont entendus la demanderesse et le garage qui procéda aux réparations; ils sont de trois sortes:

a) Le coût des pièces fut établi par la demanderesse, soit leur coût réel plus 10%.

b) Les frais de main-d'œuvre ont été facturés par demi-heure, au taux de $6.50 l'heure; on a affirmé que ce taux était moins élevé que le taux usuel, en raison du nombre important de voitures à réparer.

c) Le prix de la peinture fut établi selon un barème de taux uniformes convenus entre la demanderesse et le garage effectuant les réparations.

Les deux avocats ont admis que c'est l'usage aujourd'hui d'expédier les automobiles par mer sans les placer dans des cadres. En outre, il est évident, comme l'admet l'avocat des défendeurs, qu'il y a un risque inhérent à ce type de transport; ce dernier n'a donc pas contesté la réclamation de la demanderesse concernant la réparation des éraflures profondes et des bosselures les plus grandes, selon la définition du capitaine Glover, généralement confirmée par les témoins de la demanderesse. Il a cependant contesté la réclamation de la demanderesse concernant les éraflures ou les bosselures mineures, telles que définies par le capitaine Glover. En ce qui concerne les bosselures mineures et les éra-

R.S.C. 1970, c. C-15 as his defence to such claims and which reads as follows:

Article IV

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

. . .

(*m*) wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods;

(*n*) insufficiency of packing;

. . .

Moreover, he states that the plaintiff did not properly prove the quantum of its claim and that it should be sent back to a court-appointed official for assessment of damages.

The bills of lading issued by the defendants at the time of loading were clean bills without any exceptions being noted on the face thereof. As above stated, the plaintiff's surveyor noted damage on 174 automobiles and evidence was adduced by the plaintiff through the proprietor of the repairing garage that all the damage referred to in the survey was repaired at his garage, by his employees, for the prices set forth in his invoices and that all accounts had been paid. I find as a fact that the repairs were made by Zambre Garage Limited for the prices set forth in its invoices and that such charges were reasonable for the work performed. The average cost of repairs, per vehicle, was just under $40.00.

However, I must now deal with the defendants' submission that not all of the repairs were their liability. As above noted, the automobiles were not crated for carriage but it was agreed by all concerned that it was the normal practice in 1970 for cars to be shipped uncrated and it seems to be also agreed that some minor damage is inevitable in these circumstances. The question of who is liable for the cost of repairing such damage is the issue in this action.

flures superficielles, il s'appuie sur l'Article IV, r. 2*m*) et *n*) de la *Loi sur le transport des marchandises par eau,* S.R.C. 1970, c. C-15, comme s'opposant à de telles réclamations; en voici le texte:

Article IV

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

. . .

m) de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) d'une insuffisance d'emballage;

. . .

En outre, il affirme que la demanderesse n'a pas établi correctement le montant de sa réclamation qui devrait être renvoyée à un expert nommé par la Cour pour que les dommages soient évalués.

Les connaissements délivrés par les défendeurs au moment du chargement étaient des connaissements nets sur lesquels ne figurait aucune réserve. Comme je l'ai mentionné plus haut, l'expert de la demanderesse a constaté des dommages sur 174 automobiles et la demanderesse a fait valoir en preuve, par l'intermédiaire du propriétaire du garage, que tous les dommages mentionnés dans le rapport d'expertise ont été réparés dans son garage, par ses employés, aux prix indiqués sur les factures et que toutes les factures ont été réglées. J'admets comme fait que la Zambre Garage Limited a effectivement fait les réparations aux prix indiqués dans ses factures et que ces prix étaient raisonnables pour le travail effectué. Le coût moyen des réparations se chiffrait à un peu moins de $40.00 par voiture.

Je dois cependant examiner la prétention des défendeurs selon laquelle ils ne devraient pas être tenus responsables de toutes les réparations. Comme je l'ai fait remarquer plus haut, les automobiles n'étaient pas placées dans des cadres pour leur transport, mais toutes les parties en cause ont admis qu'il était d'usage en 1970 d'expédier des automobiles sans cadre; il semble qu'elles conviennent en outre que les voitures subissent inévitablement des dommages mineurs dans de telles circonstances. Dans l'affaire présente, le litige porte sur la question de savoir qui doit payer les frais de réparation.

It was agreed that the provisions of the *Carriage of Goods by Water Act* would be the applicable law herein and consequently by the terms of Article III, r. 2 of the Schedule to that Act, the responsibility for the proper receipt, handling, stowage, carriage, care and discharge of the goods lies with the defendants. Article III, r. 2 reads as follows:

Article III

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.

Since the plaintiff proved that a substantial number of the cars were discharged at the pier in Montreal in a damaged condition, after having been delivered to the ship in Yokohama for carriage to Montreal in apparent good order and condition, the burden of the proof that the damage resulted from a cause for which it was not responsible by virtue of that Act and that it exercised reasonable care during the period of custody of the vehicles to prevent damage, rests on the defendants.

There is no question that the defendants are liable for damages to the automobiles resulting from their negligence. However, according to counsel, this is the first time that the question of whether or not the defendants are liable for minor damage that occurs despite reasonable and careful handling in loading, stowage and discharge of the vehicles has come before a Canadian or English court for decision. The defendants adduced evidence that uncrated automobiles always suffer minor scratches and dents without any negligence and that they should not, therefore, be responsible for them since such damage is an inherent risk in the carriage of vehicles in this fashion.

I was referred to what is stated to be the leading case on the subject, the *Southern Cross* [1940] A.M.C. 59. However, in that case the bill of lading contained a stamped exception reading as follows:

Les parties ont admis que les dispositions de la *Loi sur le transport des marchandises par eau* devaient s'appliquer en l'espèce et qu'en conséquence aux termes de l'Article III, r. 2 de l'Annexe à cette loi, il incombait aux défendeurs de procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, aux soins et au déchargement des marchandises. L'Article III, r. 2, se lit comme suit:

Article III

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.

La demanderesse a fait la preuve qu'un nombre important de voitures déchargées sur les quais à Montréal étaient endommagées, alors qu'elles avaient été livrées au navire à Yokohama pour être expédiées à Montréal, en bon état apparent; il incombe donc aux défendeurs de prouver qu'ils ne peuvent être tenus responsables de la cause des dommages en vertu de cette loi et qu'ils ont apporté tous les soins nécessaires à la garde des véhicules afin de prévenir les dommages.

Il va de soi que les défendeurs sont responsables des dommages subis par les automobiles et imputables à leur négligence. Selon leur avocat, cependant, c'est la première fois qu'on demande à un tribunal canadien ou anglais de se prononcer sur la question de savoir si les défendeurs sont responsables des dommages mineurs survenus malgré les soins raisonnables apportés à la manutention des véhicules au cours des opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement. Les défendeurs ont apporté la preuve que les automobiles transportées sans cadre subissent toujours des dommages mineurs, éraflures et bosselures, sans qu'il y ait eu négligence; ils ne devraient donc pas être tenus responsables desdits dommages, qui constituent un risque inhérent à cette façon de transporter les automobiles.

On m'a renvoyé à l'arrêt *Southern Cross* [1940] A.M.C. 59, qui, a-t-on déclaré, fait autorité en l'espèce. Dans cette affaire, cependant, la réserve suivante avait été apposée au connaissement:

Uncrated at owners risk of damage. Vessel not responsible for detachable parts unless boxed and receipt taken for said parts.

(The emphasis is mine.)

Moreover, the evidence showed that a clear space of 18 inches was left between the cars when stowed and the distance between the decks was 8½ feet. Chocks were placed under the wheels. The stevedores and crew members employed by the carrier were required to wear gloves when handling the automobiles and were instructed to keep their bodies away from the cars so as to avoid damaging the highly polished surface. Having so found, the Court then held at page 66 of the report:

But slight scratches on the paint or finish of the automobile or small dents or marks on the panels would not fall within the type of damage that would create a presumption of negligence on the part of the carrier. They should be classed as "ordinary wear and tear . . . of the goods in the course of their transportation."

At pages 65 and 66 Leibell D.J. stated:

The sentence "Uncrated at owners risk of damage" stamped on the bill of lading does not itself mean that the owner assumes the risk of damage to the automobile from whatever cause arising, but only such damage as might be attributable to the fact that the automobile was not crated. The words "at owners risk of damage" are to be strictly construed. *Colton vs N.Y. & Cuba Mail S. S. Co.*, 1928 A.M.C. 1391, 27 F. (2d) 671. Nor do those words relieve the carrier from any damage sustained by the automobile due to the negligent handling or stowage of the automobile, even though the negligence would not have caused the damage if the automobile had been crated. Any other interpretation of the exemption would be contrary to the provisions of the Harter Act and the Carriage of Goods by Sea Act under which the carrier is prohibited from inserting any provision in the bill of lading that would relieve the carrier from liability for damage due to its own negligence in the loading, stowage, custody, care or proper delivery of the merchandise (46 Mason's U.S.C., sec 190 and sec. 1303(8)).

There does not appear however to be any reason why a carrier may not properly seek to relieve itself from damage that might be sustained by an uncrated automobile in the reasonably careful handling of the automobile in placing it aboard the ship, in stowing it in the hold or in unloading it and placing it upon the dock. The painted surface of an automobile is highly polished and might receive slight scratches or a panel might receive a small dent in loading or unloading it in slings or while it was being stowed between decks, even where reasonable care is used. Crating the

[TRADUCTION] Non emballées, au risque du propriétaire. Le navire décline toute responsabilité pour les pièces détachables à moins qu'elles soient emballées et fassent l'objet d'un reçu.

(Le souligné est de moi.)

En outre la preuve indiquait qu'un espace de 18 pouces séparait les voitures arrimées et que la distance entre les ponts était de 8½ pieds. Des cales avaient été placées sous les roues. Les arrimeurs et les membres de l'équipage employés par le transporteur devaient porter des gants lorsqu'ils manutentionnaient les automobiles et on leur avait demandé de ne pas se tenir trop près des voitures de manière à éviter d'endommager cette surface très lisse. A partir de ces conclusions, la Cour décida alors (page 66 du recueil):

[TRADUCTION] Cependant, des éraflures superficielles de la peinture ou du poli de l'automobile, ou de petites bosselures ou marques sur les panneaux n'entrent pas dans la catégorie des dommages qui créent une présomption de négligence du transporteur. On doit les considérer comme «l'usure normale . . . des marchandises au cours du transport.»

Aux pages 65 et 66, le juge suppléant Leibell affirme:

[TRADUCTION] La mention «Non emballées au risque du propriétaire» apposée au connaissement ne signifie pas en soi que le propriétaire assume le risque de tout dommage subi par les automobiles, mais seulement des dommages pouvant être attribués au fait que l'automobile n'était pas placée dans un cadre. On doit interpréter strictement l'expression «au risque du propriétaire». *Colton c. N.Y. et Cuba Mail S. S. Co,* 1928 A.M.C. 1391, 27 F. (2d) 671. Ladite expression ne dégage pas non plus le transporteur de la responsabilité pour tout dommage subi par l'automobile imputable à la négligence dans la manutention ou l'arrimage de cette dernière, même dans le cas où ladite négligence n'aurait pas causé de dommages si l'automobile avait été emballée. Toute autre interprétation de cette exonération serait contraire aux dispositions du *Harter Act* et du *Carriage of Goods by Sea Act* aux termes desquels il est interdit au transporteur d'insérer, dans le connaissement, des clauses d'exonération de responsabilité pour des dommages imputables à sa propre négligence dans le chargement, l'arrimage, la surveillance, la garde ou la livraison des marchandises (46 Mason's U.S.C., art. 190 et art. 1303(8)).

Il semble cependant qu'il n'y ait aucune raison pour qu'un transporteur ne puisse pas essayer à bon droit de se dégager de toute responsabilité pour les dommages éventuellement subis par une automobile non emballée, s'il a exercé une diligence raisonnable lors de la manutention de l'automobile, de son chargement à bord du navire, de son arrimage dans la cale ou de son déchargement sur les quais. Même en faisant preuve d'une diligence raisonnable, on peut érafler superficiellement la surface peinte et extrêmement lisse d'une automobile, on peut légèrement cabosser un panneau au

automobile would prevent such surface marks and against the risk of such damage that might be sustained without any negligence on the carrier's part, the carrier may properly include an exception in the bill of lading placing the risk of such damage on the shipper. But damage that by its very appearance and nature would indicate that it resulted from something more than that would, I believe, be chargeable to the negligence of the carrier. Where the bill of lading recites that the goods are received in apparent good order and condition and there is an outturn in a damaged condition, the liability is on the carrier, unless he can show that the damage was sustained through some proper exception in the bill of lading.

(The emphases are mine.)

It seems that the basis of the decision in the *Southern Cross* case was two-fold:

(a) that the carrier did all that was reasonably necessary to prevent such minor damage by the method of stowage it adopted, in particular the amount of space provided around each vehicle and in its instructions to the crew members and stevedores, and;

(b) perhaps more importantly, included in the bill of lading the first sentence of the complete exception quoted above.

This case differs, in my view, from the *Southern Cross* case on both counts, firstly, in that no evidence was adduced by the defendants to show that the crew and stevedores involved with the shipment received instructions in the care and handling of the shipment. Moreover, it is apparent, and the evidence of Captain Glover confirms, that when vehicles are stowed so closely together minor scratches and dents are inevitable.

Secondly, there were no exceptions in the bills of lading here. The *Southern Cross* case makes it clear that the onus is on the defendants to include such an exception if they seek to rely on that case as the authority obviating their liability for minor scratches and dents. In the absence of such an exception the carrier is liable, therefore, in my opinion, for even minor damage suffered by the uncrated automobiles

cours des opérations de chargement ou de déchargement dans les élingues ou lors de son arrimage entre deux ponts. La mise en caisse de l'automobile permettrait d'éviter d'en marquer la surface et le transporteur, pour se protéger du risque de dommages ne résultant pas de sa négligence, peut à bon droit inclure une réserve dans le connaissement plaçant ledit risque à la charge de l'expéditeur. Mais tout dommage dont l'apparence et la nature même indiquent qu'il est imputable à une autre cause, doit, à mon avis, être attribué à la négligence du transporteur. Lorsque le connaissement stipule que les marchandises ont été reçues en bon état apparent et qu'elles sont remises endommagées, le transporteur est responsable, à moins qu'il ne puisse démontrer que les dommages subis relèvent d'une réserve incluse à bon droit dans le connaissement.

(Le souligné est de moi.)

La décision dans l'affaire *Southern Cross* était fondée sur deux points:

a) d'une part le transporteur a fait tout ce qui était raisonnablement nécessaire pour prévenir des dommages mineurs par sa méthode d'arrimage, en particulier en fixant un espace suffisant par véhicule et en donnant des instructions aux membres de l'équipage et aux arrimeurs, et

b) d'autre part, peut-être plus encore le fait qu'il a inclus dans le connaissement la première phrase de la réserve complète susmentionnée.

A mon avis l'affaire présente diffère sur ces deux points de l'affaire *Southern Cross:* en premier lieu, les défendeurs n'ont soumis aucune preuve tendant à démontrer que les membres de l'équipage et les arrimeurs s'occupant de la cargaison avaient reçu des instructions concernant les soins à apporter à la cargaison et à sa manutention. En outre, il est manifeste que des véhicules arrimés très près les uns des autres subissent inévitablement des dommages mineurs, éraflures et bosselures, ce que confirme la déposition du capitaine Glover.

En second lieu, aucune réserve, n'a été incluse aux connaissements en l'espèce. L'affaire *Southern Cross* démontre clairement qu'il incombe aux défendeurs d'inclure une telle réserve s'ils veulent invoquer cet arrêt à titre de précédent les dégageant de leur responsabilité pour les dommages mineurs, éraflures et bosselures. A défaut d'une telle réserve, le transporteur est donc responsable, à mon avis, des dom-

for the duration of the period covered by the bills of lading.

There are no direct authorities, I was informed by counsel, for such a proposition either in Canada or in England but the case of *Chrysler Motors Corporation v. Atlantic Shipping Company SA*, an unreported decision of the United States District Court, Southern District of Alabama, Southern Division, a copy of which was filed by the plaintiff at trial reaches a similar conclusion. Paragraph numbered 4 of the copy of the Judgment filed with me succinctly sets forth the proposition with which I wholly concur:

4. There is no question that the carrier is liable for damages to uncrated automobiles resulting from its negligence. The question that is presented here is whether the carrier is liable for minor damage that occurs despite reasonably careful handling in loading, stowage, and discharge. The defendant contends that uncrated automobiles always suffer minor scratches and dents without any negligence and the carrier should not be held responsible for such. The leading case on the subject is *The Southern Cross*, 1940 AMC 59 (1939, U.S. Dist. Ct. for Sou. Dist. of N.Y.) which does seem to support that theory. That case, however, was interpreting an exception in the bill of lading that the cars were "uncrated at the owner's risk of damage." That Court held that such an exception would not excuse the carrier from liability when the damage was caused by the carrier's negligence, but would only excuse them from such surface marks sustained without any negligence. There was no such exception in the bill of lading in this case. While it may be the custom in the shipping industry to relieve the carrier of liability for minor scratches, it is also customary to include an exception in the bill of lading. (William Tetley, *Marine Cargo Claims*, Carswell Company, Ltd., Toronto, Canada, 1965, at page 145.) If the carrier fails to include such an exception, the Court will not include it for him. Therefore in the absence of an exception, such as in *The Southern Cross*, supra, the carrier is liable for even minor damages suffered by uncrated automobiles for the duration of the period covered by the bill of lading. (Tetley on p. 74 categorically says the carrier is not responsible for minor scratches on uncrated cars, but he relies on *Southern Cross* and a number of subsequent French Court decisions. However, on page 145 he recommends that an exception be included in the bill of lading when shipping uncrated cars.)

mages, même mineurs, subis par les automobiles non emballées, pendant toute la durée couverte par les connaissements.

Les avocats m'ont signalé que, ni au Canada ni en Angleterre, il n'existait de précédent appuyant directement une telle théorie, mais qu'on trouve une conclusion semblable dans l'arrêt *Chrysler Motors Corporation c. Atlantic Shipping Company SA*, décision non publiée de la United States District Court, Southern District of Alabama, Southern Division, dont une copie fut déposée par la demanderesse au cours du procès. Le paragraphe 4 de la copie du jugement qu'on m'a soumise, énonce succinctement la proposition à laquelle je souscris entièrement:

[TRADUCTION] 4. Sans aucun doute le transporteur est responsable des dommages subis par les automobiles non emballées, lorsqu'ils résultent de sa propre négligence. Il s'agit en l'espèce de déterminer si le transporteur est responsable d'un dommage mineur survenu malgré la diligence raisonnable exercée lors du chargement, de l'arrimage, et du déchargement. Le défendeur prétend que des automobiles non emballées subissent toujours des dommages mineurs, savoir des éraflures et des bosselures, même s'il n'y a aucune négligence, et que le transporteur ne devrait pas être tenu responsable de ces dommages. *The Southern Cross*, 1940 AMC 59 (1939, U.S. Dist. Ct. for Sou. Dist. of N.Y.) est l'arrêt faisant autorité à cet égard et il ne semble pas appuyer une telle théorie. Cette affaire cependant portait sur l'interprétation d'une réserve apposée au connaissement portant que les voitures étaient «non emballées au risque du propriétaire.» La Cour a conclu qu'une telle réserve ne pouvait dégager le transporteur de sa responsabilité lorsque le dommage était imputable à sa propre négligence, mais le dégageait seulement de cette responsabilité pour les marques superficielles qui ne résultaient pas de la négligence. Aucune réserve de ce genre n'avait été incluse dans le connaissement dans l'affaire présente. Même s'il est d'usage dans la marine marchande de dégager le transporteur de toute responsabilité pour des éraflures superficielles, il est aussi d'usage d'inclure une réserve à cet effet dans le connaissement. (William Tetley, *Marine Cargo Claims*, Carswell Company Ltd., Toronto, Canada, 1965, à la p. 145.) Si le transporteur omet d'inclure une telle réserve, la Cour ne peut le faire pour lui. A défaut d'une réserve, telle que celle de l'affaire *The Southern Cross* (précitée), le transporteur est donc responsable des dommages, même mineurs, subis par des automobiles non emballées, pendant toute la période couverte par le connaissement. (Tetley à la page 74, déclare catégoriquement que le transporteur n'est pas responsable pour les éraflures superficielles des voitures non emballées, mais s'appuie sur l'arrêt *The Southern Cross* et sur plusieurs décisions françaises postérieures. A la page 145 cependant, il recommande d'inclure une réserve dans le connaissement lors du transport par mer de voitures non emballées.)

I further find that the defence of insufficient packing is not available to the defendants in this action, firstly, because no exception was noted on the bill of lading and, secondly, because the defendants acknowledge that it is the practice in the trade that automobiles be shipped uncrated.

Neither do I accept their defence of inherent vice. This was not an unusual cargo that required special treatment. It merely required that there be reasonable and proper loading, handling and stowage. It did not require any special attention over and above that and, therefore, in my view the cargo was not of a kind which makes available to the defendants the plea of inherent vice. Clause (*m*) of Article IV, r. 2 indicates that it has reference to the kind of cargo which might be termed a bulk cargo as will be seen in the use of the words "wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods." There was not a scintilla of evidence to indicate that the damages sustained by the vehicles here arose from any defect in the goods themselves. I find that the damages arose, not because of the absence of crating nor because the vehicles were improperly secured in the vessel's holds, but because of careless handling and stowing them too closely together.

The defendants cited and relied upon the statement at page 284 of *Thomas on Stowage* that unpacked cars must be stowed preferably in a fore and aft direction and about 8 or 9 inches apart as sustaining its position of no negligence. While Captain Glover refers to this as the seaman's bible, I can merely state that it does not seem reasonable to me that with the type of weather and sea conditions to be expected at the time of year in which this shipment was made and the necessity, therefore, for crew members and stevedores alike to be dressed in heavy clothing when checking the vehicles' lashings during the voyage and during the removal of the vehicles on discharge, that a greater space between the vehicles would not be more prudent. In my view recommendations

Je conclus donc que la défense invoquant un emballage insuffisant est irrecevable en l'espèce, en premier lieu, parce qu'aucune réserve n'avait été incluse dans le connaissement et, en second lieu, parce que les défendeurs admettent que, selon l'usage commercial, les automobiles sont transportées par mer sans emballage.

Je n'accepte pas non plus leur défense invoquant le vice propre. Il ne s'agissait pas d'une cargaison inhabituelle exigeant un traitement spécial. Il fallait seulement faire preuve de diligence raisonnable lors du chargement de la manutention et de l'arrimage. Elle n'exigeait aucune autre attention spéciale et, à mon avis la cargaison n'était donc pas de nature à permettre aux défendeurs de plaider le vice propre. L'énoncé de la clause *m*) de l'Article IV, r. 2 indique qu'elle vise une cargaison que l'on pourrait appeler une cargaison en vrac comme le montre l'utilisation des mots suivants: «de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise». On ne trouve pas le moindre indice dans la preuve qu'en l'espèce, les dommages subis par les véhicules résultent d'un vice caché desdites marchandises. Je conclus que les dommages résultent non pas de l'absence d'emballage ou d'un mauvais arrimage des véhicules dans les cales du navire, mais du défaut de diligence dans la manutention et l'arrimage desdites voitures placés trop près les unes des autres.

Les défendeurs ont cité un passage de l'ouvrage de Thomas, *On Stowage,* à la page 284, selon lequel des automobiles non emballées doivent être arrimées, autant que possible, longitudinalement et à environ huit ou neuf pouces de distance, pour appuyer leur défense basée sur l'absence de négligence. Le capitaine Glover qualifie cet ouvrage de «bible du marin», mais, tout ce que je peux dire, c'est qu'il me semblerait plus raisonnable et plus prudent en raison du temps et de l'état de la mer auxquels il faut s'attendre à l'époque de l'année où l'on a effectué le transport, de laisser un plus grand espace entre les véhicules, d'autant plus que les membres de l'équipage et les arrimeurs sont obligés de porter des vêtements épais lorsqu'ils inspectent l'amarrage des véhicules pendant le voyage

such as that made in Thomas' text must be read as a guide only bearing in mind the conditions expected to be encountered during the carriage of the goods.

In so far as the quantum of damages is concerned, I have before me the evidence which, as above noted I accepted, of the repairs to the vehicles in accordance with the survey prepared by the plaintiff's surveyor, which repairs I have found were reasonably necessary to restore the vehicles to the condition necessary for their resale and were paid for. No satisfactory evidence was adduced by the defendants to indicate that such repairs were unnecessary or that the amounts charged therefor were excessive and I am, thus, assessing the damage payable by the defendants at the sum of $6,345.20, including survey fees. In my view those fees were reasonably necessary to determine the necessary repairs and the cost thereof and since they did not include, I was informed by counsel, any fees relating to undamaged vehicles, I am allowing them in full as part of the assessed damages.

The plaintiff shall also have its costs to be taxed.

et lors du déchargement. A mon avis, on doit seulement considérer les recommandations contenues dans l'ouvrage de Thomas comme un guide et garder à l'esprit les conditions atmosphériques particulières à chaque transport de marchandises.

En ce qui concerne le montant des dommages-intérêts, j'ai déjà signalé que j'avais admis la preuve soumise à la Cour concernant les réparations effectuées sur les véhicules conformément à l'expertise dressée par l'expert de la demanderesse; j'ai conclu que lesdites réparations étaient raisonnables et nécessaires pour remettre en état les véhicules afin de les revendre et que les frais de réparations ont été réglés. Les défendeurs n'ont présenté aucune preuve satisfaisante selon laquelle lesdites réparations n'étaient pas nécessaires ou les prix demandés excessifs; je fixe donc à $6,345.20 les dommages-intérêts payables par les défendeurs, honoraires d'expertise compris. A mon avis, ces derniers étaient raisonnables et nécessaires pour déterminer quelles réparations étaient requises et leurs coûts, et puisque les avocats m'ont signalé que ces honoraires ne se rapportaient aucunement aux véhicules non endommagés, je les inclus en entier dans le montant des dommages-intérêts.

La demanderesse a également droit à ses dépens taxés.