

A-22-74

A-22-74

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

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

v.

c.

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

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

Court of Appeal, Pratte and Le Dain JJ. and Hyde D.J.—Montreal, December 19, 1975.

Cour d'appel, les juges Pratte et Le Dain et le juge suppléant Hyde—Montréal, le 19 décembre 1975.

*Maritime law—Appeal—Shipment of uncrated automobiles—Minor damage and scratches—Liability of carrier—Carriage of Goods by Water Act, R.S.C. 1970, c. C-15, Article III, para. 2, Article IV, para. 2(m),(n).*

*Droit maritime—Appel—Cargaison d'automobiles non emballées—Dommages mineurs et éraflures—Responsabilité du transporteur—Loi sur le transport des marchandises par eau, S.R.C. 1970, c. C-15, Article III, par. 2, Article IV, par. 2m) et n).*

A number of automobiles were shipped uncrated under clean bills of lading, and when unloaded at Montreal were found to be damaged. The Trial Division held that in the absence of exceptions in the bill of lading, a carrier is liable even for minor damage suffered by uncrated automobiles during the period covered by the bill of lading. Damages were attributed to careless handling and too closely stowing the cars. Appellants appealed.

Lors du déchargement à Montréal d'automobiles expédiées sans emballage, sous connaissements nets, on s'est rendu compte que certaines avaient été endommagées. La Division de première instance jugea qu'à défaut d'une réserve au connaissement, le transporteur est responsable des dommages, même mineurs, subis par les automobiles non emballées pendant la période couverte par le connaissement. Les dommages ont été imputés au défaut de diligence dans la manutention et l'arrimage desdites voitures, placées trop près les unes des autres. Les appelants interjettent appel.

*Held*, the appeal is allowed only for the amount of the survey fees. The appellants' defence of insufficiency of packing is not applicable, nor is the exception of inherent defect, quality or vice of the goods. And, not only did appellants fail to prove proper and careful loading, handling etc., but the evidence pointed to the conclusion that damage was caused by lack of required care in stowing and handling. However, survey fees incurred by respondent should not have been included. This expense did not result directly from the damage but from the prior decision of the underwriters to have the cars inspected on arrival for a specified fee regardless of damage. It was an incidental expense which would have been incurred in any event.

*Arrêt*: l'appel n'est accueilli que pour le montant des honoraires d'expertise. Les défenses fondées sur l'insuffisance d'emballage et le vice caché, la nature spéciale ou le vice propre des marchandises sont irrecevables. Les appelants n'ont pas prouvé qu'ils avaient procédé de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention etc., et, en outre, la preuve indique clairement que les dommages résultent du défaut de diligence dans l'arrimage et la manutention des marchandises. Toutefois, les frais d'expertise engagés par l'intimée n'auraient pas dû être inclus dans les dommages-intérêts. Cette dépense ne résulte pas directement des dommages mais plutôt de la décision préalable des assureurs de faire examiner les automobiles à leur arrivée, à un prix spécifié, indépendamment des dommages. Il s'agit d'une dépense accessoire qui de toute façon aurait été engagée.

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

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

APPEAL.

APPEL.

COUNSEL:

i AVOCATS:

*E. Baudry* for appellants.  
*V. Prager* and *M. de Man* for respondent.

*E. Baudry* pour les appelants.  
*V. Prager* et *M. de Man* pour l'intimée.

SOLICITORS:

PROCUREURS:

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

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

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

*The following are the reasons for judgment of the Court delivered orally in English by*

LE DAIN J.: This is an appeal from a judgment of the Trial Division<sup>1</sup> holding the appellants, as owners, operators, charterers and managers of the vessel *Continental Shipper*, liable for damages in the amount of \$6,345.20 to a shipment of automobiles carried by the said vessel from Yokohama, Japan, to Montreal, Canada, during February and March of 1970. The amount awarded consisted of the cost of repairing dents and scratches on the surface of the automobiles and survey fees in the amount of \$400.

The shipment was of 321 Datsun automobiles by the manufacturers to the respondent for wholesale distribution to dealers. The automobiles were carried uncrated under clean bills of lading, which made no reference to the fact that they were uncrated. When unloaded at Montreal a certain number of the automobiles were found to be in damaged condition.

The principal testimony as to the manner in which the automobiles were stowed, handled and discharged was that of a marine surveyor retained by the appellants. The surveyors appointed by the underwriters for the shipper were not permitted to go on board the vessel. According to this testimony, the essential facts as to the manner in which the automobiles were stowed are as follows. The *Continental Shipper* was a bulk cargo vessel that was adapted for this particular voyage to enable it to carry uncrated automobiles. The automobiles were carried in three holds of the ship in which temporary decks had been erected. Each of the automobiles was equipped with two small hooks on the front and rear. The automobiles were placed upon the temporary decks in a fore and aft direction at a distance, at the sides and in front and rear, of from nine to twelve inches apart. They were secured by wires running from each of the small hooks mentioned above to a steel cable which ran across the ship at deck level at the front and rear of each row of vehicles and was secured

<sup>1</sup> [1974] 1 F.C. 76.

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

*Ce qui suit est la version française des motifs a du jugement de la Cour prononcés oralement par*

LE JUGE LE DAIN: Appel est interjeté d'un jugement de la Division de première instance<sup>1</sup> concluant à la responsabilité des appelants, à titre de propriétaires, exploitants, affrèteurs et gérants du navire *Continental Shipper*, pour les dommages subis par une cargaison d'automobiles transportées à bord dudit navire, de Yokohama (Japon) à Montréal (Canada), en février et mars 1970 et accordant des dommages-intérêts de \$6,345.20. Ce montant correspond au coût des réparations des bosselures et éraflures sur la surface des automobiles plus \$400 pour les frais d'expertise.

Il s'agissait d'une cargaison de 321 automobiles Datsun expédiées par les fabricants à l'intimée pour leur distribution aux détaillants. Les voitures n'étaient pas placées dans des cadres et leur transport se faisait sous connaissements nets ne précisant pas l'absence d'emballage. Lors du déchargement à Montréal, on s'est rendu compte que certaines voitures avaient été endommagées.

Le témoignage principal quant à l'arrimage, à la manutention et au déchargement des automobiles vient de l'expert maritime dont les appelants avaient retenu les services. Les experts nommés par les assureurs de l'expéditeur n'ont pas été admis à bord du navire. Voici, selon ce témoignage, les faits essentiels concernant l'arrimage des automobiles. Le *Continental Shipper* est un cargo qui avait été aménagé pour le voyage en cause afin de permettre le transport d'automobiles sans que ces dernières soient placées dans des cadres. Les voitures furent transportées dans trois cales où l'on avait construit six ponts provisoires. Chacune des automobiles était munie de deux petits crochets à l'avant et à l'arrière. Elles étaient placées longitudinalement sur les ponts provisoires, de manière à laisser un intervalle de neuf à douze pouces entre chaque voiture, sur les côtés, à l'avant et à l'arrière. Elles étaient 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 des ponts, à l'avant et à l'arrière de

<sup>1</sup> [1974] 1 C.F. 76.

to the sides of the ship. Each of the four wires on the automobiles was looped across one or the other of these cables and was tightened to the cable by means of a Spanish windlass.

The marine surveyor of the appellants testified that in the course of a voyage such as this one, particularly where, as in this case, heavy weather was encountered, it would be necessary for members of the crew to pass between the automobiles from time to time to verify that they remained securely lashed. He testified that it was customary for the crew to wear heavy clothing equipped with metal buttons, and that some contact between such clothing and the surface of the automobiles, inflicting damage in the form of dents and scratches was inevitable.

The discharge of the automobiles was effected by a lifting device consisting of a platform to which wires were fixed at each corner in such a manner as to prevent them from touching the automobiles while on the platform. The automobiles were driven or pushed on to the lifting device. A hoist was used to carry the lifting device from the hold to the pier. The marine surveyor of the appellants testified that in the course of unloading, the stevedores, who, like the crewmen, were wearing heavy clothing with metal buttons, would come into contact with the surface of the automobiles and inflict further damage in the form of dents and scratches. Because of the narrow space between the automobiles the stevedores were obliged to enter the automobiles through their windows in order to move them on to the lifting device.

The respondent's claim was for damage in the form of dents and scratches that required painting, together with survey fees. Respondent made no claim for scratches that could be removed by buffing or compounding. The appellants conceded liability for serious dents but contested it for minor dents and for scratches.

The parties agreed that the *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C. 1970, c. C-15, should be regarded as the equivalent of the governing law in

chaque rang de véhicules et solidement attaché aux côtés du navire. Chacun des quatre fils métalliques fixés aux voitures était enroulé autour d'un de ces câbles et était tendu au moyen d'un tréssillon.

<sup>a</sup> L'expert maritime des appelants a témoigné qu'au cours d'un tel voyage, les membres de l'équipage devaient circuler périodiquement entre les automobiles afin de vérifier si elles étaient solidement arrimées, particulièrement par gros temps, comme ce fut alors le cas. Selon son témoignage, l'équipage portait habituellement des vêtements épais, garnis de boutons en métal et il était inévitable que ces vêtements causent certains dommages—bosselures et éraflures—à la surface des automobiles.

<sup>d</sup> Pour le déchargement des automobiles, on a utilisé un appareil de levage qui consistait en une plate-forme aux coins de laquelle on attachait les fils métalliques de manière à les empêcher de toucher les automobiles lorsqu'elles étaient sur la plate-forme. Il fallait conduire ou pousser les voitures sur cet appareil de levage et utiliser un monte-charge pour transporter cet appareil de levage de la cale à l'apontement. L'expert maritime des appelants a témoigné qu'au cours du déchargement, les manutentionnaires, qui, comme les membres de l'équipage, portaient des vêtements épais, garnis de boutons en métal, frôlaient la surface des automobiles, causant ainsi des dommages supplémentaires, d'autres bosselures et éraflures. L'espace entre les voitures étant très étroit, les manutentionnaires devaient pénétrer dans les automobiles par les fenêtres afin de les amener sur l'appareil de levage.

<sup>h</sup> L'intimée demande des dommages-intérêts pour les bosselures et éraflures qu'il fallait repeindre et les frais d'expertise. L'intimée n'a présenté aucune réclamation pour les éraflures qui pouvaient être effacées par polissage ou autrement. Les appelants ont admis leur responsabilité à l'égard des bosselures profondes mais l'ont contestée relativement aux bosselures et éraflures mineures.

<sup>j</sup> Les parties ont admis que la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970, c. C-15, devait s'appliquer en l'espèce et que les points

this case and that the issues should be determined in accordance with its provisions.

The parties further agreed that the case should be determined on the basis of clean bills of lading, that is, on the assumption that the damages occurred after the automobiles were loaded on board the vessel.

The appellants raised the defences of insufficiency of packing and inherent defect, quality or vice of the goods, which are provided for by clauses (m) and (n) of Article IV, paragraph 2, of the Rules of the *Carriage of Goods by Water Act* 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;

We agree with the learned Trial Judge that the defence of insufficiency of packing is not applicable to a case such as the present one. The evidence shows that it is a well-established practice and custom of the trade, known to the parties in the present case, that automobiles are carried uncrated, and in such circumstances it is not open to the carrier to raise the defence of insufficiency of packing. We do not have to express an opinion as to the validity and effect of an exception in a bill of lading purporting to place the risk of damage to uncrated automobiles on the owner, since there was no such exception in the present case.<sup>2</sup>

<sup>2</sup>The effect of such an exception was considered in *The Southern Cross* case, [1940] A.M.C. 59, a decision of the United States District Court for the Southern District of New York. In that case the bills of lading covering a shipment of uncrated automobiles contained the following notation: "Uncrated at owner's risk of damage." The court held that the effect of this exception was to relieve the carrier of liability for damage attributable to the fact that an automobile was uncrated but not for damage attributable to negligent stowage or handling. As distinct, however, from the effect of such an exception on liability for damage attributable to the fact the automobiles were uncrated, the Court held that the defence of insufficiency of packing, as such, could not apply to a shipment of uncrated automobiles. On this point Leibel D.J., said [at pages 66-67]:

litigieux devaient être tranchés conformément à ses dispositions.

Les parties ont en outre convenu que cette affaire devait être tranchée sur la base de connaissements nets, c'est-à-dire en présupmant que les dommages sont survenus après le chargement des automobiles à bord du navire.

Les appelants ont invoqué, comme moyens de défense, l'insuffisance d'emballage et le vice caché, la nature spéciale ou le vice propre de la marchandise, cas prévus à l'Article IV, paragraphe 2(m) et (n) des Règles sur les connaissements annexées à la *Loi sur le transport des marchandises par eau*; 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;

Comme le savant juge de première instance, nous estimons que la défense fondée sur l'absence d'emballage est irrecevable en l'espèce. La preuve démontre que selon les pratiques et usages commerciaux bien établis et connus des parties en cause, les automobiles sont transportées sans cadre; le transporteur ne peut donc pas, dans ce cas, invoquer la défense fondée sur l'insuffisance d'emballage. Nous n'avons pas à nous prononcer sur la validité et l'effet d'une réserve incluse au connaissement visant à faire assumer au propriétaire le risque de dommages aux automobiles non placées dans des cadres car aucune réserve de ce genre n'a été stipulée en l'espèce.<sup>2</sup>

<sup>2</sup>L'effet d'une telle réserve fut étudié dans l'arrêt *The Southern Cross* [1940] A.M.C. 59, une décision de la Cour de district des États-Unis (District sud de New York). Dans cette affaire, la mention suivante avait été apposée aux connaissements couvrant une cargaison d'automobiles non emballées: [TRADUCTION] «Non emballées, au risque du propriétaire.» La Cour a jugé que cette réserve dégageait le transporteur de la responsabilité pour les dommages attribuables au fait que l'automobile n'était pas placée dans un cadre, mais non pour les dommages imputables à la négligence dans l'arrimage ou la manutention. Toutefois, indépendamment de l'effet de cette réserve sur la responsabilité en cas de dommages imputables à l'absence d'emballage, la Cour a jugé que la défense fondée sur l'insuffisance d'emballage, comme telle, ne s'appliquait pas dans le cas d'une cargaison d'automobiles non emballées. A ce sujet le juge suppléant Leibel a affirmé [aux pages 66-67]:

We are also in agreement with the Trial Judge that the exception of inherent defect, quality or vice of the goods is not applicable to a case such as this one. The susceptibility of the highly polished surface of an automobile to damage in the form of dents and scratches is not, in our opinion, an inherent quality of the goods within the meaning of Article IV, paragraph 2(m) of the Rules. We cannot see how such damage could ever be said to arise from this quality. It could only arise or result from the intervention of some other agency.

Finally, we are of the opinion that not only did the appellants fail to discharge the burden of proving that they did “properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried”, as required by Article III, paragraph 2, of the Rules, but, as found by the Trial Judge, the evidence pointed affirmatively to the conclusion that the damage was caused by lack of the required care in stowing and handling the automobiles.

We are in agreement with the finding of the Trial Judge that the automobiles were reasonably secured for the voyage but that they were stowed too closely together to permit the necessary passage of crew and stevedores between them in such a manner as, by the exercise of reasonable care, to avoid damage as a result of bodily contact with the automobiles. On the space to be maintained between uncrated automobiles the marine surveyor of the appellants referred to the recommendation of *Thomas on Stowage*. On this point we adopt the reasoning of the Trial Judge which was expressed as follows [at pages 86-87]:

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

Nor can the shipment of an uncrated automobile, when we consider the great volume of such shipments and the readiness of carriers to accept uncrated automobiles as part of the ship's cargo, be considered under the exception “insufficiency of packing”. That the automobiles were uncrated was of course apparent and the fact that they were unboxed was stated in the bill of lading. Under the circumstances the carrier cannot later raise any question as to insufficiency of packing. *Silver v. Ocean Steamship Company*, 1 K.B. 416 (1930).

Nous souscrivons aussi à la conclusion du juge de première instance selon laquelle la défense fondée sur le vice caché des marchandises n'est pas recevable. A notre avis, le fait que la surface très lisse des automobiles puisse être facilement bosselée ou éraflée ne constitue pas un vice caché de la marchandise, au sens de l'Article IV, clause 2m) des Règles. Nous ne voyons pas comment l'on peut parler, dans ce cas, de vice caché puisque ces dommages résultent nécessairement de l'intervention d'autres facteurs.

En dernier lieu, nous sommes d'avis que non seulement les appelants n'ont pas prouvé, comme il leur incombait de le faire, qu'ils avaient procédé «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», conformément à l'Article III, paragraphe 2, des Règles, mais aussi que, comme l'a conclu le juge de première instance, la preuve indique clairement que les dommages résultent du défaut de diligence dans l'arrimage et la manutention des automobiles.

Nous partageons la conclusion du juge de première instance selon laquelle les automobiles étaient bien arrimées pour le voyage mais avaient été placées trop près les unes des autres pour que l'équipage et les manutentionnaires puissent, en exerçant une diligence raisonnable, circuler entre les voitures sans les endommager. Au sujet de l'espace à laisser entre les automobiles non emballées, l'expert maritime des appelants a cité une recommandation de l'ouvrage de Thomas, *On Stowage*. Sur ce point, nous nous rallions au raisonnement du juge de première instance, que voici [aux pages 86-87]:

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

[TRADUCTION] Compte tenu du grand nombre de cargaisons de voitures non emballées et de l'empressement des transporteurs à accepter ces automobiles dans la cargaison du navire, on ne peut invoquer la défense fondée sur l'insuffisance d'emballage lorsque le litige porte sur une cargaison de voitures non emballées. Il était bien sûr évident que les voitures n'étaient pas emballées et le connaissement stipulait qu'elles n'étaient pas placées dans des cadres. Dans ces circonstances, le transporteur ne peut par la suite soulever la défense fondée sur l'insuffisance d'emballage. *Silver c. Ocean Steamship Company*, 1 K.B. 416 (1930).

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 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.

The appellants urged that minor dents and scratches to uncrated automobiles should be regarded as a matter of inherent risk or ordinary wear and tear in the course of an ocean voyage for which the carrier should not be liable. What this argument amounted to is that such damage should not give rise to any inference or presumption of negligence on the part of the carrier or those for whom it is responsible. We can find no basis in the law for such a limitation of liability.<sup>3</sup>

The appellants contend that the survey fees incurred by the respondent should not have been included in the damages in this case. We agree. In our opinion this expense did not result directly from the damage to the automobiles but rather from the prior decision of the underwriters in

<sup>3</sup> On this issue counsel were unable to refer us to any decisions of courts in this country or in the United Kingdom, but reference was made to *The Southern Cross* case, *supra*, and to an unreported decision on January 5, 1971 of the United States District Court for the Southern Division, at Alabama: *Chrysler Motors Corporation v. Atlantic Shipping Company, S.A.* Both of these cases were considered by the Trial Judge. In *The Southern Cross* case, in which there was the exception, "uncrated at owner's risk of damage", on the bills of lading, the Court held that certain damage to the automobiles was of such a character as to raise a presumption of negligence for which the carrier was liable, but with respect to other damage it concluded [at page 66]: "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 would be classed as 'ordinary wear and tear . . . of the goods in the course of their transportation.'" In the *Atlantic Shipping* case, which also involved a shipment of uncrated automobiles, there was no exception noted on the bills of lading. The Court held that "in the absence of an exception, such as in *The Southern Cross* case, *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."

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 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.

Les appelants ont soutenu que les bosselures et éraflures mineures sur des automobiles non emballées devraient être considérées comme un risque inhérent à ce mode de transport ou le résultat de l'usure normale au cours d'un voyage transocéanique et que le transporteur ne devrait pas en être tenu responsable. Selon cet argument, ces dommages ne devraient pas soulever une présomption de négligence du transporteur ou des personnes sous sa responsabilité. A notre avis, cette limitation de responsabilité n'est pas fondée en droit.<sup>3</sup>

Les appelants soutiennent que les frais d'expertise engagés par l'intimée n'auraient pas dû être inclus dans les dommages-intérêts. Nous sommes d'accord. A notre avis, cette dépense ne résulte pas directement des dommages causés aux automobiles mais plutôt de la décision préalable des assureurs,

<sup>3</sup> Sur ce point, les avocats n'ont pas cité de décisions des tribunaux de ce pays ou du Royaume-Uni, mais ils ont invoqué l'arrêt *The Southern Cross* (précité) et une décision non publiée de la Cour de district des États-Unis (Division sud de l'Alabama), datée du 5 janvier 1971: *Chrysler Motors Corporation c. Atlantic Shipping Company, S.A.* Le juge de première instance a étudié ces deux arrêts. Dans l'arrêt *The Southern Cross*, la réserve « non emballées, au risque du propriétaire » avait été apposée aux connaissements et la Cour a jugé que certains dommages causés aux automobiles étaient de nature à soulever une présomption de négligence pour laquelle le transporteur était responsable, mais relativement à d'autres dommages elle a conclu [à la page 66]: [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. » Dans l'arrêt *Atlantic Shipping*, aussi relatif à une cargaison d'automobiles non emballées, aucune réserve n'était apposée aux connaissements. La Cour a jugé qu'« à 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. »

Japan to have them inspected on arrival, for a specified fee per unit, regardless of the actual existence or extent of damage. It was an expense incidental to the shipment of goods by water transport that would have been incurred in any event.

The appeal should accordingly be allowed for the amount of the survey fees but dismissed for the rest.

au Japon, de les faire examiner à leur arrivée, à un prix fixé à l'unité, indépendamment de l'existence réelle ou de l'étendue des dommages. Il s'agit d'une dépense accessoire à l'expédition de marchandises par mer et qui de toute façon aurait été engagée.

En conséquence, l'appel devrait être accueilli pour le montant des honoraires d'expertise mais rejeté pour le reste.